

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1968-1969

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1968.

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 1969, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

EXAMEN DES CREDITS
ET DES DISPOSITIONS SPECIALES

ANNEXE N° 25

Transports.

I. — SERVICES COMMUNS ET TRANSPORTS TERRESTRES

Rapporteur spécial : M. Antoine COURRIERE.

(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, Jean-Marie Louvel, Marcel Martin, René Monory, Paul Pauly, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Paul Ribeyre, Robert Schmitt, Charles Suran, Louis Talamoni, Henri Tournan.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 341 et annexes, 359 (tomes I à III et annexe 29), 360 (tome X) et in-8° 42.

Sénat : 39 (1968-1969).

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,

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 5.939.324.405 F, en augmentation de 1.341.107.162 F, soit 29 % sur 1968.

Quant aux dépenses en capital, elles s'élèvent, pour les autorisations de programme, à 188.900.000 F et, pour les crédits de paiement, à 256.773.000 F, en progression de 13 % par rapport au précédent budget.

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 1969 avec ceux ouverts par la loi de finances pour 1968.

Dépenses ordinaires.

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1968.	CREDITS PREVUS POUR 1959			DIFFERENCES entre 1968 et 1969.
		SERVICES votés.	Mesures nouvelles.	TOTAL	
(En francs.)					
TITRE III. — Moyens des services.					
<i>Première partie.</i> — Personnel. — Rémunérations d'activité	3.770.203	3.869.075	+ 219.055	4.088.130	+ 317.927
<i>Deuxième partie.</i> — Personnel en retraite. — Pensions et allocations	846.000	786.500	»	786.500	— 59.500
<i>Troisième partie.</i> — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales	1.057.465	1.215.184	+ 72.976	1.288.160	+ 230.695
<i>Quatrième partie.</i> — Matériel et fonctionnement des services	2.506.575	2.506.575	+ 280.040	2.786.615	+ 280.040
<i>Sixième partie.</i> — Subventions de fonctionnement ...	»	»	+ 470.000	470.000	+ 470.000
<i>Septième partie.</i> — Dépenses diverses	500.000	500.000	»	500.000	»
Totaux pour le titre III	8.680.243	8.877.334	+ 1.042.071	9.919.405	+ 1.239.162
TITRE IV. — Interventions publiques.					
<i>Quatrième partie.</i> — Action économique. — Encouragements et interventions	107.000	95.000	»	95.000	— 12.000
<i>Cinquième partie.</i> — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national.	4.083.500.000	4.083.290.000	+ 1.314.545.000	5.397.835.000	+ 1.314.335.000
<i>Sixième partie.</i> — Action sociale. — Assistance et solidarité	505.000.000	505.000.000	+ 25.000.000	530.000.000	+ 25.000.000
<i>Septième partie.</i> — Action sociale. — Prévoyance	930.000	1.475.000	»	1.475.000	+ 545.000
Totaux pour le titre IV	4.589.537.000	4.589.860.000	+ 1.339.545.000	5.929.405.000	+ 1.339.868.000
Totaux pour les dépenses ordinaires	4.598.217.243	4.598.737.334	+ 1.340.587.071	5.939.324.405	+ 1.341.107.162

Dépenses en capital.

