

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1970-1971

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1970.

## 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 1971, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,  
Rapporteur général.

TOME III

EXAMEN DES CREDITS ET DES DISPOSITIONS SPECIALES  
(Deuxième partie de la loi de finances.)

ANNEXE N° 28

Transports.

### I. — SERVICES COMMUNS ET TRANSPORTS TERRESTRES

Rapporteur spécial : M. Charles SURAN.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Alex Roubert, président ; Yvon Coudé du Foresto, Georges Portmann, André Dulin, vice-présidents ; Jacques Descours Desacres, Max Monichon, Geoffroy de Montalembert, secrétaires ; Marcel Pellenc, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Bardol, Jean Berthoin, Edouard Bonnefous, Jean-Eric Bousch, André Colin, Antoine Courrière, André Diligent, Paul Driant, Yves Durand, Marcel Fortier, Lucien Gautier, Henri Henneguelle, Gustave Héon, Roger Houdet, Michel Kistler, Modeste Legouez, Marcel Martin, René Monory, Paul Pauly, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Paul Ribeyre, Jean Sauvage, Robert Schmitt, Charles Suran, Louis Talamoni, Henri Tournan.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4<sup>e</sup> législ.) : 1376 et annexes, 1395 (tomes I à III et annexe 31), 1400 (tome XVI) et in-8° 308,

Sénat : 53 (1970-1971).

---

Lois de finances. — Transports - Voies navigables - 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.
CHAPITRE PREMIER. — Les dépenses d'administration générale .....	7
CHAPITRE II. — L'exploitation réglementée des voies navigables .....	10
CHAPITRE III. — Les petits réseaux de chemins de fer .....	11
CHAPITRE IV. — La Régie autonome des transports parisiens .....	14
CHAPITRE V. — La Société nationale des chemins de fer français .....	18
CHAPITRE VI. — Les subventions diverses .....	30
OBSERVATIONS DE LA COMMISSION .....	34

---

Mesdames, Messieurs,

Le total des crédits de la section du budget des Transports « Services communs et transports terrestres » s'élève, en ce qui concerne les dépenses ordinaires à 5.947,3 millions de francs, en augmentation de 275,6 millions de francs, soit 4,9 % sur les crédits votés de 1970.

Quant aux dépenses en capital, elles s'élèvent, pour les autorisations de programme à 170,6 millions de francs, et, pour les crédits de paiement à 127,7 millions de francs, contre respectivement 158,6 millions de francs et 233,7 millions en 1970.

Les tableaux ci-après donnent la comparaison, par titre et partie pour les dépenses ordinaires, et par chapitre pour les dépenses en capital, des crédits prévus pour 1971 avec ceux ouverts par la loi de finances pour 1970.

**Dépenses ordinaires.**

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1970.	CREDITS PREVUS POUR 1971			DIFFERENCES entre 1970 et 1971.
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
		(en francs).			
<b>TITRE III. — Moyens des services.</b>					
1 <sup>re</sup> partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité ....	4.547.851	4.722.248	+ 155.830	4.878.078	+ 330.227
2 <sup>e</sup> partie. — Personnel en retraite. — Pensions et allocations .....	740.000	785.000	»	785.000	+ 45.000
3 <sup>e</sup> partie. — Personnel en activité et en retraite. — charges sociales .....	1.370.755	1.197.225	+ 10.677	1.207.902	— 162.853
4 <sup>e</sup> partie. — Matériel et fonctionnement des services ...	2.534.615	2.534.615	— 913.274	1.621.341	— 913.274
6 <sup>e</sup> partie. — Subventions de fonctionnement .....	400.000	400.000	+ 1.129.200	1.529.200	+ 1.129.200
7 <sup>e</sup> partie. — Dépenses diverses .....	500.000	500.000	»	500.000	»
<b>Totaux pour le titre III .....</b>	<b>10.093.221</b>	<b>10.139.088</b>	<b>+ 382.433</b>	<b>10.521.521</b>	<b>+ 428.300</b>
<b>TITRE IV. — Interventions publiques.</b>					
4 <sup>e</sup> partie. — Action économique. — Encouragements et interventions .....	90.000	85.000	»	85.000	— 5.000
5 <sup>e</sup> partie. — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national .....	5.104.868.000	5.104.658.000	+ 240.098.000	5.344.756.000	+ 239.888.000
6 <sup>e</sup> partie. — Action sociale. — Assistance et solidarité ...	555.000.000	555.000.000	+ 35.000.000	590.000.000	+ 35.000.000
7 <sup>e</sup> partie. — Action sociale. — Prévoyance .....	1.652.050	1.987.500	»	1.987.500	+ 335.450
<b>Totaux pour le titre IV .....</b>	<b>5.661.610.050</b>	<b>5.661.730.500</b>	<b>+ 275.098.000</b>	<b>5.936.828.500</b>	<b>+ 275.218.450</b>
<b>Totaux pour les dépenses ordinaires .....</b>	<b>5.671.703.271</b>	<b>5.671.869.588</b>	<b>+ 275.480.438</b>	<b>5.947.350.021</b>	<b>+ 275.646.750</b>

NUMEROS des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
		votées pour 1970.	prévues pour 1971.	Différence.	votés pour 1970.	prévus pour 1971.	Différence.
		(En francs.)					
	<b>TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat.</b>						
	Troisième partie. — <i>Transports, communications et télécommunications.</i>						
53-10	Etudes générales des transports.....	4.400.000	17.050.000	+ 12.650.000	4.500.000	12.000.000	+ 7.500.000
53-22	Bureaux régionaux de fret.....	300.000	300.000	»	Mémoire.	100.000	+ 100.000
	<b>Totaux pour le titre V.....</b>	<b>4.700.000</b>	<b>17.350.000</b>	<b>+ 12.650.000</b>	<b>4.500.000</b>	<b>12.100.000</b>	<b>+ 7.600.000</b>
	<b>TITRE VI. — Subventions d'investissement accordées par l'Etat.</b>						
	Troisième partie. — <i>Transports, communications et télécommunications.</i>						
63-40	Subventions à l'Institut de recherches des transports .....	»	»	»	400.000	»	— 400.000
63-90	Subventions d'équipement pour travaux divers..	153.900.000	153.250.000	— 650.000	228.800.000	115.685.000	— 113.115.000
	<b>Totaux pour le titre VI.....</b>	<b>153.900.000</b>	<b>153.250.000</b>	<b>— 650.000</b>	<b>229.200.000</b>	<b>115.685.000</b>	<b>— 113.515.000</b>
	<b>TITRE VII. — Réparation des dommages de guerre.</b>						
	Troisième partie. — <i>Transports, communications et télécommunications.</i>						
73-41	Reconstitution du réseau de la Société nationale des chemins de fer français et des entreprises exploitant les chemins de fer d'intérêt national.	»	»	»	Mémoire.	»	»
	<b>Totaux généraux.....</b>	<b>158.600.000</b>	<b>170.600.000</b>	<b>+ 12.000.000</b>	<b>233.700.000</b>	<b>127.785.000</b>	<b>— 105.915.000</b>

Il apparaît tout de suite que les crédits afférents aux moyens des services et à l'équipement administratif du Ministère des Transports ne constituent qu'une très faible part des crédits figurant dans le présent fascicule. Le budget des transports terrestres apparaît donc avant tout comme étant un budget d'intervention. A eux seuls, les crédits relatifs aux subventions à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P. représentent 99,46 % des dépenses ordinaires de ce budget.

