

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1967-1968

Annexe au procès-verbal de la séance du 14 novembre 1967.

## 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 1968, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,  
*Rapporteur général.*

TOME III

EXAMEN DES CREDITS  
ET DES DISPOSITIONS SPECIALES

ANNEXE N° 28

Transports.

I. — TRANSPORTS TERRESTRES

*Rapporteur spécial* : M. Antoine COURRIÈRE.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Alex Roubert, président ; Jacques Masteau, Yvon Coudé du Foresto, vice-présidents ; Martial Brousse, Roger Lachèvre, Pierre Carous, secrétaires ; Marcel Pellenc, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Bardol, Edouard Bonnefous, Jean-Eric Bousch, Paul Chevallier, André Colin, Antoine Courrière, Jacques Descours Desacres, Paul Driant, Marcel Fortier, André Fosset, Henri Henneguelle, Roger Houdet, Michel Kistler, Jean-Marie Louvel, André Maroselli, Marcel Martin, Max Monichon, Geoffroy de Montalembert, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Paul Ribeyre, François Schleiter, Charles Suran, Louis Talamoni, Ludovic Tron, N...

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (3<sup>e</sup> législ.) : 426 et annexes, 455 (tomes I à III et annexe 26), 456 (tome X) et in-8° 65.

Sénat : 15 (1967-1968).

---

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.).

Mesdames, Messieurs,

Les modifications intervenues en 1967 dans la composition du Gouvernement et la création d'un Ministère des Transports ont entraîné une nouvelle répartition des dotations budgétaires et un regroupement des crédits au sein du fascicule des transports terrestres. De ce fait, toute comparaison globale d'une année à l'autre de ce budget est impossible. Les comparaisons, ne pouvant porter que sur certains chapitres déterminés, seront faites à l'occasion de l'examen des différentes dotations.

Signalons, tout de suite, que l'essentiel de ce budget est constitué par les crédits relatifs aux chemins de fer et à la Régie autonome des transports parisiens, puisque ces crédits représentent, au titre des dépenses ordinaires, 4.585 millions de francs sur un budget total de 4.598 millions de francs.

Les autres dotations concernent l'administration du ministère et quelques crédits d'intervention en matière de transport, notamment une partie de ceux relatifs à l'exploitation réglementée des voies navigables.

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

### LES DEPENSES D'ADMINISTRATION GENERALE

#### A. — Les moyens des services.

Le total des crédits demandés au titre des moyens des services s'élève à 8.680.243 F. 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 des dépenses d'études et de recherches.

Dans le cadre des mesures nouvelles, sont proposés :

1° La création d'un service de l'information (coût de la mesure : 60.000 F) ;

2° Un renforcement des effectifs des contrôleurs routiers ; la création de quinze nouveaux emplois est prévue ;

3° Une dotation supplémentaire de 555.000 F au titre des recherches tant techniques (véhicules sur coussins d'air, voitures électriques) qu'économiques (choix des investissements, tarifications, etc.). Cette dernière augmentation serait, du reste, largement compensée par la suppression de la dotation (639.000 F) ouverte l'année dernière au titre des travaux statistiques concernant les transports routiers de marchandises, les dépenses de l'espèce, qui intéressent avant tout la profession, devant être à l'avenir financées par voie de fonds de concours.

#### B. — Les dépenses en capital.

Au titre des études générales concernant les transports, sont prévus des autorisations de programme d'un montant de 1 million de francs et des crédits de paiement s'élevant à 800.000 F.

## CHAPITRE II

### L'EXPLOITATION REGLEMENTEE DES VOIES NAVIGABLES

La totalité des crédits relatifs à l'exploitation réglementée des voies navigables figuraient en 1967 au budget de l'ancien Ministère de l'Equipement.