NUMEROS des chapitres. 1	NATURE DES DEPENSES 2	AUTORISATIONS de programme		DIFFERENCES entre 1968 et 1969. 5	CREDITS de paiement votés pour 1968.	CREDITS de paiement prévus pour 1969.	DIFFERENCES entre 1968 et 1969.
		votées pour 1968. 3	prévues pour 1969. 4				
(En francs.)							
TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat.							
3 ^e partie. — <i>Transports, communications et télécommunications.</i>							
53-10	Etudes générales des transports	1.000.000	1.500.000	+ 500.000	800.000	1.500.000	+ 700.000
53-22	Bureaux régionaux de fret	Mémoire.	300.000	+ 300.000	Mémoire.	173.000	+ 173.000
Totaux pour la 3 ^e partie et pour le titre V.		1.000.000	1.800.000	+ 800.000	800.000	1.673.000	+ 873.000
TITRE VI. — Subventions d'investissement accordées par l'Etat.							
3 ^e partie. — <i>Transports, communications et télécommunications.</i>							
63-40	Subvention à l'institut de recherches des transports	»	2.000.000	+ 2.000.000	»	1.600.000	+ 1.600.000
63-90	Subventions d'équipement pour travaux divers ..	166.000.000	185.100.000	+ 19.100.000	225.300.000	253.500.000	+ 28.200.000
Totaux pour la 3 ^e partie et pour le titre VI.		166.000.000	187.100.000	+ 21.100.000	225.300.000	255.100.000	+ 29.800.000
TITRE VII. — Réparation des dommages de guerre.							
3 ^e 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 général.	»	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
Totaux généraux		167.000.000	188.900.000	+ 21.900.000	226.100.000	256.773.000	+ 30.673.000

Comme on peut le constater, les crédits afférents aux moyens des services et à l'équipement administratif ne constituent qu'une faible part du présent budget, qui apparaît comme étant avant tout 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 99,5 % des dépenses ordinaires du budget des Transports terrestres.

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^{er}

LES DEPENSES D'ADMINISTRATION GENERALE

A. — Les moyens des services.

Le total des crédits demandés au titre des moyens des services s'élève à 9.919.405 F, en augmentation de 1.239.162 F par rapport au budget de 1968. 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.

La majoration des crédits résulte, d'une part, de la traduction en année pleine des différentes mesures intervenues en 1968 en matière de rémunération des fonctionnaires et agents de l'Etat, ainsi que dans le domaine des prestations sociales.

Dans le cadre des mesures nouvelles, sont proposés essentiellement :

1° Un renforcement des effectifs des contrôleurs routiers ; la création de quinze nouveaux emplois est prévue ;

2° L'attribution d'une subvention de 470.000 F à l'Institut de recherches des transports.

Cet Institut, qui a été créé en 1967 sous la forme d'un établissement public à caractère administratif, est destiné à effectuer — ou à faire effectuer — des recherches portant en particulier sur :

- les solutions nouvelles en matière de transports terrestres, maritimes ou aériens ;
- l'amélioration des systèmes de transport existants, notamment du point de vue de la sécurité ;
- l'économie, la sociologie et la politique des transports (organisation du marché des transports, critères de choix des investissements).

B. — Les dépenses en capital.

Trois chapitres rentrent dans cette rubrique :

LE CHAPITRE 53-10. — *Etudes générales des transports :*

Une dotation de 1.500.000 F est prévue à ce titre tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement pour permettre à l'administration de participer au financement de différentes études concernant les transports.

Les crédits prévus à ce chapitre sont destinés à permettre à l'Etat de procéder à des études économiques ou techniques en matière de transports, soit qu'il en prenne l'initiative en qualité de maître d'œuvre, soit qu'il y participe en collaboration avec d'autres organismes publics ou privés.

Parmi les opérations envisagées en 1969, on peut citer notamment :

— une participation aux études de mise au point du métro suspendu du système Safège (ligne Clichy-sous-Bois—Livry-Gargan) en liaison avec le District et la R. A. T. P. ;

— une participation aux études de mise au point du véhicule Urba suspendu, sur caisson d'air, à moteur linéaire, en liaison avec la Direction générale de la Recherche scientifique et technique et la Délégation à l'Aménagement du territoire et à l'Action régionale ;

— une participation aux études du Centre de productivité des transports qui sera créé le 1^{er} janvier 1969.

Parmi les études diverses envisagées figurent également pour une somme de l'ordre de 0,5 million de francs en autorisations de programme les études relatives au tunnel sous la Manche.