Nous examinerons successivement :

- les dépenses d'administration générale ;
- 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 I<sup>er</sup>

### LES DEPENSES D'ADMINISTRATION GENERALE

#### A. — Les moyens des services.

Le total des crédits demandés au titre des moyens des services s'élève à 10.521.521 F, en augmentation de 428.300 F par rapport au budget de 1970. Ils concernent, d'une part, les frais de fonctionnement de l'administration des transports terrestres, notamment ceux du Conseil supérieur des transports et du corps des contrôleurs routiers, d'autre part, certains crédits d'études et de recherches.

Dans le cadre des services votés, la majoration des crédits est faible et s'élève seulement à 45.867 F. Cette somme représente la contraction entre deux séries de mesures : d'une part, la traduction en année pleine des différentes mesures intervenues en 1970 en matière de rémunération des fonctionnaires et agents de l'Etat ainsi que dans le domaine des prestations sociales, d'autre part, des économies jugées possibles sur les crédits relatifs aux indemnités de résidence, qui avaient été trop largement calculés dans le précédent budget.

Quant aux mesures nouvelles, dont le total s'élève à 382.433 F, elles portent essentiellement sur :

— la création d'un poste de conseiller des transports à Washington ;

— une majoration des frais de déplacement et de réception ;

— la transformation de treize emplois de contrôleurs routiers en neuf emplois d'agents contractuels ;

— le relèvement de cinq points de l'indice de base des contrôleurs routiers ordinaires et, en contrepartie, la suppression d'un emploi de contrôleur routier principal ;

— le relèvement de la dotation (+ 45.000 F) afférente aux dépenses de matériel et de remboursement de frais des contrôleurs routiers ainsi qu'aux travaux d'entretien des bureaux de fret routiers ;

— l'augmentation de 1.129.000 F de la subvention attribuée à l'Institut de recherche des transports, subvention qui serait portée ainsi à 1.529.200 F.

Rappelons que cet institut est un établissement public placé sous la double tutelle du Ministre des Transports et du Ministre de l'Équipement et du Logement, et qui a pour mission d'effectuer, aussi bien pour le compte de l'administration que pour celui des entreprises tant publiques que privées, des recherches portant notamment sur :

- les solutions nouvelles en matière de transport ;
- l'amélioration des modes de transport existants ;
- l'économie, la sociologie et la politique des transports.

Au total, les modifications apportées aux crédits du Titre III sont de peu d'importance.

### B. — Les dépenses en capital.

Deux chapitres rentrent dans cette rubrique :

Le chapitre 53-10. — ETUDES GÉNÉRALES DES TRANSPORTS :

Une dotation de 17.050.000 F est prévue à ce titre en autorisations de programme. Les crédits de paiement correspondants s'élèvent à 12 millions de francs.

Rappelons que pour 1970 ces dotations avaient été respectivement de 4,4 et 4,5 millions de francs. Il y a donc une sensible augmentation.

\*  
\* \*

Les autorisations de programme prévues pour 1971 doivent être réparties dans les conditions ci-après :

	(En francs.)
Etudes générales des transports.....	1.000.000
Banque des données des transports.....	500.000
Etudes économiques générales.....	750.000
Tunnel sous la Manche.....	800.000
Recherches pour les nouveaux modes de transport.	6.000.000
Equipements de l'institut de recherche des transports et contrats.....	8.000.000

Ces diverses dotations appellent les commentaires suivants :

*Etudes économiques générales.*

Il s'agit d'études économiques entreprises par le Service des affaires économiques et internationales, service commun au Ministère de l'Équipement et du Logement et au Ministère des Transports.

Ces études et recherches sont orientées dans trois directions principales : études de la demande de transport et des problèmes de tarification de l'usage des infrastructures ; études générales sur les transports urbains ; études des effets externes des transports, notamment problème de l'environnement et de l'insertion des transports dans le contexte économique et social.

*Tunnel sous la Manche.*

La dotation prévue doit être consacrée à des études réalisées, d'une part, sur le plan géologique, d'autre part, sur le plan économique.

*Recherches pour les nouveaux modes de transport.*

Il s'agit de la participation de l'Etat à des recherches sur des techniques de transport en milieu urbain et suburbain, telles que l'aérotrain suburbain, l'urba et le télérail, recherches sur piles à combustibles, etc.

*Institut de recherche des transports.*

Il s'agit de crédits d'investissement destinés à compléter les crédits de fonctionnement prévus au chapitre 36-51 du présent budget et que nous venons d'analyser.

Le chapitre 53-22. — BUREAUX RÉGIONAUX DE FRET :

Sont prévus une autorisation de programme de 300.000 F et un crédit de paiement de 100.000 F en vue du transfert des bureaux régionaux de fret de Lyon, Orléans et Nantes dans les centres routiers dont la réalisation est prévue dans ces villes.

## CHAPITRE II

### L'EXPLOITATION REGLEMENTEE DES VOIES NAVIGABLES

Comparés aux crédits votés en 1970, les crédits demandés pour 1971 s'établissent comme suit :

	CREDITS votés en 1970.	CREDITS demandés pour 1971.
	(En francs.)	
Application de l'article 59 de la loi du 27 avril 1946 (bonification d'intérêts pour les emprunts contractés en vue de la reconstruction de la flotte fluviale) .....	1.230.000	1.100.000
Indemnité compensatrice sur les frets (Sud de Lyon) .....	375.000	»
Prime de dégagement accordée aux propriétaires de bateaux tractionnés en bois .....	1.125.000	»
Prime de dégagement accordée aux propriétaires de bateaux tractionnés métalliques..	1.833.000	1.833.000
Aide pour la réorganisation de la flotte française sur le Rhin .....	7.000.000	7.000.000
Prime pour le désarmement éventuel des automoteurs de 900 tonnes .....	1.300.000	5.000.000
Plan d'ensemble de la batellerie .....	»	700.000
Total .....	12.863.000	15.633.0000

La seule modification importante par rapport à l'année précédente en ce qui concerne les aides à la batellerie est l'apparition d'une nouvelle ligne relative à l'aide de l'Etat au plan d'ensemble de la batellerie. En effet, les dépenses nécessitées par la réalisation de ce plan doivent être supportées à la fois par la profession et par l'Etat selon des modalités qui ne sont pas encore entièrement définies. Toutefois, il apparaît que la participation du budget général au financement de ce plan doit être en 1971 de l'ordre de 5 millions de francs.

## CHAPITRE III

### LES PETITS RESEAUX DE CHEMINS DE FER

#### 1° Réseaux de chemins de fer d'intérêt local et tramways.

(Chap. 44-41.)

Rappelons que les subventions prévues à ce chapitre sont accordées par l'Etat aux départements et aux communes, au titre de subventions d'établissement pour la construction de réseaux ferrés d'intérêt local, en application des lois des 11 juin 1880 et 31 juillet 1913.

Les taux de ces subventions ayant été fixés par la loi ou le décret déclarant d'utilité publique la construction de la ligne et comme il s'agit, en fait, d'opérations qui sont toutes antérieures à 1914, ces taux sont très faibles. Ces subventions sont destinées à disparaître progressivement, à mesure que viendront à extinction les concessions auxquelles elles se rattachent.

Pour 1971, elles doivent s'élever, au total, à 85.000 F, en diminution de 5.000 F par rapport à l'année précédente.

#### 2° Les chemins de fer secondaires d'intérêt général.

(Chap. 45-41.)

Les petits réseaux rangés dans cette rubrique sont ceux de la Corse, de la Provence, du Vivarais—Lozère, du Paris—Orléans—Corrèze et du Blanc à Argent.

Les crédits prévus pour 1971 s'élèvent au total à 3.563.000 F, en diminution de 672.000 F sur ceux de 1970.