Ces crédits se décomposaient comme suit :

Frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée .....	9.225.000 F.
Exploitation de la traction sur diverses voies.....	5.700.000
Indemnité de dégagement aux propriétaires de bateaux tractionnés en bois.....	1.125.000
Application de l'article 59 de la loi du 27 avril 1946 (bonifications d'intérêts pour les emprunts contractés en vue de la reconstitution de la flotte fluviale) .....	1.230.000
Indemnité compensatrice sur les frets.....	750.000
Compensation spéciale aux bateaux tractionnés...	650.000
	<hr/>
	18.680.000 F.

A déduire :

Produits des visas d'affrètement et des taxes d'exploitation .....	—	4.030.000 F.
		<hr/>
Total pour le chapitre.....		14.650.000 F.

A la suite des modifications intervenues dans la composition du Gouvernement et du partage d'attributions entre le Ministère de l'Equipement et du Logement et celui des Transports, il a été

procédé à une répartition des crédits relatifs à l'exploitation réglementée des voies navigables pour permettre à chacun des deux départements ministériels d'exercer sa tutelle sur les questions relevant de sa compétence.

En conséquence, pour 1968, sont inscrites au budget des Transports les lignes suivantes :

- indemnité de dégage­ment aux propriétaires de bateaux tractionnés en bois ;
- application de l'article 59 de la loi du 27 avril 1946 (bonifications d'intérêts pour les emprunts contractés en vue de la reconstitution de la flotte fluviale) ;
- indemnité compensatrice sur les frets ;
- compensation spéciale aux bateaux tractionnés.

Les autres lignes restent au budget du Ministère de l'Équipement et du Logement (Frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée. — Exploitation de la traction sur diverses voies. — Produit des visas d'affrètement et des taxes d'exploitation).

Par suite des ajustements de tarifs intervenus en 1967, il a paru possible de supprimer, pour 1968, les indemnités compensatrices dont bénéficiaient les bateaux tractionnés. Dans ces conditions, les crédits inscrits pour 1968 au budget des Transports s'élèvent à 3.105.000 F, se décomposant comme suit :

Indemnité de dégage­ment aux propriétaires de bateaux tractionnés en bois.....	1.125.000 F.
Application de l'article 59 de la loi du 27 avril 1946 (bonifications d'intérêts pour les emprunts contractés en vue de la reconstitution de la flotte fluviale) .....	1.230.000 F.
Indemnité compensatrice sur les frets.....	750.000 F.
Compensation spéciale aux bateaux tractionnés...	»

## CHAPITRE III

### LES RESEAUX DIVERS

#### 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 du 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 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 1968, elles doivent s'élever, au total, à 107.000 F, en diminution de 3.000 F par rapport à l'année précédente.

#### 2° Chemins de fer d'intérêt général

(chap. 45-41).

Ce chapitre est relatif aux subventions versées aux trois réseaux de chemins de fer secondaires d'intérêt général :

- Régie des chemins de fer de Provence (ligne de Nice à Digne) ;
- Chemins de fer du Vivarais-Lozère, exploité par la Compagnie des chemins de fer départementaux ;
- Chemin de fer de la Corse.

Les réseaux de la Provence et du Vivarais-Lozère sont exploités en régie et leur déficit est intégralement pris en charge par l'Etat. Quant au réseau de la Corse, il est depuis le 1<sup>er</sup> juin 1965 sous le régime de la concession.

La subvention prévue pour 1968 pour l'ensemble des réseaux s'élève à 6.295.000 F, en diminution de 412.600 F par rapport à 1967.

Les crédits prévus pour 1968 se décomposent de la manière suivante :

	VIVARAIS	PROVENCE	CORSE
<i>Article 1<sup>er</sup>.</i>			
Insuffisance d'exploitation.....	2.170.000	2.125.000	1.950.000
<i>Article 2.</i>			
Remise en état des réseaux.....	»	»	50.000
<b>Totaux .....</b>	<b>2.170.000</b>	<b>2.125.000</b>	<b>2.000.000</b>

\*  
\* \*

Votre Commission s'est préoccupée des conditions dans lesquelles serait poursuivie en 1968 l'exploitation du réseau des chemins de fer de Provence.