LE CHAPITRE 53-22. — *Bureaux régionaux de fret :*

En vue de la réalisation de différentes opérations immobilières concernant les bureaux régionaux de fret de Lyon, Paris et Metz, sont demandées des autorisations de programme d'un montant de 300.000 F et des crédits de paiement s'élevant à 173.000 F.

LE CHAPITRE 63-40. — *Subvention à l'Institut de recherches des transports :*

Ce chapitre concerne des crédits destinés au financement d'études sous contrat par l'Institut de recherche des transports (1).

Les autorisations de programme sont de 2 millions de francs et les crédits de paiement de 1.600.000 F.

Ajoutons que cet institut étant placé sous la double tutelle du Ministre des Transports et du Ministre de l'Equipement et du Logement, un crédit de dépenses en capital est également inscrit au budget du Ministère de l'Equipement et du Logement (Chap. 63-90) pour financer les recherches sous contrat effectuées à la demande de l'Institut.

(1) On trouvera, ci-après, en annexe une note concernant l'Institut de recherches des transports.

CHAPITRE II

L'EXPLOITATION REGLEMENTEE DES VOIES NAVIGABLES

L'exploitation réglementée des voies navigables relevait jusqu'à ces dernières années, dans son ensemble, de l'ex-ministère des Travaux publics : elle se trouve maintenant scindée en deux parties : une fraction des crédits, celle concernant l'exploitation *stricto sensu*, se trouve rattachée au budget de l'équipement ; l'autre, qui a trait aux différentes aides financières accordées à la batellerie, ressort du budget des transports terrestres. Ce sont donc seulement ces derniers crédits qui seront examinés dans le cadre du présent rapport.

Comparés aux crédits votés en 1968, les crédits demandés pour 1969 s'établissent comme suit :

	CREDITS votés en 1968.	CREDITS demandés pour 1969.
	(En francs.)	
Application de l'article 59 de la loi du 27 avril 1964 (bonification d'intérêts pour les emprunts contractés en vue de la reconstruction de la flotte fluviale).....	1.230.000	1.230.000
Indemnités compensatrices sur les frets.....	750.000	750.000
Prime de dégagement accordée aux propriétaires de bateaux tractés en bois.....	1.125.000	1.125.000
Prime de dégagement aux propriétaires de bateaux tractés métalliques.....		2.750.000
	3.105.000	5.855.000

On constate que la seule différence d'une année à l'autre provient de la création d'une prime de dégagement aux propriétaires de bateaux tractés métalliques. La création de cette prime est la conséquence des modifications intervenues dans le plan de reconversion de la flotte tractée en une flotte d'automoteurs.

Primitivement, il avait été envisagé de transformer 800 unités ; puis le programme a été, dans une première phase, limité à 250 unités à transformer en 1967 et 1968, la question devant être réexaminée courant 1968 en ce qui concerne la décision à prendre sur la poursuite du programme.

Il est apparu qu'il était pour l'avenir plus rationnel d'envoyer progressivement à la casse les 550 unités restantes plutôt que de les motoriser, les propriétaires intéressés bénéficiant d'une indemnité analogue à celle qui est accordée aux propriétaires de bateaux en bois.

L'opération devant être réalisée en trois ans et l'indemnité étant en moyenne de 15.000 F, il est proposé de prévoir, pour 1969, un

crédit de 2.750.000 F $\left(\frac{15.000 \times 550}{3} \right)$.

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 1969, elles doivent s'élever, au total, à 95.000 F en diminution de 12.000 F par rapport à l'année précédente.

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

(Chap. 45-41.)

Rappelons que les trois réseaux intéressés sont ceux du Vivarais-Lozère, de la Provence et de la Corse.

Les crédits prévus pour 1969 s'élèvent à 3.090.000 F contre 6.295.000 F au budget de 1968, soit une diminution de plus de 50 %.