Ces crédits se décomposent comme suit :

##### *Réseau de la Corse.*

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

l'Etat d'une subvention forfaitaire indexée. L'exploitation de ce chemin de fer étant fortement déficitaire, le montant de la subvention couvre environ la moitié des dépenses de fonctionnement.

Pour 1971, est prévu le versement d'une subvention de l'Etat de 2.400.000 F.

#### *Réseau du Vivarais—Lozère.*

Ce réseau est concédé depuis sa création à la Compagnie des chemins de fer départementaux. En 1968, il a été transféré sur route. A la demande des collectivités locales intéressées, désireuses de garder à la desserte routière de remplacement le caractère d'un service public, le service routier est resté confié à la même compagnie concessionnaire, qui est également chargée de la liquidation de l'exploitation ferroviaire pour le compte de l'Etat (indemnités d'attente de pension pour le personnel et frais administratifs). C'est à ce dernier titre que des crédits devront lui être versés en 1971. Ils s'élèveront à 213.000 F.

Ajoutons, par ailleurs, que l'administration a autorisé, sous la seule responsabilité du département, une exploitation touristique de la section Tournon—Lamastre du réseau du Vivarais. Cette expérience, qui s'était déroulée d'une manière satisfaisante en 1969, a dû être interrompue en 1970 à la suite d'un accident sérieux qui nécessite une révision des conditions de sécurité de l'exploitation.

D'autre part, l'Administration a différé jusqu'ici l'aliénation et la dépose des voies sur les sections de ligne de Dunières à Saint-Agrève et de Florac à Sainte-Cécile-d'Andorge pour permettre aux collectivités locales qui en ont exprimé le désir, d'étudier la possibilité d'une exploitation touristique sur ces sections. Du matériel roulant leur a d'ores et déjà été réservé. L'exploitation éventuelle se ferait également sous l'entière responsabilité des départements intéressés.

Quant à la partie centrale de la ligne du Vivarais, elle a été remise aux domaines et aliénée par cette administration.

Pour 1971 les crédits prévus au budget général s'élèvent à 213.000 francs.

#### *Réseau du Blanc à Argent.*

Ce réseau bien que compris dans la concession de la S. N. C. F. est exploité par une compagnie autonome. Sa situation financière est, à l'heure actuelle, très déficitaire, et il est envisagé de procéder

en 1971 à la fermeture de la ligne et au transfert sur route de l'exploitation. Pour faire face aux dépenses de fermeture et notamment au versement d'indemnités de licenciement du personnel, est prévu un crédit de 950.000 francs.

Pour les deux autres petits réseaux aucune subvention n'est envisagée.

### *Chemins de fer de Provence (ligne de Nice à Digne).*

Jusqu'au 31 mars 1968, ce chemin de fer a été exploité en régie pour le compte de l'Etat. Il est prévu que la responsabilité de la ligne sera transférée entièrement à partir de 1971 aux collectivités locales intéressées. Dans ce but, les départements des Alpes-Maritimes et des Alpes-de-Haute-Provence et les villes de Nice et de Digne ont constitué un syndicat, le Syndicat Méditerranée-Alpes, à qui doit être confiée la concession du chemin de fer.

Pendant la période intérimaire, le syndicat a pris en charge une part progressive du déficit d'exploitation, atteignant les trois quarts en 1970. De son côté, la subvention versée par l'Etat a été de 570.000 F.

Comme prévu, au 1<sup>er</sup> janvier prochain le syndicat des collectivités locales prendra à sa charge la totalité du déficit. Aucun crédit n'est donc plus prévu au budget des transports terrestres.

### *Réseau Paris - Orléans - Corrèze (P. O. C.).*

Ce réseau à voie étroite (100 kilomètres environ), concédé à la S. N. C. F., était exploité pour le compte de cette société par la Compagnie générale des chemins de fer et transports automobiles (C. F. T. A.). Fermé le 1<sup>er</sup> novembre 1969 pour les voyageurs, le chemin de fer a été fermé le 1<sup>er</sup> juin 1970 pour les marchandises. L'exploitation a été transférée sur route.

La plupart des agents ont été reclassés à la S. N. C. F., qui assure le versement aux intéressés d'indemnités diverses (allocation pour défaut de logement, allocation pour changement de résidence).

L'Etat rembourse à la S. N. C. F. ces divers frais qui sont actuellement évalués à 610.000 F pour 1970. Aucune prévision n'est faite pour 1971.

## CHAPITRE IV

### LA RÉGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

Deux chapitres du budget des travaux publics 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, relatif aux dépenses en capital (chapitre 63-90 : « Subventions d'équipement pour travaux divers ») comporte différentes dotations dont l'une concerne les 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.

Nous rappellerons les grandes lignes de ce régime :

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

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

Lorsque le Gouvernement a fait opposition à une proposition de relèvement des tarifs de la R. A. T. P. tendant au rétablissement de l'équilibre financier de la Régie et présentée par le syndicat chargé de l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne — ou bien s'il n'autorise qu'une application partielle de cette proposition de relèvement — le déficit qui en résulte pour la R. A. T. P. est compensé par une indemnité dont la charge est répartie entre l'Etat et les collectivités locales membres du syndicat (ville de Paris et anciens départements de la Seine et de Seine-et-Oise, départements de Seine-et-Marne et de l'Oise).

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

*Pertes de recettes résultant de réductions tarifaires instituées antérieurement au 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 instituées postérieurement au 31 décembre 1957 sont celles qui ont été créées par la loi du 30 juillet 1960 en faveur des étudiants et des élèves poursuivant leurs études dans des établissements publics pour la première zone de la région parisienne, ainsi que des économiquement faibles domiciliés dans la même zone, pour compenser la charge supplémentaire résultant, pour les intéressés, de l'augmentation des tarifs de la R. A. T. P. intervenue à l'époque.

La perte de recettes correspondante est intégralement supportée par l'Etat.

Les crédits prévus pour assurer la participation aux dépenses d'exploitation de la R. A. T. P. s'élèvent pour 1971 à un total de 714 millions de francs. Rappelons qu'au budget de 1970 ils étaient de 663 millions de francs.

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

DESIGNATION	ETAT	COLLECTIVITES locales.	TOTAL
	(En millions de francs.)		
Pertes de recettes résultant d'une opposition au relèvement des tarifs (indemnité compensatrice) .....	529,4	227,3	756,7
Pertes de recettes résultant de réductions tarifaires antérieures au 1 <sup>er</sup> janvier 1958.	176,6	75,7	252,3
Pertes de recettes résultant de réductions tarifaires accordées à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 1968 .....	8	»	8
Total .....	714	303	1.017

### B. — Le métro express régional.

La construction de la ligne Boissy-Saint-Léger—Saint-Germain du réseau express régional se poursuit :

— le tronçon Boissy-Saint-Léger—Nation a été inauguré le 12 décembre 1969 ;

— la section Etoile—La Défense a été provisoirement ouverte à l'exploitation le 9 janvier 1970, puis définitivement mise en service le 21 février ;

— sur la section La Défense—Saint-Germain-en-Laye, les travaux continuent normalement. La reconstruction du viaduc de Croissy a été achevée dans le courant de 1969 ainsi que le raccordement de La Folie qui permet de réunir le tunnel à la ligne aérienne Nanterre—Saint-Germain. La mise en service est prévue pour le début de 1973 ;

— pour la section Etoile—Auber, le tunnel était terminé en 1968 et la station Auber est en cours d'achèvement. La section doit être ouverte à la circulation au début de l'année 1972 ;

— enfin la dernière section Auber—Nation va être mise en chantier et son entrée en service est prévue pour le début de 1975.