Sur ce point la réponse de l'Administration a été la suivante :

« Le déficit d'exploitation des Chemins de fer de Provence croît d'une façon continue. Depuis 1960, ses valeurs ont été les suivantes :

ANNEES	DEFICIT	RAPPORT déficit recettes.
	(En francs.)	
1960 .....	1.292.000	2,11
1961 .....	1.711.000	2,51
1962 .....	1.872.000	2,60
1963 .....	2.235.000	2,68
1964 .....	2.494.000	2,80
1965 .....	2.731.000	3,02
1966 .....	2.452.000	2,74

« On constate un léger redressement en 1966, mais les premiers résultats de 1967 ne confirment pas le maintien de cette tendance.

« Les perspectives de trafic pour l'avenir sont incertaines. Certes, l'évolution de la situation économique et démographique dans les vallées desservies rend vraisemblable une hausse importante du volume des transports. Mais quelle partie de ce trafic nouveau ira au chemin de fer ? On ne peut faire à ce sujet que des hypothèses.

« D'autre part, les possibilités de redresser la situation financière par des mesures de réorganisation technique et administrative sont limitées. Une étude effectuée au début de l'année par l'Inspection générale des voies ferrées secondaires et des transports urbains (V.F.S.T.U.) a conclu à la possibilité de ramener le déficit annuel à 1.600.000 F dans les conditions suivantes : allègement de l'exploitation, abandon d'une partie du trafic marchandises et substitution à la régie provisoire actuelle d'une concession avec subvention forfaitaire.

« Cette réorganisation rendait nécessaire la réalisation d'investissements pour un montant total de 2.700.000 F.

« Dans ces conditions, les prévisions budgétaires ont été établies en prenant pour hypothèse le transfert sur route du chemin de fer. L'Inspecteur général des V. F. S. T. U. a été chargé d'une mission d'étude au sujet de cette ligne. Son rapport est en cours d'élaboration. »

Pour sa part, votre Commission ne saurait se rallier au projet de mise sur route des chemins de fer de Provence, notamment étant donné la saturation que connaît déjà le réseau routier dans cette région à certaines périodes de l'année et les inconvénients très sérieux que présenterait pour la population intéressée l'arrêt de la desserte ferroviaire.

Pour obliger le Gouvernement à revoir ce problème, votre Commission vous propose de réduire de 2.125.000 F, montant de la subvention prévue pour les chemins de fer de Provence, la dotation du présent chapitre.

## CHAPITRE IV

### LA REGIE 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 (chap. 63-90 « Subventions d'équipement pour travaux divers »), comporte dans son article 1 une dotation au titre de la construction du métro express régional.

#### 1° Participation aux dépenses d'exploitation.

Les crédits prévus au 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 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 des 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 dans 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.

Pour l'exercice 1968, le montant total des participations de l'Etat à la Régie Autonome des Transports Parisiens est évalué à 442,8 millions de francs, en diminution de 65 millions par rapport à 1967.

La répartition de ces participations est la suivante :

— tarifs réduits antérieurs à 1958.....	150.500.000 F
— tarifs réduits postérieurs au 31 décembre 1957 .....	6.000.000
— opposition au relèvement des tarifs.....	286.300.000
	<hr/>
	442.800.000 F

Indiquons, pour mémoire, que la participation des collectivités locales sera :

— remboursement pour tarifs réduits.....	64.500.000 F
— indemnité compensatrice pour non-aug- mentation des tarifs .....	127.700.000
	<hr/>
	192.200.000 F

La diminution pour 1968 du montant de la subvention de l'Etat à la R. A. T. P. est la conséquence de l'importante augmentation de tarif qui vient d'être appliquée aux transports parisiens.

