

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1976-1977

Annexe au procès-verbal de la séance du 23 novembre 1976.

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 1977,
ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

Par M. René MONORY,
Sénateur,
Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 30

Transports.

I et II. — SECTION COMMUNE ET TRANSPORTS TERRESTRES

Rapporteur spécial : Mlle Irma RAPUZZI.

(1) *Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président; Geoffroy de Montalembert, Max Monichon, Jacques Descours Desacres, Henri Tournan, vice-présidents; Yves Durand, Roger Gaudon, Joseph Raybaud, Modeste Legouez, secrétaires; René Monory, rapporteur général; Auguste Amic, Maurice Blin, Roland Boscary-Monsservin, René Chazelle, Bernard Chochoy, Jean Cluzel, Yvon Coudé du Foresto, Marcel Fortier, Jean Francou, Gustave Héon, Paul Jargot, Louis Jung, Robert Lacoste, Fernand Lefort, Georges Lombard, Raymond Marcellin, Josy-Auguste Moinet, Mlle Odette Pagani, MM. Gaston Pams, Pierre Prost, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Paul Ribeyre, Edmond Sauvageot, François Schleiter, Robert Schmitt, Maurice Schumann.*

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5^e législ.) : 2524 et annexes, 2525 (tomes I à III et annexe 19),
2534 (tome XVIII) et in-8° 555.

Sénat : 64 (1976-1977).

Loi de finances. — *Transports terrestres. - Société nationale des chemins de fer français (S.N.C.F.) - Régie autonome des transports parisiens (R.A.T.P.) - Corse.*

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent rapport comporte l'examen des crédits afférents à deux sections du budget des Transports : la Section commune et les Transports terrestres.

PREMIÈRE PARTIE

LA SECTION COMMUNE

Sont regroupées dans la Section commune du fascicule budgétaire des Transports les dotations intéressant les services communs du Secrétariat d'Etat aux Transports, c'est-à-dire les crédits concernant l'Administration centrale ainsi que ceux relatifs à des subventions pour certaines études de caractère général ayant trait à l'ensemble des transports par terre, par mer et par air.

Par rapport à ceux votés au budget de 1976, les crédits demandés pour les dépenses ordinaires passent de 17.138.208 F à 57.764.812 F et, en ce qui concerne les dépenses en capital, sont en augmentation de 3,6 % pour les autorisations de programme et en diminution de 40 % pour les crédits de paiement.

Les tableaux ci-après donnent la répartition de ces crédits, par partie, pour les dépenses ordinaires et, par chapitre, pour les dépenses en capital.

Dépenses ordinaires.

NATURE DES DEPENSES	CREDITS VOTES pour 1976	CREDITS PREVUS POUR 1977			DIFFERENCES entre 1976 et 1977
		Services votés	Mesures nouvelles	Total	
		(En francs.)			
Titre III. — Moyens des services.					
<i>Première partie. — Personnel, rémunérations d'activité</i>	3.414.038	3.651.048	— 34.246	3.616.802	+ 202.764
<i>Deuxième partie. — Personnel en retraite. — Pensions et allocations</i>	»	»	+ 38.245.100	38.245.100	+ 38.245.100
<i>Troisième partie. — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales</i>	483.320	545.016	+ 306.844	851.860	+ 368.540
<i>Quatrième partie. — Matériel et fonctionnement des services</i>	3.879.650	3.925.850	— 100.000	3.825.850	— 53.800
<i>Sixième partie. — Subventions de fonctionnement</i>	9.361.200	9.361.200	+ 1.864.000	11.225.200	+ 1.864.000
Totaux pour le titre III	17.138.208	17.483.114	+ 40.281.698	57.764.812	+ 40.626.604

Dépenses en capital.

NUMERO des chapitres	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS de programme		DIFFERENCES entre 1976 et 1977	CREDITS DE PAIEMENT		DIFFERENCES entre 1976 et 1977
		Votées pour 1976	Prévues pour 1977		Votés pour 1976	Prévus pour 1977	
				(En francs.)			
	<i>Titre V. — Investissements exécutés par l'Etat.</i>						
	<i>Troisième partie. — Transports, communi- cations et télécommunications :</i>						
53-10	Etudes générales des transports	21.065.000	21.015.000	— 50.000	28.281.000	15.000.000	— 13.281.000
53-11	Statistique des transports	1.278.000	1.278.000	»	1.035.000	250.000	— 785.000
	Totaux pour la troisième partie du titre V	22.343.000	22.293.000	— 50.000	29.316.000	15.250.000	— 14.066.000
	<i>Titre VI. — Subventions d'investissement accordées par l'Etat.</i>						
	<i>Troisième partie. — Transports, communi- cations et télécommunications :</i>						
63-40	Subvention à l'Institut de recherche des transports	8.311.000	9.450.000	+ 1.139.000	8.871.000	7.650.000	— 1.221.000
	Totaux pour les titres V et VI	30.654.000	31.743.000	+ 1.089.000	38.187.000	22.900.000	— 15.287.000