Ces crédits se décomposent comme suit :

DESIGNATION DES RESEAUX	CREDITS votés pour 1968.	CREDITS prévus pour 1969.
	(En francs.)	
Chemins de fer de Provence.....	2.125.000	750.000
Réseau départemental d'intérêt général : Viva- rais-Lozère	2.170.000	240.000
Réseau de la Corse.....	2.000.000	2.100.000
Totaux	6.295.000	3.090.000

L'importante réduction constatée d'une année à l'autre est la conséquence de la profonde réorganisation des réseaux qui est en cours à l'heure actuelle.

a) *Réseau du Vivarais-Lozère.*

Au cours de l'exercice 1968, le Gouvernement a décidé de procéder au transfert sur route du réseau. Ce transfert comporte pour les usagers le maintien d'une qualité de service équivalente, notamment en ce qui concerne les fréquences et le maintien des tarifs réduits de caractère social. En application de cette décision, la ligne de Lozère a été fermée le 1^{er} avril et le réseau du Vivarais le 1^{er} novembre.

Le service routier de remplacement sera exploité aux risques et périls du concessionnaire. Mais le budget de l'Etat devra supporter la charge des mesures prises en faveur du personnel (indemnités de licenciement et d'attente de pension) ainsi que les frais de liquidation de l'exploitation ferroviaire.

Pour 1968, le total des dépenses à la charge de l'Etat peut être évalué à 2.300.000 F environ. Dès 1969, on enregistrera une baisse importante, puisque les crédits prévus sont seulement de 250.000 F.

Indiquons que pour 1967 le déficit du réseau avait atteint 1.633.000 F, soit 160 % des recettes.

b) *Réseau de Provence.*

Depuis le 1^{er} avril 1968, l'exploitation du réseau est assurée avec la participation d'un syndicat groupant les départements des Alpes-Maritimes et des Basses-Alpes et les villes de Nice et de Digne. La concession du réseau sera remise ultérieurement à ce syndicat. D'ores et déjà les collectivités locales intéressées doivent assumer la charge de l'insuffisance d'exploitation dans les conditions ci-après :

- la moitié du déficit prévisionnel pour les trois derniers trimestres de 1968, ce qui devait laisser pour la même période une somme de l'ordre de 920.000 F à la charge de l'Etat ;
- les deux tiers du déficit pour l'année 1969 (charges de l'Etat : 750.000 F environ) ;

- les trois quarts de ce déficit pour 1970 (charges de l'Etat : 570.000 F environ) ;
- la totalité ensuite.

c) *Réseau de Corse.*

Ainsi qu'il a déjà été indiqué, le réseau de la Corse a été placé sous le régime de la concession, l'Etat participant à son financement par le versement d'une subvention forfaitaire. Le crédit de 2.100.000 F prévu correspond à concurrence de 2.000.000 de francs au versement de cette subvention. Les 100.000 F restant sont destinés au paiement des indemnités d'attente de pension versées par l'Etat aux cheminots licenciés au moment de la réorganisation, lorsqu'ils remplissent certaines conditions d'ancienneté.

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^{er} une dotation au titre de la construction du métro express régional.

1° Participation aux dépenses d'exploitation.

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

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
instituéés antérieurement au 1^{er} janvier 1958.*

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

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

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

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

Les réductions tarifaires 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.

Les crédits prévus pour assurer la participation aux dépenses d'exploitation de la R. A. T. P. s'élèvent pour 1969 à un total de 537,8 millions de francs. Rappelons qu'au budget de 1968 ils étaient de 442,8 millions de francs et ont été majorés de 70 millions de francs par la loi de finances rectificative du 31 juillet 1968.

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	COLLEC- TIVITES locales.	TOTAL
(En millions de francs.)			
Pertes de recettes résultant d'une opposition au relèvement de tarifs (indemnité compensatrice)	342	146,5	488,5
Pertes de recettes résultant de réductions tarifaires antérieures au 1 ^{er} janvier 1958.	188	80,5	268,5
Pertes de recettes résultant de réductions tarifaires postérieures au 1 ^{er} janvier 1958.	8	»	8
Totaux	538	227	765

L'augmentation des crédits traduit la situation financière difficile que connaît la R. A. T. P., d'une manière, du reste, chronique. Si les importantes augmentations tarifaires intervenues au mois de juillet 1967 avaient permis de réduire le déficit du second semestre de 1967 et donnaient l'espoir d'une participation de l'Etat un peu plus réduite pour l'exercice 1968, les augmentations de prix et de salaires intervenues en 1968 ont tout remis en question.