Cette augmentation a consisté, d'une part en un relèvement du prix du ticket de métro pris au carnet, qui est passé de 0,35 à 0,60 F, et d'autre part dans une modification de la tarification autobus. Cette tarification est désormais fondée sur le prix du billet de métro qui constitue le module tarifaire de base, dit module « v ».

Dans Paris, le sectionnement actuel est maintenu, les tarifs avec carnet de tickets sont :

— 1 et 2 sections.....	v
— 3 sections et plus.....	2 v

Quant au prix des cartes hebdomadaires, il est de :

— pour 1 et 2 sections.....	8 v
— pour 3 sections et plus.....	14 v

Pour la banlieue, le sectionnement actuel est, en principe, maintenu.

Les tarifs normaux avec carnets de tickets sont les suivants :

— 1 et 2 sections.....	v
— 3 à 5 sections.....	2 v
— 6 à 8 sections.....	3 v
— 9 sections et plus.....	4 v

Les prix des cartes hebdomadaires de travail sont :

— 1 et 2 sections.....	8 v
— 3 à 5 sections.....	14 v
— 6 sections et plus.....	20 v

Cette réforme tarifaire se traduit pour l'usager du métro par une hausse de 71 %, et pour l'usager de l'autobus, par une hausse variable selon le nombre de sections utilisées, mais qui, pour une section (*cas le plus défavorable*) est de 224 %.

Aussi bien votre Commission des Finances souhaite-t-elle que des mesures soient prises pour alléger la charge que de pareilles augmentations font peser sur les familles et plus particulièrement sur les personnes âgées et les économiquement faibles.

## 2° Financement du métro express régional.

Après les difficultés éprouvées au départ dans la construction du tunnel à partir du Rond-Point de la Défense, les travaux se sont déroulés depuis 1965 à un rythme normal.

Un tableau faisant le point de l'état actuel d'avancement des travaux est donné en annexe.

Compte tenu de l'échéancier actuel des autorisations de programme et des crédits de paiement, la mise en service des deux branches Ouest et Est du réseau express régional est prévue pour les périodes suivantes :

Branche Est (Nation-Vincennes-Boissy-Saint-Léger) : 1<sup>er</sup> octobre 1969.

Branche Ouest :

— section « navette » : Défense-Etoile.....	octobre 1969
— section Saint-Germain-Défense.....	octobre 1970
— section Etoile-Auber.....	octobre 1970

Rappelons que le financement des travaux d'infrastructure du métro express régional doit être assuré par parts égales par des subventions de l'Etat et du district de Paris. Quant aux dépenses de matériel roulant, elles sont intégralement supportées par la R. A. T. P. et financées par voie d'emprunt.

Le coût de l'opération est évalué à 1.876 millions de francs, se répartissant ainsi :

- branche Ouest..... 1.335 millions de francs
- branche Est..... 541 millions de francs

Les autorisations de programme accordées (part de l'Etat et part du district) et les dépenses effectuées sont :

	AUTORISATIONS de programme accordées			DEPENSES EFFECTUEES		
	au 31 décembre 1966.	1967.	Total.	au 31 décembre 1966.	1967 (a).	Total.
	(en millions de francs)					
Branche Ouest....	953	150	1.103	377	183	560
Branche Est.....	283	200	483	59	114	173
Total .....	1.236	350	1.586	436	297	733

a) Prévisions.

Pour 1968, les dotations prévues au budget de l'Etat sont de :

- 158,5 millions de francs en autorisations de programme ;
- 10 millions de francs en crédits de paiement.

## CHAPITRE V

### LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Avant d'aborder l'examen des crédits destinés à la Société Nationale des Chemins de Fer Français, signalons que les tarifs de la Société Nationale ont, au cours de l'année 1967, été majorés dans les conditions qui sont indiquées ci-après. Cette majoration explique, pour partie, certains ajustements de crédits qui seront exposés à l'occasion de l'examen des différents chapitres.