I. — LES CRÉDITS DE FONCTIONNEMENT DE L'ADMINISTRATION CENTRALE

Indiquons tout d'abord que, si les crédits de fonctionnement de l'Administration centrale sont en très forte augmentation d'une année sur l'autre, cette augmentation est, en fait, purement apparente. En effet, elle résulte, pour l'essentiel, du transfert de deux dotations provenant du budget des Charges communes. Il s'agit des crédits représentant la part du Secrétariat d'Etat aux Transports dans les charges de pension des fonctionnaires et des ouvriers de l'Etat affectés à ce département ministériel. C'est là une mesure générale prise pour l'ensemble des budgets et qui a pour but, en répartissant la charge de la dette viagère entre les différents ministères, de faire mieux ressortir le coût réel du fonctionnement de chacun d'eux.

Au total, ces crédits transférés représentent une somme de 38.245.100 F.

Aussi, si on les excepte, les dotations demandées pour 1977 s'élèvent seulement à 8.294.512 F, en augmentation de 517.504 F par rapport à l'année dernière. Sur cette somme, 344.906 F représentent des mesures acquises, les mesures nouvelles s'élevant par conséquent à 172.598 F.

a) *Les mesures acquises.*

Les mesures acquises correspondent principalement à l'incidence en année pleine des différentes améliorations apportées au cours de l'année 1976 aux rémunérations et indemnités de la Fonction publique ainsi qu'aux conséquences du relèvement des prestations sociales. Il convient également de noter un relèvement de 30.200 F des crédits prévus au titre des loyers payés par le Ministère. En définitive, les mesures acquises représentent donc peu de chose et n'appellent pas d'observations particulières.

b) *Les mesures nouvelles.*

Les mesures nouvelles les plus importantes concernent :

1° La poursuite de la modernisation et du développement des services statistiques en matière de transports. Cette action, déjà engagée les années précédentes, se traduit au projet de budget de

1977 d'une part, par six créations d'emploi, et d'autre part, par la majoration d'un certain nombre de dotations de fonctionnement. Au total, elles entraînent un relèvement des crédits de 400.028 F.

2° Les deux transferts du budget des Charges communes dont nous venons de parler et qui correspondent à la participation du Secrétariat d'Etat aux Transports respectivement :

- aux charges des pensions civiles, soit 32,4 millions de francs ;
- à celles du fonds spécial des ouvriers d'Etat, soit 5,99 millions de francs.

3° Des économies diverses pour un total de 277.430 F.

c) Les subventions de fonctionnement.

Les subventions de fonctionnement concernent exclusivement l'Institut de recherche des transports. Cet Institut qui effectue des études très diverses relatives aux différents moyens de transport bénéficie du reste d'une double subvention. L'une au titre des dépenses ordinaires (+ 764.000 F), l'autre dont nous parlerons plus loin au titre des dépenses en capital. Il est proposé pour 1977 d'effectuer une répartition différente des subventions, la part de celle prévue au titre des dépenses en capital étant nettement diminuée. La subvention de fonctionnement se trouverait augmentée en 1977 de 11.225.200 F, soit une hausse de 1.864.000 F par rapport à l'exercice précédent.

II. — LES DÉPENSES EN CAPITAL

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

a) *Etudes générales des transports* (chapitre 53-10).

Figurent à ce chapitre des autorisations de programme d'un montant de 21 millions de francs, en diminution de 50.000 F par rapport au précédent budget. Quant aux crédits de paiement, ils s'élèvent à 15 millions de francs, ce qui représente presque une baisse de moitié par rapport à ceux de l'année dernière. Cette régression est la conséquence des reports accumulés sur ce chapitre.

b) *Statistiques des transports* (chapitre 53-11).

Les autorisations de programme demandées pour 1977 se montent à 1.278.000 F, semblables à celles de l'année précédente ; quant aux crédits de paiement, ils s'élèvent à 250.000 F fortement diminués par rapport à l'année 1976 (— 75,8 %) en raison également de l'existence d'importants reports.

c) *Subvention à l'Institut de recherche des transports* (chapitre 63-40).

Les autorisations de programme demandées pour 1977 s'élèvent à 9,4 millions de francs contre 8,3 millions l'année précédente et les crédits de paiement à 7,6 millions de francs, soit une diminution de 1.221.000 F.

Cette subvention en capital viendra s'ajouter à celle prévue au titre des dépenses ordinaires pour financer les différentes actions dont l'Institut de recherche des transports a la charge.