C'est au titre du financement de cette opération que sont prévus au chapitre 63-90 « Subventions d'équipement pour travaux divers » du présent budget :

- une autorisation de programme de 89 millions de francs ;
- des crédits de paiement s'élevant à 12 millions de francs.

Pour l'ensemble de la ligne Saint-Germain-en-Laye—Boissy-Saint-Léger du réseau express régional, les dotations accordées jusqu'à présent par l'Etat ainsi que celles prévues pour 1971 s'établissent comme suit :

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME				CREDIT DE PAIEMENT			
	Au 31 décembre 1969.	1970.	Prévisions 1971.	Totaux.	Au 31 décembre 1969.	1970.	Prévisions 1971.	Totaux.
	(En millions de francs.)							
Branche Ouest .....	737,765	} 106	} >	} 1.224,965	533,975	} 199	} 57	} 1.073,775
Branche Est .....	381,200				283,800			
Auber—Nation .....	(1) 8,800	} >	} 89	} 97,800	3	} >	} 24	} 27

(1) Les crédits affectés avant 1970 au tronçon central (Auber—Nation) étaient destinés aux études et reconnaissances.

Notons, par ailleurs, que le District participe au financement des travaux pour un montant égal à celui de l'Etat.

**CHAPITRE V**  
**LA SOCIÉTÉ NATIONALE**  
**DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS**

**I. — Exploitation.**

Le budget des Transports contient au titre des dépenses ordinaires quatre chapitres intéressant la Société nationale des chemins de fer français et représentant un total de 5.201,76 millions de francs.

Le tableau ci-après donne la comparaison des crédits demandés pour 1971 avec ceux votés pour 1970.

CHAPITRES	DESIGNATION	1970	1971	DIFFERENCE
		(En millions de francs.)		
45-42	Application de l'article 18 de la convention du 31 août 1937.....	846,00	743,00	— 103,00
45-44	Application des articles 19, 19 bis et 19 quater de la Convention du 31 août 1937.....	3.572,00	3.862,00	+ 290,00
45-46	Remboursement à la S. N. C. F. des charges des emprunts émis en couverture des insuffisances d'exploitation.....	6,77	6,56	— 0,21
46-41	Application des articles 18 ter et 20 bis de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français .....	555,00	590,00	+ 35,00
	Total .....	4.979,77	5.201,56	+ 221,79

**1° APPLICATION DE L'ARTICLE 18 DE LA CONVENTION DU 31 AOÛT 1937**  
**(Chapitre 45-42.)**

Dans ce chapitre sont regroupées quatre subventions distinctes :

— une subvention pour frais d'entretien des lignes maintenues en service à la demande de l'autorité militaire. Rappelons 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. En contrepartie, la Société nationale reçoit une subvention de l'Etat qu'il est proposé de fixer pour 1971 à 3 millions de francs contre 1,2 million l'année précédente ;

— une subvention destinée à compenser les pertes de recettes résultant pour la Société nationale du refus opposé par le Gouvernement, pour des raisons de politique économique générale, à une augmentation tarifaire demandée par la S. N. C. F. Cette subvention est évaluée pour 1971 à 15 millions de francs, en diminution de 38 millions de francs sur 1970. Elle concerne en fait les lignes de la banlieue parisienne dont la tarification est liée à celle de la R. A. T. P. et pour lesquelles le Gouvernement s'est opposé à l'application des relèvements tarifaires proposés par le syndicat des transports de la région parisienne ;

— une subvention destinée à la couverture du déficit d'exploitation. Pour 1971, cette subvention est fixée à 575 millions de francs, en diminution de 191 millions de francs par rapport à celle de 1970 ;

— une subvention de 150 millions de francs pour remboursement des charges de service public.

Il s'agit de l'application d'un des principes introduits par la réforme de gestion de la S. N. C. F., suivant lequel la Société nationale peut proposer à l'Etat la suppression, le transfert sur route ou la réorganisation de l'exploitation ferroviaire de services déficitaires. En cas de refus par l'Etat, la Société nationale des chemins de fer français recevra une indemnité égale, sur la base du coût marginal global, au déficit des services ferroviaires maintenus. Il est également prévu la prise en charge par l'Etat, pendant une durée maximum de cinq ans, du déficit des services routiers qui auront pu être substitués à des services omnibus de voyageurs. Le crédit de 25 millions de francs prévu à ce titre pour 1970 correspond à la prise en charge des premières opérations qui seront approuvées avant la fin de 1970.

Au total, la subvention prévue au titre de l'article 18 de la convention s'élève donc pour 1970 à 743 millions de francs.

2° APPLICATION DES ARTICLES 19, 19 *bis* ET 19 *quater*  
DE LA CONVENTION DU 31 AOÛT 1937

(Chap. 45-44.)

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

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

*Charges d'infrastructure.* — Pour les grandes catégories d'activités où la tarification de l'usage des infrastructures applicable aux modes de transport concurrents ne couvrira pas les dépenses afférentes à ces infrastructures, la Société nationale reçoit de l'Etat une contribution forfaitaire à ses dépenses d'entretien et d'exploitation, ainsi qu'à ses charges financières en vue de lui assurer un traitement équivalent à celui appliqué aux autres modes de transport pour chacune des grandes catégories en cause. En application de ce principe, la S. N. C. F. ne bénéficiera en 1971 d'aucune contribution pour ses transports voyageurs. La dotation prévue en 1971 ne concerne donc que les transports marchandises et a été calculée d'après les indications fournies par le Ministère des Transports selon une méthode économiquement équivalente à celle conduisant, pour l'usage des infrastructures routières par les véhicules routiers de transport de marchandises, à une tarification au « niveau du coût marginal social » (principe de la « taxe à l'essieu »).

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

*Charges de retraites.* — Le versement fait par l'Etat jusqu'à présent avait un caractère éminemment forfaitaire puisqu'il était limité au personnel mis à la retraite depuis 1949 et non remplacé dans l'effectif global.

Désormais, la contribution de l'Etat sera égale à la différence entre les deux éléments ci-après :

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

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

Compte tenu des règles de calcul indiquées ci-dessus, les contributions prévues pour 1971 au titre des articles 19, 19 bis et 19 quater de la Convention sont les suivantes :

	1970	1971	DIFFERENCE
	(En millions de francs.)		
Contribution de l'Etat aux dépenses d'entretien et d'infrastructure....	1.122	1.177	+ 55
Contribution de l'Etat aux dépenses relatives aux passages à niveau...	260	280	+ 20
Contribution de l'Etat aux charges de retraites.....	2.190	2.405	+ 215
	<b>3.572</b>	<b>3.862</b>	<b>+ 290</b>

### 3° 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 1971 s'élève à 6.560.000 F, en diminution de 210.000 F par rapport au crédit voté en 1970.

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

4° APPLICATION DES ARTICLES 18 *ter* ET 20 *bis*  
DE LA CONVENTION DU 31 AOÛT 1937.

(Chap. 46-41.)

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

Ces remboursements sont imputés sur les budgets des différents ministères intéressés.

Pour 1971, l'évaluation des remboursements dus à la S. N. C. F., au titre des articles 18 *ter* et 20 *bis*, par le Ministère des Transports, est de 590 millions de francs, en augmentation de 35 millions de francs par rapport à 1970.