On voit, du reste, assez mal comment pourrait intervenir un redressement durable de la situation financière de la Régie. D'une part, jouent, en effet, contre la R. A. T. P. un certain nombre de facteurs défavorables : le trafic global a tendance à décroître, alors que, au moins en ce qui concerne le réseau ferré, le trafic est en augmentation, d'où nécessité de coûteux investissements et mauvaise utilisation du matériel ; la productivité des autobus va en diminuant du fait des difficultés de la circulation ; s'agissant d'une entreprise de main-d'œuvre, les coûts de production s'accroissent d'une manière constante. D'autre part, il n'est pas possible d'augmenter les recettes en proportion des besoins, car, indépendamment même des problèmes sociaux que pose toute majoration importante des tarifs des transports en commun de la région pari-

sienne, on assiste, comme l'a démontré l'expérience du mois de juillet 1967, à une fuite de trafic qui annule pour une bonne partie les recettes supplémentaires escomptées des relèvements tarifaires.

2° Le métro express régional.

La construction de la ligne Est—Ouest du réseau express régional se poursuit dans l'ensemble normalement.

Il est prévu que la mise en service sera réalisée progressivement aux dates suivantes :

- fin 1969 : branche Est (Nation—Boissy-Saint-Léger) et tronçon Défense—Etoile ;
- fin 1971 : tronçon Etoile—Auber ;
- fin 1972 ou début 1973 : ensemble de la branche Ouest : Saint-Germain—Auber.

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 tableau ci-après précise la situation des autorisations de programme accordées et des dépenses effectuées au 30 juin 1968 pour la construction de la ligne Est—Ouest (part de l'Etat et part du district) :

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME accordées.			DEPENSES EFFECTUEES		
	Au 31 décembre 1967.	1968.	Totaux.	Au 31 décembre 1967.	Du 1 ^{er} janvier 1968 au 30 juin 1968.	Totaux.
	(En millions de francs.)					
Branche Ouest	1.097,7	65,0	1.162,7	603,12	136,0	739,12
Branche Est	483,0	247,4	730,4	154,10	87,70	241,80
Etudes et reconnaissances	5,0	4,6	9,6	0,15	0,25	0,40
Ensemble	1.585,7	317,0	1.902,7	757,37	223,95	981,32

Pour 1969, les dotations prévues au budget de l'Etat sont de :

- 176,4 millions de francs en autorisations de programme ;
- 24,5 millions de francs en crédits de paiement.

Indiquons, pour mémoire, qu'en 1968 les dotations étaient respectivement de 158,5 et 10 millions de francs.

CHAPITRE V

LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le budget des Transports contient quatre chapitres intéressant la Société nationale des chemins de fer français, représentant un total de 5.381 millions de francs.

Le tableau ci-après donne la comparaison des crédits demandés pour 1969 avec ceux votés pour 1968, *y compris les crédits ouverts par la loi de finances rectificative au 31 juillet 1968.*

CHAPITRE		1968	1969	DIFFERENCE
		(En millions de francs.)		
45-42	Application de l'article 18 de la convention du 31 août 1937.....	2.225	2.592	+ 367
45-44	Application des articles 19, 19 bis et 19 quater de la convention du 31 août 1937.....	1.999	2.252	+ 253
45-46	Remboursement à la S. N. C. F. des charges des emprunts émis en couverture des insuffisances d'exploitation	7,3	7,09	— 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	505	530	+ 25
	Total	4.736,3	5.381,09	644,79

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

(Chap. 45-42.)