Les majorations de tarifs ont porté à la fois sur les voyageurs et sur les marchandises.

#### a) *Tarifs voyageurs :*

Pour les grandes lignes, le taux de la majoration a été de 5 % et la date d'effet le 1<sup>er</sup> octobre 1967.

Pour la banlieue, la mesure a été corrélative à l'augmentation des tarifs de la R. A. T. P. et a pris effet à la même date (15 juillet 1967).

Il s'agit d'une réorganisation complète de la structure géographique et du niveau des tarifs de la banlieue parisienne.

#### b) *Tarifs marchandises :*

La majoration générale des tarifs marchandises a pris effet au 20 juin 1967.

Cette majoration résulte des décisions suivantes :

— majoration de trois barèmes (+ 7,788 %) du tarif des transports par wagons complets ;

— majoration de trois barèmes (+ 7,788 %) pour les expéditions de détail ;

— majoration de quatre barèmes (+ 10,51 %) pour les petits colis et colis express.

D'autre part, des mesures particulières ont été adoptées pour certains trafics :

Charbon : majoration de deux barèmes (+ 5,127 %) ;

Minerai de fer :

— transports vers l'étranger : maintien du tarif actuel ;

— transports intérieurs : maintien pour trois mois du tarif actuel ;

Céréales : majoration différée jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre prochain.

Les ressources supplémentaires escomptées de ces majorations sont de 347,6 millions de francs en année pleine.

\*  
\* \*

Le budget des Transports contient quatre chapitres intéressant la Société Nationale des Chemins de Fer Français représentant un total de 4.136,3 millions de francs.

Le tableau ci-après donne la comparaison des crédits demandés pour 1968 avec ceux votés pour 1967.

CHAPITRES		1967	1968	DIFFERENCE
45-42	Application de l'article 18 de la convention du 31 août 1937.....	1.646.689.000	1.625.000.000	— 21.689.000
45-44	Application des articles 19, 19 bis, 19 quater de la convention du 31 août 1937.....	1.778.300.000	1.999.000.000	+ 220.700.000
45-46	Remboursement à la S.N.C.F. des charges des emprunts émis en couverture des insuffisances d'exploitation .....	7.300.000	7.300.000	»
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..	380.430.000	505.000.000	+ 124.570.000
	Total.....	3.812.719.000	4.136.300.000	+ 323.581.000

**1° Application de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937.**

(Chap. 45-42.)

Dans ce chapitre figuraient, jusqu'ici, trois subventions distinctes :

— une subvention pour frais d'entretien des lignes maintenues en service à la demande de l'autorité militaire. 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. Il est proposé de reconduire pour 1968 la subvention de 5 millions de francs accordée pour 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.

— une subvention destinée à la couverture du déficit d'exploitation. Rappelons que, lorsque les prévisions budgétaires de la S. N. C. F. font apparaître une insuffisance de recettes par rapport aux dépenses, cette insuffisance est couverte par une subvention versée par l'Etat. Cette subvention est à valoir sur la subvention définitive qui est attribuée à la Société Nationale lors de l'arrêté des comptes de l'exercice considéré. Il s'agit donc, en définitive, d'un acompte prévisionnel.

Pour 1968, la première de ces subventions, qui intéresse les lignes stratégiques est reconduite pour un montant de 5 millions de francs.

La seconde disparaît puisque les tarifs ont été augmentés dans les conditions proposées par la S. N. C. F. Quant à la subvention pour couverture du déficit d'exploitation, elle s'élève à 1.620 millions de francs. Son montant a été calculé sur la base du budget d'exploitation révisé pour 1967, qui s'établit aux chiffres suivants :

Recettes .....	13.026	MF
(dont recettes de trafic : 10.193 MF).		
Dépenses .....	14.293,5	MF
(dont dépenses de personnel : 8.208 MF).		