Le tableau ci-après donne la décomposition du crédit entre les différentes catégories de bénéficiaires :

	(En millions de francs.)
Familles nombreuses .....	145,2
Réformés de guerre.....	28,5
Abonnements hebdomadaires de travail.....	271,7
Visites aux tombes de militaires.....	0,9
Abonnements ordinaires de proche banlieue.....	3
Congés populaires .....	74,3
Promenades d'enfants .....	3,2
Abonnements d'élèves, d'étudiants et d'apprentis...	60,4
Guide des aveugles.....	2,7
Economiquement faibles .....	0,1
Total .....	590

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

Les autres remboursements sont, pour 1971, les suivants :

	(En millions de francs).
<i>Ministère des Armées</i> : — Transport à tarif réduit des militaires et marins.....	270
<i>Ministère de la Justice</i> : — Charges afférentes au transport des prisonniers et de leur escorte.....	2,9
<i>Ministère de l'Economie et des Finances</i> (charges communes) : — Extension du bénéfice de la réduction de 30 % (congrés payés) aux conjoints et enfants mineurs de certains retraités.....	6,20
<i>Services du Premier Ministre</i> : — Compensation des réductions de tarifs imposés pour le transport des journaux .....	39
<i>Ministère du développement industriel et scientifique</i> : — Application de l'article 18 <i>ter</i> de la Convention du 31 août 1937 modifié entre l'Etat et la S. N. C. F.....	3,57

## II. — Investissements.

### A. — LA BANLIEUE PARISIENNE

Pour la première fois figurent au budget général des crédits d'investissements au titre de la S. N. C. F. Il s'agit d'une autorisation de programme de 50,5 millions et de crédits de paiement de 21 millions qui sont destinés à subventionner l'exécution de travaux neufs concernant les lignes de la banlieue parisienne.

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

Le développement de la région parisienne nécessite une amélioration et une extension des infrastructures ferroviaires. Or ces travaux ne présentent, du point de vue financier, qu'une faible rentabilité pour la S. N. C. F.

Etant donné la réorganisation des rapports de l'Etat et de la Société nationale et la volonté d'assurer à celle-ci une gestion à caractère plus commercial que par le passé, il est apparu souhaitable d'obtenir une meilleure rentabilité de ces investissements. A cet effet, il est donc envisagé le versement de subventions.

Les investissements qu'il est proposé d'effectuer dans la région parisienne seraient ainsi subventionnés à 60 %, moitié par l'Etat et moitié par le District. Par ailleurs, le restant serait financé au moyen d'avances du District.

Les dotations prévues au titre du budget de 1971 concernent :

— d'une part, la construction d'escaliers mécaniques à la gare Saint-Lazare (3 millions) ;

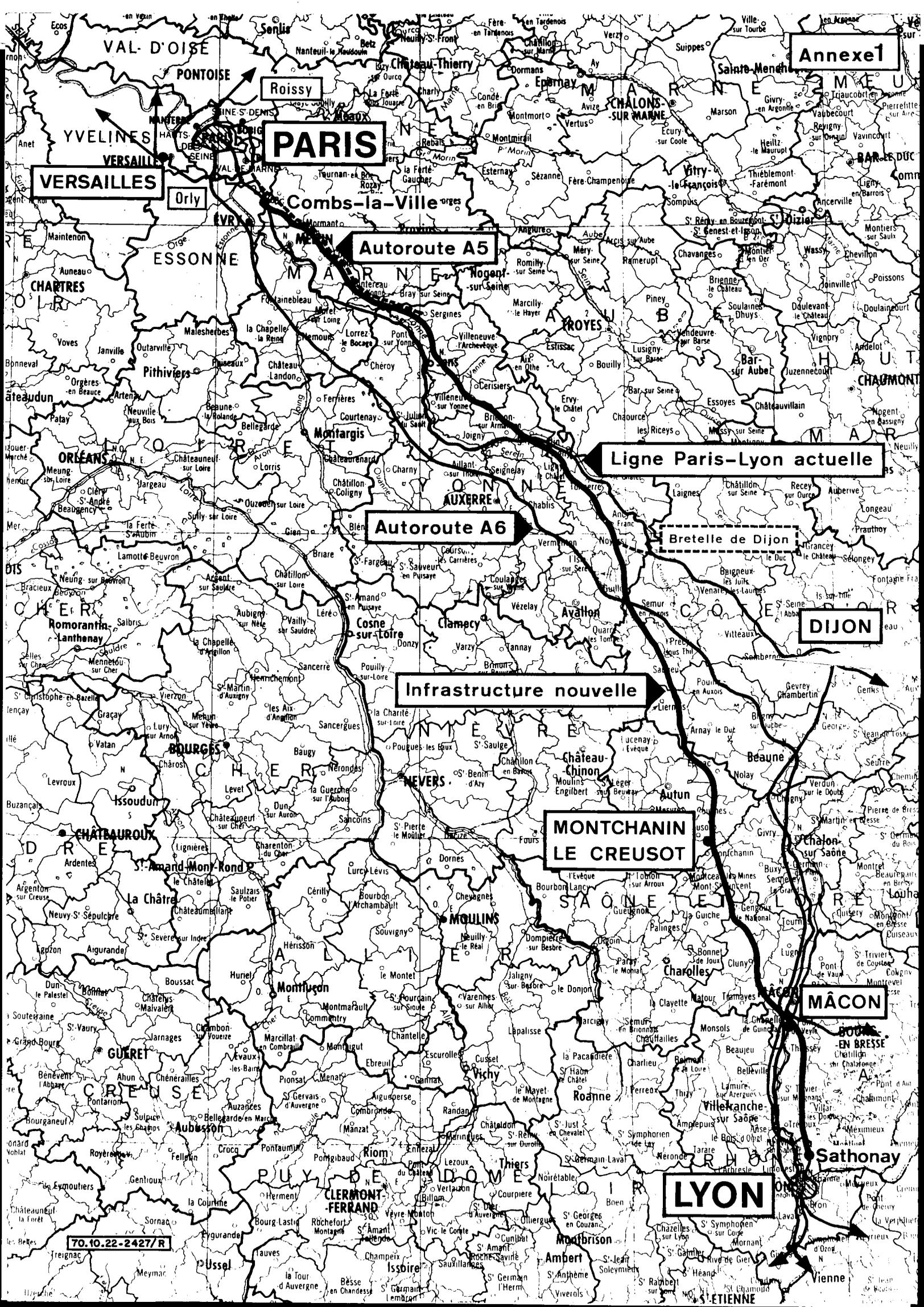
— d'autre part, la construction des antennes ferroviaires destinées à la desserte des villes nouvelles d'Evry et de Cergy (les autorisations de programme prévues sont respectivement de 37,5 millions de francs et de 10 millions de francs).

## B. — LA LIGNE PARIS—LYON

Bien qu'il s'agisse d'une simple étude entreprise par la S. N. C. F. et que, par conséquent, aucun crédit ne soit demandé à ce titre, il a paru intéressant à votre rapporteur de fournir quelques explications sur le projet de ligne à grande vitesse Paris—Lyon qui est, à l'heure actuelle, l'objet de nombreuses discussions.

### a) *La politique des grandes vitesses.*

Dans tous les pays hautement industrialisés et très peuplés, le problème de la circulation dans les villes et aux abords de celles-ci est devenu insoluble. Si nous voulons savoir ce que sera la circulation en France dans dix à quinze ans, aux abords ou entre les grandes villes, il suffit de se reporter à ce qui se passe aux U. S. A. Malgré des travaux gigantesques, et par conséquent des investissements qu'il nous serait très difficile de financer, le problème de la circulation en est arrivé à son point critique. Si on y ajoute la pollution de l'air (deux alertes cette année à Los-Angeles), on comprend que les Américains aient mis tout en œuvre pour éviter la paralysie de leurs communications. Aussi curieux que cela puisse paraître, ils sont revenus au chemin de fer, un chemin de fer de la fin du xx<sup>e</sup> siècle s'entend, pour assurer dans une première étape les relations entre New York et Washington. Le metroliner, qui a obtenu un succès foudroyant, sera suivi de beaucoup d'autres.