Dans ce chapitre figurent, en principe, 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 1969 la subvention de 5 millions de francs accordée les années précédentes ;

— 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 figure seulement pour mémoire, la S. N. C. F. ayant obtenu l'autorisation de réaliser les augmentations de tarifs qu'elle avait proposées ;

— une subvention destinée à la couverture du déficit d'exploitation. Pour 1969, cette subvention est fixée, à titre prévisionnel, à 2.587 millions de francs.

Au total, la subvention prévue au titre de l'article 18 de la convention s'élève donc, pour 1969, à 2.592 millions de francs.

Pour 1968, les crédits ouverts à ce titre au budget s'élevaient primitivement à 1.625 millions de francs ; ils ont été majorés de 600 millions de francs par la loi de finances rectificative du 31 juillet dernier et portés, par conséquent, à 2.225 millions.

*
* *

Comme la R. A. T. P. et pour des raisons souvent assez voisines, la S. N. C. F. connaît depuis de longues années une situation difficile. A l'heure actuelle, le trafic, tant voyageurs que marchandises, stagne, alors que les dépenses d'exploitation ne cessent d'augmenter. Entreprise de main-d'œuvre, le chemin de fer est particulièrement sensible à des hausses de rémunération que l'accroissement de la productivité, pour aussi réelle qu'elle soit, est impuissante à absorber. Par ailleurs, des raisons aussi bien politiques qu'économiques s'opposent à une majoration des tarifs en rapport avec l'augmentation du prix de revient. Placé dans un secteur très concurrentiel, voyant son trafic marchandises attiré par les transporteurs routiers et son trafic voyageurs de plus en

plus menacé, à la fois par la voiture particulière et par l'avion, la S. N. C. F., soumise de son côté à des obligations de service public, se trouve placée dans une position des plus délicates, dont on voit mal l'issue.

Sans doute, des projets de réforme sont-ils, à l'heure actuelle, mis en avant, mais il convient, dans ce domaine, de se garder de trop d'illusions. En effet, ou ces réformes seront d'ordre purement comptable, c'est-à-dire que, par une nouvelle révision de la convention du 31 août 1937, on baptisera participations conventionnelles de l'Etat ce qui est à l'heure actuelle considéré comme déficit, et la charge du budget général ne s'en trouvera pas, en définitive, changée ; ou bien l'on recherchera des économies par la fermeture massive de lignes, mais on risque alors de créer de fortes perturbations dans l'économie du pays en privant des avantages de la desserte ferroviaire certaines régions, qui seront finalement celles qui connaissent déjà actuellement le plus de difficultés. Au surplus, on peut se demander si, du point de vue de l'équilibre financier du chemin de fer, les résultats escomptés seront atteints. D'une part, la fermeture de lignes secondaires aura fatalement une incidence sur le trafic des lignes principales dont elles sont les affluents ; d'autre part, les économies attendues résulteront, principalement, de la diminution des effectifs, mais une telle diminution ne peut, en pratique, se faire que par voie de départs à la retraite, ce qui en réduit singulièrement l'avantage financier.

Force est donc de penser que l'exploitation du chemin de fer continuera, dans les années à venir, à nécessiter d'importants crédits budgétaires.

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 :

	1968	1969	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).....	1.160.000.000	1.117.000.000	— 43.000.000
Contribution de l'Etat aux dépenses de gardiennage des passages à niveau situés sur les routes nationales (art. 19 bis).....	21.000.000	23.000.000	+ 2.000.000
Contribution de l'Etat à certaines charges de retraite (art. 19 quater).	818.000.000	1.112.000.000	+ 294.000.000
	1.999.000.000	2.252.000.000	+ 253.000.000

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 1969, s'élève à 7.090.000 F, en diminution de 210.000 F par rapport au crédit voté en 1968.

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 1969, 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 530 millions de francs, en augmentation de 25 millions de francs par rapport à 1968.