---

Insuffisance ..... 1.267,5 MF

L'évolution de l'insuffisance, à partir de ces données, repose sur les hypothèses suivantes :

*Prix* : majoration du niveau des prix de 2,5 %.

*Salaires* : taux de progression de 4,8 % + 0,5 % de glissements catégoriels.

*Effectifs* : ramenés de 338.000 agents à 328.000 agents. Il est précisé que cette réduction d'effectifs sera obtenue sans aucun licenciement, le nombre de départs en retraite prévu étant de l'ordre de 15.000 agents.

*Trafic voyageurs* : + 1,5 % par rapport aux prévisions du budget d'exploitation révisé, soit 40 milliards de voyageurs-kilomètre.

*Trafic marchandises* : stabilité du trafic, soit 64 milliards de tonnes-kilomètre.

*Tarifs* : relèvement moyen de 5 %, accompagné d'aménagements tendant à nuancer les tarifs de chaque catégorie de prestations en fonction des coûts.

*Fiscalité* : il est supposé que les conséquences de la réforme des taxes sur le chiffre d'affaires seront neutralisées dans le compte d'exploitation, grâce, le cas échéant, à des majorations des tarifs de marchandises compensant exactement la charge nette entraînée, par rapport au système actuel, par la réforme de la fiscalité. Les majorations de tarif ainsi calculées restent nettement inférieures aux possibilités de déductions qui seront alors ouvertes aux usagers assujettis à la T. V. A. L'opération se traduira, en fait, par une baisse des tarifs hors taxe.

Au total, les crédits du chapitre sont en diminution de 21.689.000 F par rapport au budget de 1967. Cette réduction de subvention est la conséquence du relèvement des tarifs de la S. N. C. F.

**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, l'Etat est tenu de participer aux dépenses d'entretien de l'infrastructure, de gardiennage des passages à niveau situés sur les routes nationales et des retraites de la S. N. C. F.

Cette participation a un caractère automatique. Les crédits demandés pour 1968, comparés à ceux ouverts en 1967, s'élèvent à :

	1967	1968	DIFFERENCE
	(En francs.)		
Contribution de l'Etat aux dépenses d'entretien et de renouvellement de la voie, d'entretien des ouvrages d'art et des installations de sécurité (art. 19).....	1.090.000.000	1.160.000.000	+ 70.000.000
Contribution de l'Etat aux dépenses de gardiennage des passages à niveau situés sur les routes nationales (art. 19 bis).....	20.000.000	21.000.000	+ 1.000.000
Contribution de l'Etat à certaines charges de retraite (art. 19 quater).	668.300.000	818.000.000	+ 149.700.000
	1.778.300.000	1.999.000.000	+ 220.700.000

**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 1968 s'élève à 17.300.000 F, sans changement par rapport au crédit voté en 1967.

Cette diminution est la conséquence du remboursement progressif de ces emprunts.

**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 1968, 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 505 millions de francs, en augmentation de 124 millions 570.000 F par rapport à 1967.

La décomposition des crédits entre les différentes catégories de bénéficiaires est la suivante :

— familles nombreuses .....	144.733.000 F.
— réformés de guerre.....	28.954.000
— abonnements hebdomadaires de travail.....	288.719.000
— visites aux tombes de militaires.....	890.000
— abonnements ordinaires de proche banlieue.	2.833.000
— congés populaires .....	67.742.000
— promenades d'enfants .....	3.799.000
— abonnements d'élèves, étudiants et apprentis.	60.214.000
— guides des aveugles.....	2.603.000
— économiquement faibles .....	248.000

De ces chiffres il convient de déduire la part des collectivités locales pour le trafic de banlieue.

Ajoutons qu'indépendamment des crédits ci-dessus, d'autres participations sont versées par différents ministères à la S. N. C. F.

Le tableau ci-dessous donne la liste de ces participations et leur imputation budgétaire.