Annexe 1

PARIS

VERSAILLES

Autoroute A5

Ligne Paris-Lyon actuelle

Autoroute A6

Bretelle de Dijon

DIJON

Infrastructure nouvelle

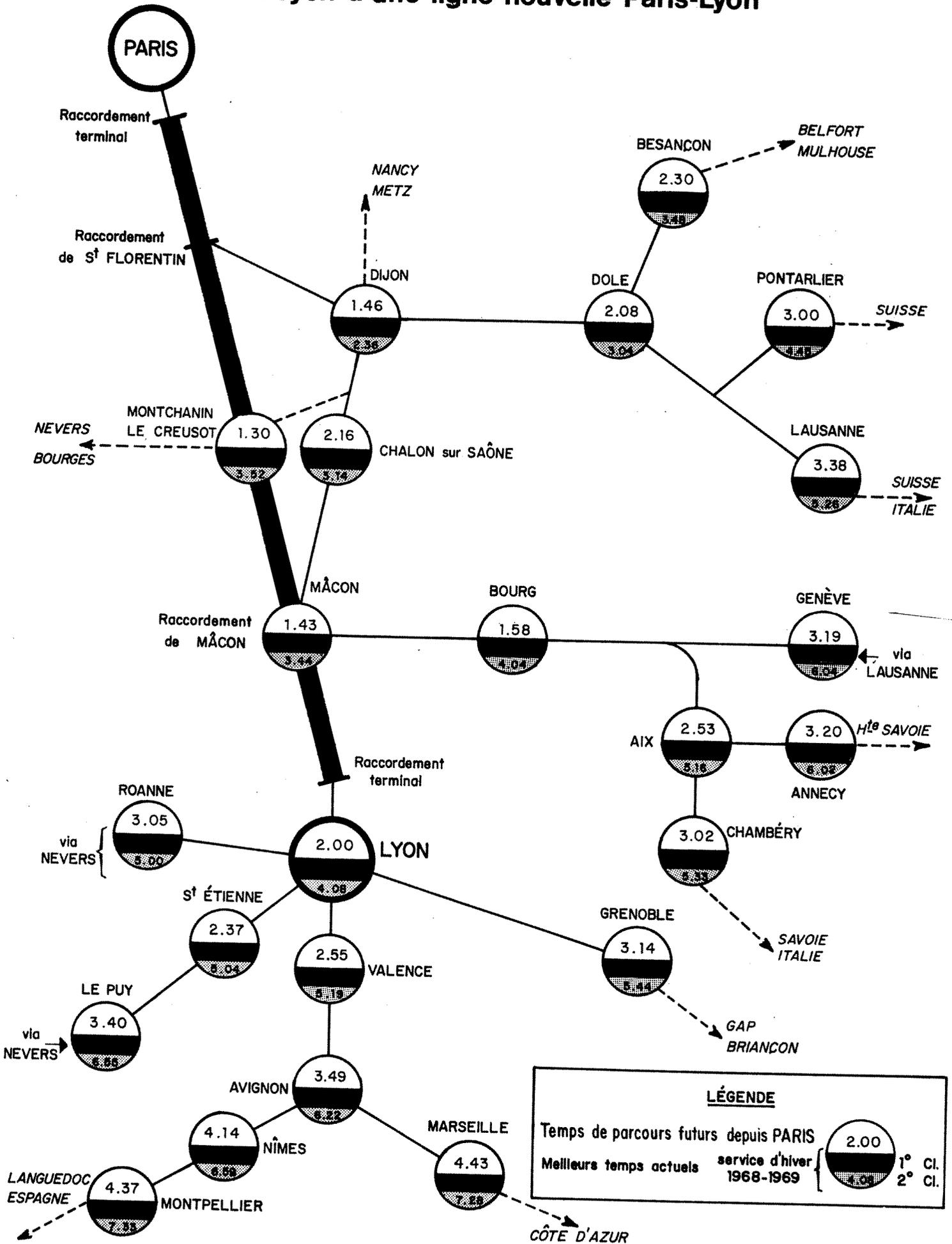
MONTCHANIN  
LE CREUSOT

MÂCON

LYON

70.10.22-2427/R

# Desserte du Sud-Est de la France par rames automotrices à turbines à gaz, 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes au moyen d'une ligne nouvelle Paris-Lyon



C'est dans cet esprit que la S. N. C. F. a travaillé et recherché une solution au problème des relations de Paris avec les grandes villes françaises, à des vitesses commerciales compatibles avec l'activité moderne.

Certes la situation des transports en France ne revêt pas l'acuité de la situation américaine, mais n'est-il pas de bonne administration de retenir les leçons de l'expérience faite outre-Atlantique, et ne faut-il pas examiner à la lumière de cette dernière la recherche de la S. N. C. F. dans le secteur des trains de voyageurs ?

Actuellement la S. N. C. F. offre de plus en plus à ses usagers à la fois la vitesse et la fréquence sur les trajets d'une durée voisine de deux à trois heures, tels que Paris—Rouen—Le Havre, Paris—Lille, Paris—Bruxelles. Même pour les relations à plus grande distance, telles que Paris—Bordeaux, Paris—Nice ou Paris—Toulouse, la grande vitesse s'est révélée payante. Par exemple, en faisant circuler le Capitole à 200 kilomètres/heure entre Les Aubrais et Vierzon, et en augmentant la vitesse de ce train sur de nombreuses autres sections, les gains réalisés ont été de vingt minutes sur Paris—Limoges (400 km parcourus en 2 heures 54 minutes) et de quarante minutes sur Paris-Toulouse (713 km parcourus en six heures). L'accroissement du trafic de ce train a été de 40 % environ. Le bilan économique de l'opération a montré que le supplément de recettes obtenu était plusieurs fois supérieur au supplément des dépenses. D'une manière générale, pour la S. N. C. F., les trains rapides et express constituent un des secteurs les plus bénéficiaires.

Mais la vitesse ainsi obtenue ne peut guère être augmentée par suite de l'infrastructure des voies, et notamment du rayon des courbes. La S. N. C. F. a donc pensé que pour aller au-delà de 200 kilomètres/heure il était nécessaire d'envisager la construction de lignes spécialement conçues pour des circulations à très grandes vitesses (300 kilomètres/heure) et fréquence élevée.

Les idées maîtresses qui guident en la matière la Société nationale sont les suivantes :

Utiliser les infrastructures terminales existantes qui sont bien situées et offrent une grande capacité peu utilisée en dehors des pointes de migration journalière ;

Ménager la compatibilité totale de la ligne nouvelle avec le réseau existant. Ceci permet de dépasser le concept d'une simple

desserte linéaire, comme celle du Tokaido japonais, au profit d'une desserte « en surface » utilisant des échangeurs pour faire circuler les mêmes trains sur les lignes existantes, soit en prolongement de la ligne nouvelle, soit en antenne ;

Choisir des caractéristiques de tracé très différentes de celles des voies ferrées classiques, qui s'accommodent mal de déclivités supérieures à 1 %. Des engins à grande adhérence et forte puissance, qu'ils soient à traction électrique ou à turbine à gaz peuvent en effet accepter des déclivités nettement plus accentuées.

Les caractéristiques de tracé finalement retenues : déclivités de 35 millimètres par mètre, rayon minimal des courbes de 3.200 mètres, de façon à pouvoir rouler confortablement à 300 kilomètres/heure présentent l'avantage fondamental de réduire fortement les coûts d'infrastructure ; elles s'apparentent à celles des tracés d'autoroutes ; on peut même envisager sur certaines parties du trajet le jumelage avec des autoroutes existantes ou en projet.