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

	En millions de francs.
— familles nombreuses	154
— réformés de guerre.....	31
— abonnements hebdomadaires de travail.....	199
— visites aux tombes de militaires.....	1
— abonnements ordinaires de proche banlieue.....	3,5
— congés populaires	72,7
— promenades d'enfants	3,7
— abonnements d'élèves, d'étudiants et d'apprentis.....	62
— guides des aveugles.....	2,9
— économiquement faibles	0,2
	530

*
* *

On trouvera ci-après deux tableaux retraçant les différents crédits intéressant la S. N. C. F. et inscrits aux budgets de 1968 et 1969.

1° Versement à la charge du budget des transports.

	1968	1969
	(En millions de francs.)	
Chapitre 32-91 (art. 2) :		
Pensions et rentes d'accidents des anciens cheminots d'Alsace-Lorraine	0,35	0,48
Chapitre 45-46. — Remboursement des charges des emprunts émis par les anciens réseaux en couverture des déficits d'exploitation.....	7,22	7,09
Chapitre 45-42. — Application de l'article 18 de la convention :		
— article 1 ^{er} (indemnité compensatrice).....	Mémoire.	Mémoire.
— article 2 (subvention d'équilibre).....	(1) 1.620	2.587
— article 3 (lignes militaires).....	5	5
Chapitre 45-44. — Application des articles 19, 19 bis et 19 quater :		
— article 1 ^{er} (art. 19 : renouvellement de la voie).....	1.160	1.117
— article 2 (art. 19 bis : passage à niveau).....	21	23
— article 3 (art. 19 quater : retraités).....	818	1.112
Chapitre 46-41. — Application de l'article 20 bis (remboursement de tarifs réduits).....	505	530
	4.136,57	5.381,57

(1) Un crédit supplémentaire de 600 millions de francs a été ouvert par la loi de finances rectificative du 31 juillet 1968.

2° Versements à la charge d'autres ministères.

	1968	1969
	(En millions de francs.)	
<i>Ministère de l'Economie et des Finances.</i>		
Dette publique. — Charges d'amortissement.....	27,65	22,03
Budget des charges communes :		
Chapitre 11-31. — Charges d'intérêts.....	5,38	7
Chapitre 44-98. — Bonifications d'emprunts émis de 1951 à 1959.....	28,29	30,28
Chapitre 46-96. — Réductions de tarifs (conjoints et enfants mineurs de certains retraités).....	6,8	5,20
<i>Ministère de l'Industrie.</i>		
Chapitre 44-12. — Réductions de tarifs (C. E. C. A.)....	9,8	2
<i>Ministère des Armées.</i>		
Chapitre 37-99. — Réduction de tarifs (militaires).....	229,4	229,40
<i>Ministère de la Justice.</i>		
Chapitre 34-23 (en partie). — Réductions de tarifs (pri- sonniers et leur escorte).....	3	2,80
<i>Premier Ministre.</i>		
Chapitre 41-03. — Réductions de tarifs (journaux).....	25	31,50
	335,32	330,21

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.

Des études entreprises dans le cadre du V° 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.

Pour 1969, les autorisations de programme prévues s'élèvent à 5.500.000 F et les crédits de paiement à 2.500.000 F.

Les dotations ouvertes l'année dernière s'élevaient respectivement à 5 millions et 1 million de francs, ayant été réparties de la manière suivante :

VILLES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME		CREDITS DE PAIEMENT
	Montant.	Date d'affectation.	
	(En millions de francs.)		(En millions de francs.)
Lyon	2,8	11 juin 1968.	0,5
Marseille	2,2	8 août 1968.	0,5

A l'heure actuelle, la question en est toujours au stade des études et peut se résumer comme suit :

Métro de Lyon.

Un avant-projet sommaire du réseau (comportant une première ligne en fourche avec un tronc commun souterrain Perrache—Astoria, de 4 km et 9 stations, et deux branches : la branche Nord, Astoria—Gratte-ciel—Cusset, de 4,5 km et 6 stations ; la branche Sud, Gare de Brotteaux—Part-Dieu—Gare de Villeurbanne—Poudrette, de 6,5 km et 11 stations), a été dressé en 1965 par la Société française des transports urbains, sous le contrôle du Service des Ponts et Chaussées du Rhône. La même année, des études géotechniques ont été entreprises en vue de l'établissement d'un projet technique détaillé.