MINISTERES	OBJET ET IMPUTATION BUDGETAIRE	CREDITS	
		1967	1968
		(En millions de F.)	
Anciens Combattants....	Chapitre 46-03 (art. 3) : réductions de tarifs (pensionnés) .....	18,39	16,39
Economie et Finances..	Dette publique. — Charges d'amortissement.....	26,65	27,65
	Budget des charges communes.....		
	Chapitre 11-31 : charges d'intérêts.....	6,68	5,38
	Chapitre 44-98 : bonifications d'emprunts émis de 1951 à 1959.....	28,79	28,29
	Budget des charges communes :		
	Chapitre 46-96 : réductions de tarifs (conjointes et enfants mineurs de certains retraités)....	6,2	6,8
Jeunesse et Sports.....	Chapitre 43-53 (art. 5) : réductions de tarifs.....	1,58	2,3
Industrie .....	Chapitre 44-12 : réductions de tarifs (C.E.C.A.)...	17,9	9,8
Armées .....	Chapitre 37-99 : réductions de tarifs (militaires)...	212,4	229,3
Justice .....	Chapitre 34-23 (en partie) : réductions de tarifs (prisonniers et leur escorte).....	2,843	2,8
Affaires sociales.....	Chapitre 46-12 : réductions de tarifs (tuberculeux) .	0,287	0,287
Premier Ministre.....	Chapitre 41-03 : réductions de tarifs (journaux)....	25	25
	<b>Total .....</b>	<b>346,72</b>	<b>353,997</b>

## CHAPITRE VI

### LES SUBVENTIONS DIVERSES

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

L'une de ces opérations concerne le métro express régional ; nous l'avons examiné plus haut dans la partie du présent rapport réservée à la R. A. T. P.

Les autres opérations ont trait à :

#### **1° La construction d'une ligne de métro dans une métropole régionale.**

Les autorisations de programme prévues s'élèvent à 5 millions de francs et les crédits de paiement à un million.

Des études entreprises, dans le cadre du V<sup>e</sup> Plan, ont démontré la nécessité de disposer, à Lyon et à Marseille, vers 1973-1975, d'un métro, tout au moins sous forme d'une première ligne appelée à être complétée ultérieurement.

Des avant-projets étant maintenant disponibles, il convient de mettre au point les projets définitifs à temps pour que les travaux puissent être menés à bien dans les premières années du VI<sup>e</sup> Plan.

Les dotations prévues au présent budget, et qui ne représentent qu'une faible partie de l'enveloppe prévue au V<sup>e</sup> Plan (65 millions de francs complétés par 75 millions de francs à la charge des collectivités locales), sont destinées à la poursuite des études et à la mise au point des projets d'exécution de ces métros.

## **2° Les centres routiers.**

Les autorisations de programme demandées s'élèvent à 1,5 million de francs et les crédits de paiement à 1,2 million, dont 200.000 F au titre des opérations en cours.

Les crédits prévus doivent permettre d'encourager par des subventions la réalisation de centres routiers, dont le financement principal sera assuré par les organisations professionnelles ou les collectivités locales. Ces centres routiers ont pour objet d'améliorer l'exploitation des transports routiers de marchandises et d'accroître leur productivité en mettant à la disposition des transporteurs des structures d'accueil ainsi que des possibilités de parking et d'entretien pour leur matériel.

## **3° Les recherches pour les transports urbains.**

Les autorisations de programme demandées s'élèvent à un million de francs et les crédits de paiement à 600.000 F.

Les crédits figurant à cet article sont utilisés pour accorder des subventions aux collectivités ou aux associations effectuant des études et recherches en matière de transports urbains.

\*  
\* \*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent votre Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat les crédits du budget des Transports terrestres pour 1968.

**AMENDEMENT PRESENTE PAR LA COMMISSION**

Art. 36.

ÉTAT B

**Transports. — I. — Transports terrestres.**

Titre IV. — Interventions publiques..... + 257.518.400 F.

Amendement : réduire ce crédit de 2.125.000 F.