Spécialiser la ligne aux circulations à très grande vitesse de manière à pouvoir offrir un nombre élevé de dessertes journalières qui fassent de ce service un véritable métro à l'échelle interrégionale.

Enfin aboutir à des coûts totaux en voyageurs-kilomètres, charges d'infrastructure comprises, compatibles avec la tarification première ou seconde classe actuelle.

#### b) *Le projet Paris—Lyon.*

La première étude de la S. N. C. F. de desserte à très grande vitesse a été celle qui concerne les relations du Sud-Est de la France, en raison du développement important de la région Rhône-Alpes.

Ce projet consiste en la construction d'une ligne nouvelle entre les grandes banlieues de Paris (Combs-la-Ville) et de Lyon (Sathonay). En première étape la durée du trajet Paris—Lyon n'excéderait pas deux heures. Ensuite elle pourrait être assurée en 1 heure 45 minutes. La longueur du parcours serait alors de 416 kilomètres, dont 380 de nouveau tracé, contre 512 kilomètres avec l'itinéraire actuel (voir carte incluse). Il faut signaler que des raccordements sont prévus à Montbard pour Dijon, et à Mâcon. Le diagramme également joint donne l'ensemble de la « desserte en surface » ainsi que les gains de temps de parcours prévus.

Ce projet aurait, en outre, l'avantage, en plus d'une diminution de la longueur du parcours, de laisser essentiellement au très important trafic marchandises la voie actuelle, ce qui permettrait la régularité de leur acheminement, donc un abaissement du coût de ces transports et une augmentation de leur qualité.

Les caractéristiques du projet qui a été soumis par la S. N. C. F. aux pouvoirs publics en vue de son inscription au VI<sup>e</sup> Plan sont les suivantes :

#### Caractéristiques techniques.

L'infrastructure : voie classique sur traverses et ballast, rail de 60 kilogrammes au mètre, entièrement soudé, permettant la circulation à 300 kilomètres/heure de rames de 16 tonnes par essieu.

La ligne ne comporterait aucun passage à niveau et serait entièrement clôturée.

Les dispositifs de signalisation permettraient, par le découpage de la voie en cantons fixes de longueur suffisante, l'arrêt des trains à 300 kilomètres/heure.

Le matériel roulant est prévu en rames automotrices à turbine à gaz 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classe de 320 places.

#### Les perspectives de trafic.

A partir d'une analyse de la situation actuelle du trafic, par tous les modes de transport, entre Paris et les trois axes : Lyon, Savoie, Bourgogne, il a été procédé à une étude détaillée de ce que pourrait être le trafic de la nouvelle ligne en 1976. Cette étude tient notamment compte du programme d'autoroutes et du développement de l'aviation intérieure.

Elle a été basée sur le maintien des tarifs actuels par fer, de bout en bout sur la ligne nouvelle et sur une baisse de 15 % des tarifs aériens.

Le trafic de 1976 serait dans ces conditions de 9,5 millions de voyageurs pour les trois axes Paris—Lyon, Paris—Bourgogne et Paris—Savoie qui représentent 13.000 voyageurs en moyenne par jour et par sens. En outre, l'évolution future a été estimée pour vingt ans en prenant, pour chacune des deux décennies consécutives, des hypothèses de développement du trafic tenant implicitement compte de la concurrence des nouveaux moyens de

transports qui pourront se développer d'ici la fin du siècle. On aurait alors un trafic total sur les trois axes de 15 millions de voyageurs en 1986 et 20 millions de voyageurs en 1996.

### Le régime d'exploitation.

Les études d'exploitation ont abouti à un nombre élevé de dessertes journalières assurées par des rames circulant sans arrêt entre Paris et Lyon, ou quittant la ligne aux raccordements de Montbard ou de Mâcon. La nouvelle ligne Paris—Lyon mettrait par exemple Dijon à 1 heure 46 minutes de Paris, Grenoble à 3 heures 14 minutes, Saint-Etienne à 2 heures 37 minutes, Genève à 3 heures 19 minutes et Marseille à 4 heures 43 minutes, etc., modifiant profondément la desserte entre Paris et les principales villes du Sud-Est de la France. Un arrêt intermédiaire permettrait de desservir par plusieurs trains rapides la région de Montchanin-Le Creusot.

### Les coûts et la rentabilité.

Les dépenses de construction de la ligne, y compris les raccordements de Montbard et Mâcon, s'élèveraient à 1.102 millions de francs. En y ajoutant les intérêts intercalaires, frais généraux de construction et le supplément des dépenses d'entretien des premières années par rapport au régime permanent, on aboutit finalement à un coût total de 1.410 millions de francs dont 1.247 millions correspondant au capital non renouvelable.

La S. N. C. F. estime qu'avec un coefficient moyen d'utilisation de 64 % et un taux d'intérêt de 10 % le coût d'exploitation serait de l'ordre de 7 centimes par voyageur-kilomètre en 1<sup>re</sup> classe, et de 5 centimes en 2<sup>e</sup> classe. Les charges d'infrastructure, actualisées sur quarante ans, seraient de l'ordre de 3,5 centimes par voyageur-kilomètre et le bénéfice net, actualisé lui-même sur quarante ans, serait d'environ 500 millions de francs. Quant aux avantages pour la collectivité, leur valeur actualisée, calculée par la Société, couvrirait les investissements initiaux en cinq à six ans.

Il est incontestable que ce projet est séduisant et peut paraître, sous l'optique de l'expérience américaine, nécessaire.

Il est certain aussi que d'autres pays, très industrialisés, pour faire face au problème posé par le risque de paralysie de leurs voies de communication, adoptent des solutions identiques à celle proposée par la S. N. C. F. pour la relation Paris—Lyon. C'est ainsi que l'Allemagne fédérale étudie un projet pour relier, par une nouvelle voie ferrée, Hambourg, la Ruhr, Francfort, Stuttgart, Munich, et que l'Italie vient d'entreprendre la réalisation d'une relation ferrée à très grande vitesse, entre Rome et Florence.

Mais il faut constater aussi que la S. N. C. F. ne négligerait pas pour autant l'amélioration des dessertes sur les lignes à trafic moyen pour lesquelles elle compte développer l'utilisation des turbo trains, comme elle vient de le faire sur Paris—Caen—Cherbourg et comme elle projette de le faire sur les grandes transversales Nantes—Lyon, Bordeaux—Lyon et Strasbourg—Lyon. Le recours à cette technique révolutionnaire de traction permet en effet d'élever sensiblement les vitesses commerciales des trains en réduisant au moindre coût les travaux d'aménagement des voies. Ajoutons enfin que cette nouvelle technique ne devrait pas laisser en suspens la réalisation de la fin du programme d'électrification, notamment l'électrification des lignes Bordeaux—Montauban et Narbonne—Cerbère.

## CHAPITRE VI

### LES SUBVENTIONS DIVERSES

Le chapitre 63-90 du budget des Transports terrestres regroupe différentes opérations de subventions en capital.

Les dotations prévues pour 1971 s'élèvent en autorisations de programme à 153,25 millions de francs et à 115.685.000 F en crédits de paiement.

La plus importante des opérations prévues concerne les infrastructures de transports en commun de la région parisienne, nous les avons examinées ci-dessus aux chapitres consacrés à la R. A. T. P. et à la S. N. C. F.