Les autorités locales ont agréé le tracé de ce réseau et une société d'études du métropolitain de l'agglomération lyonnaise a été constituée en vue d'établir un projet détaillé d'une première phase de réalisation du métro (tronc commun presque Perrache—Astoria—Brotteaux, et antenne vers Cusset).

Métro de Marseille.

Depuis 1965, la ville de Marseille a fait procéder à diverses études, notamment : l'étude préliminaire de la desserte du centre de Marseille par un réseau en site propre et l'étude géologique et géotechnique du centre de la ville.

Par ailleurs, le Conseil municipal de Marseille a choisi de recourir à la solution métro pour la desserte de l'agglomération et a agréé le tracé d'un réseau comportant deux lignes : Les Char treux—Les Caillols et Arenc—Mazargues, totalisant 21,3 km et 30 stations.

2° Les centres routiers.

Les autorisations de programme demandées s'élèvent à 1,2 million de francs et les crédits de paiement à 1,8 million de francs dont 1,6 million 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 1 million de francs et les crédits de paiement à 200.000 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.

Au cours de l'examen du budget des Transports terrestres par votre commission, Mlle Rapuzzi a attiré l'attention sur les difficultés que connaissent, à l'heure actuelle, les transports en commun urbains dans de nombreuses villes de province. Leur exploitation se heurte souvent aux mêmes problèmes que ceux rencontrés par la R. A. T. P., notamment en ce qui concerne l'augmentation continue des charges de main-d'œuvre et l'impossibilité de réaliser les ajustements tarifaires nécessaires. L'équilibre des réseaux ne peut donc être réalisé, d'où la nécessité pour les collectivités locales de combler les déficits, mais sans aucun concours du budget général, au contraire de ce qui se passe pour la R. A. T. P. Les villes de province connaissent donc, sur ce plan, une situation très défavorisée par rapport à celle qui est faite à Paris et aux autres localités de la région parisienne.

*
* *

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat les crédits des Services communs et des Transports terrestres pour 1969, remarque étant faite toutefois que les menaces de réduction de subventions qui paraissent être dans les projets gouvernementaux risquent de tout remettre en question.

ANNEXE

NOTE CONCERNANT L'INSTITUT DE RECHERCHES DES TRANSPORTS

La dotation du chapitre 63-40 (nouveau) est destinée à financer des recherches effectuées sous contrat par divers organismes spécialisés, pour l'Institut de recherches des transports.

Cet institut, dont la création a été approuvée par le comité interministériel de la recherche scientifique et technique du 22 juin 1967 en vue de développer et de coordonner les recherches dans le secteur des transports, orientera son action vers les quatre grands domaines suivants :

1. — La technologie des transports.

Les recherches porteront essentiellement sur les applications possibles des techniques nouvelles dans les différents modes de transport :

- transports ferroviaires et maritimes rapides ;
- transports continus hectométriques et kilométriques ;
- véhicules électriques, etc.

2. — La qualité du service.

L'effort de recherche sera principalement axé sur la sécurité routière, l'amélioration de la capacité des infrastructures, la gestion scientifique des réseaux, la gêne aux non-usagers (bruit, pollution).

3. — L'organisation et l'exploitation des transports urbains.

La priorité sera donnée aux recherches relatives à l'utilisation optimale des réseaux existants : analyse de la demande et de son élasticité, motivation des choix, méthodologie des études globales, réglementation et tarification.

4. — L'organisation et l'exploitation des transports interurbains à moyenne et longue distance.

Les recherches concerneront la motivation des chargeurs, la politique tarifaire, la méthodologie pour l'élaboration des critères de choix des investissements, la prospective du marché.