Les autres opérations sont les suivantes :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	(En francs.)	
Etudes et opérations préliminaires pour la construction d'une ligne de métro dans une métropole régionale .....	2.000.000	2.000.000
Centres routiers .....	1.500.000	450.000
Etudes et expérimentations.....	9.000.000	3.620.000
Centre de productivité des transports.....	1.250.000	1.250.000

*Etudes et opérations préliminaires pour la construction d'une ligne de métro dans une métropole régionale.*

En fait, il s'agit de deux métropoles Lyon et Marseille. Dans ces deux villes, des études sont, à l'heure actuelle, en cours, et ont été menées simultanément par deux sociétés créées à cet effet. L'Etat participe financièrement à concurrence de 45 % du coût total, les collectivités locales fournissant le complément.

Depuis 1968, la part de l'Etat dans cette double étude a été la suivante :

DESIGNATION	1968	1969	1970	TOTAL
	(En francs.)			
Autorisations de programme.....	5.000.000	3.240.000	10.500.000	18.740.000
Crédits de paiement.....	1.000.000	6.400.000	9.000.000	16.400.000

### *Centres routiers.*

Lancée en 1967, et suivant en cela les recommandations du V<sup>e</sup> Plan, l'idée de création de centres routiers, destinés à faciliter l'accueil et l'hébergement des chauffeurs, ainsi que le stationnement et l'entretien des véhicules et, enfin, l'exécution de différentes opérations administratives ou techniques simples nécessaires à l'utilisation rationnelle de ces véhicules, a évolué très vite et nécessité la création, en 1969, d'une Association nationale pour l'étude et la réalisation des centres routiers.

Le rythme normal d'activité de cette association est maintenant atteint et les possibilités de réalisation de centres routiers se sont sensiblement accrues.

Le financement des centres routiers est normalement assuré par :

- des fonds professionnels ;
- des participations de collectivités et organismes locaux (villes, chambres de commerce et d'industrie, ports autonomes), soit par apports en nature, soit sous forme de subventions ;
- une participation de l'Etat (Ministère des Transports) dont le pourcentage ne dépasse pas 30 % du montant des travaux ;
- un emprunt complémentaire si nécessaire.

Plusieurs opérations ont déjà été engagées. C'est le cas des centres routiers de Lille, Metz, Chalon-sur-Saône, pour lesquels les autorisations de programme ont été affectées en 1969.

En 1970, des autorisations de programme destinées aux centres routiers de Clermont-Ferrand, de Paris-Garonne (extensions), de Nantes, de Lyon (études seulement) ont à leur tour été affectées.

Les crédits demandés en 1971 devraient permettre au Ministère des Transports de participer à la réalisation de deux nouveaux centres routiers.

Suivant l'avancement des études, qui sont actuellement en cours, les projets de Lyon, Bordeaux, Le Havre ou Valenciennes pourraient être pris en considération.

### *Etudes et expérimentations.*

Les dotations prévues à ce titre, qui doivent compléter celles prévues au chapitre 53-10 et que nous avons étudiées ci-dessus, dans le cadre des Services généraux du ministère, portent sur le financement d'application pratique des nouveaux modes de transports urbains.

Au cours du V<sup>e</sup> Plan, un certain nombre d'études ont été effectuées permettant de définir les voies et moyens propres à améliorer les transports collectifs urbains.

Dans le cadre du VI<sup>e</sup> Plan, différentes opérations de promotion de grande envergure seront lancées dans le domaine des transports urbains ; sur les réseaux d'autobus ces opérations comporteront la mise en place de lignes pilotes sur lesquelles des innovations de tous ordres seront expérimentées.

Ces expériences seront financées par l'Etat et les collectivités locales, le taux de subvention de l'Etat variant en fonction de l'intérêt des essais. Sur les 9 millions de francs d'autorisations de programme, 2 millions de francs sont réservés à une ou deux expériences de cette nature à réaliser en 1971.

Le reste de la dotation est destiné aux expérimentations techniques sur certains nouveaux modes de transports collectifs. Les projets qui seront subventionnés en 1971 à ce titre seront choisis en fonction de leur intérêt et de leur état d'avancement parmi les opérations suivantes :

*Aérotrain* : construction et essais d'un nouvel aérotrain à propulsion par turbine double flux (première phase) ;

Expérimentation à Gometz de la turbine sur un matériel déjà existant ;

Etudes techniques et commerciales de réalisation d'une liaison d'Orly—Roissy par aérotrain de type suburbain.

*Urba* : construction d'une voie d'essais adaptée aux phases *Urba 20* et *Urba 30*.

*Téléraïl* (Neyrpic) : étude d'un système d'accélération d'un engin de transports continu dérivé du téléphérique.

*Automatisme et technique* : poursuite des études expérimentales des techniques de rendez-vous.

*Alsthom* : étude de véhicules électriques urbains sans nuisance ;  
Recherche sur les piles combustibles ;

Expérimentation commerciale d'un système de voiture banalisée dans une ville de province.

*Etablissement public de Lille-Est* : poursuite des études de système de transports à petit gabarit reliant Lille à Lille-Est.

Réalisation d'un ou de plusieurs prototypes en vue d'une expérimentation en vraie grandeur.

#### *Centre de productivité des transports.*

Ce Centre, qui a été créé en 1968, a pour mission, aux termes de ses statuts et de la convention passée avec le Ministère des Transports :

— d'une part, de faire des études et d'engager toutes actions en vue de développer la productivité des entreprises de transport de toute nature et, plus particulièrement, des entreprises de transport routier, ainsi que des entreprises dont les activités sont associées aux activités de transport, en vue de concourir à la réalisation des objectifs du plan d'équipement économique et social dans le domaine des transports ;

— d'autre part, de favoriser la coopération entre les entreprises de transport, ainsi qu'entre les transporteurs et les chargeurs, en vue d'une meilleure intégration des transports routiers dans l'ensemble des processus de production, transport et distribution.

## OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Votre Commission des Finances a longuement examiné les différents crédits figurant au budget des Transports terrestres et ne peut que constater le caractère quasi inéluctable de la grande majorité des subventions prévues. Ces subventions ont, en définitive, pour objet de permettre la continuation de l'exploitation de grands services publics qui, en l'état actuel de leur structure et de leurs tarifs, est largement déficitaire.

Concernant la R. A. T. P., elle pense qu'une politique d'économies plus rigoureuse devrait être poursuivie, notamment par le développement de l'automatisation. Il s'agit avant tout d'une entreprise de main d'œuvre, et seule, une profonde modification des techniques d'exploitation peut permettre l'accroissement indispensable de la productivité.

Pour la S. N. C. F., votre commission s'est attachée notamment à l'étude de la fermeture de nombreuses lignes au trafic omnibus voyageurs. Elle estime que les projets en cours sont beaucoup trop draconiens et risquent de priver des régions entières des moyens de transports qui leur sont nécessaires. Dans de nombreux cas, il est douteux que les services routiers de remplacement soient d'une exploitation beaucoup moins déficitaire que les actuels services ferroviaires, surtout si l'on tient compte du fait que la multiplication des dessertes par autocars devra entraîner, sur bien des itinéraires, déjà très chargés, une augmentation des dépenses d'entretien et de renforcement des infrastructures routières.

En particulier lui paraît spécialement critiquable la fermeture aux services omnibus de tronçons de lignes qui, par ailleurs, sont maintenus pour le passage, non seulement des trains de marchandises, mais également de trains de voyageurs express et rapides. Dans ce dernier cas, en effet, on ne peut attendre de la suppression partielle du service voyageurs aucune économie concernant les

dépenses d'infrastructure et de signalisation. Il semble, par conséquent, qu'une simple modification des conditions d'exploitation des services omnibus (en tramways par exemple) devrait permettre de réduire, et même d'annuler, les déficits actuellement constatés et de maintenir ouverts les tronçons de lignes dont il s'agit.

\*

\* \*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget des Services communs et des Transports terrestres pour 1971.