DEUXIÈME PARTIE

LES TRANSPORTS TERRESTRES

ANALYSE DU BUDGET

Sont inscrites à la section Transports terrestres deux catégories de crédits : d'une part, les crédits relatifs aux dépenses administratives que nous examinerons dans un premier chapitre, d'autre part, les subventions de toute nature versées soit à des entreprises ou à des organismes de transport, soit en vue de la réalisation de certains travaux d'infrastructure et qui feront l'objet des chapitres suivants.

Le tableau ci-après regroupe les différents crédits demandés pour 1977 :

(En francs.)

	1976	1977	DIFFERENCE
<i>Dépenses ordinaires.</i>			
Dépenses administratives	21.276.622	24.788.208	+ 3.511.586
<i>Subventions aux entreprises de transport.</i>			
Egalisation des conditions de concurrence pour la S.N.C.F.	2.960.000.000	2.490.000.000	— 470.000.000
Batellerie	22.065.000	22.065.000	»
Organisation des transports collectifs parisiens	1.507.000.000	1.799.000.000	+ 292.000.000
Transports de voyageurs à courte distance	1.090.897.000	1.282.474.000	+ 191.577.000
Organisation de la continuité territoriale entre le continent et la Corse	»	164.200.000	+ 164.200.000
Total	5.579.962.000	5.757.739.000	+ 177.777.000
Régimes sociaux particuliers du domaine des transports terrestres et transferts sociaux	4.826.860.000	5.802.095.000	+ 975.235.000
Total général	10.428.098.622	11.584.622.208	+ 1.156.523.586
<i>Dépenses en capital.</i>			
Dépenses administratives :			
Autorisations de programme	16.900.000	13.450.000	— 3.450.000
Crédits de paiement	12.710.000	9.750.000	— 2.960.000
Subventions d'équipement :			
Autorisations de programme	779.200.000	810.700.000	+ 31.500.000
Crédits de paiement	623.890.000	536.500.000	— 87.390.000
Total :			
Autorisations de programme	796.100.000	824.150.000	+ 28.050.000
Crédits de paiement	636.600.000	546.250.000	— 90.350.000

PREMIÈRE SECTION

LES CRÉDITS BUDGÉTAIRES

CHAPITRE PREMIER

Les dépenses administratives.

A. — LES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Les dépenses administratives de fonctionnement se répartissent, en fait, en deux catégories : les dépenses des différents services des transports terrestres et celles relatives à l'organisation des transports de défense.

1° LES DÉPENSES DES ORGANISMES CENTRAUX ET DÉPARTEMENTAUX DES TRANSPORTS TERRESTRES

Dans le cadre des mesures nouvelles, est prévue la création de :

— 20 emplois de contrôleurs des transports terrestres en vue d'assurer une meilleure surveillance du respect de la réglementation par les transporteurs routiers ;

— 3 emplois de contractuels destinés à constituer une cellule centrale chargée de coordonner les actions de contrôle en matière de transports, notamment en ce qui concerne la durée du travail du personnel et les infractions en matière de surcharge et de coordination.

Ajoutons qu'est également prévu un renforcement des moyens des comités techniques départementaux des transports, mais il ne se traduit pas par des dotations budgétaires nouvelles, les dépenses de ces organismes étant entièrement financées par voie de fonds de concours.

Par ailleurs, un crédit de 1.200.000 F correspondant à la rémunération d'économistes est transféré des dépenses en capital où il figurait jusqu'à présent d'une manière peu régulière aux dépenses ordinaires.

2° ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT
DES TRANSPORTS DE DÉFENSE

Pour 1977, les crédits afférents aux dépenses d'entretien des infrastructures ferroviaires maintenues en état pour les besoins de la Défense nationale sont fixés à 4.280.000 F sans changement par rapport à l'exercice précédent.

B. — *LES DÉPENSES EN CAPITAL*

Deux chapitres du présent budget concernent les dépenses en capital des services administratifs.

1° Chapitre 53-11.

ÉTUDES, RECHERCHES, DÉVELOPPEMENT ET EXPÉRIMENTATION

Les autorisations de programme demandées pour 1977 s'élèvent à 11.700.000 F, en diminution de 1.800.000 F sur le budget précédent.

Les crédits de paiement correspondants sont de 7.300.000 F contre 9.520.000 F au budget voté de 1976.

Cette réduction des dotations est en partie la conséquence du transfert de régularisation indiqué ci-dessus.

Les dotations figurant au présent chapitre sont destinées à effectuer des études concernant les transports urbains et interurbains tant de voyageurs que de marchandises.

2° Chapitre 53-22. — TRANSPORTS ROUTIERS

Les autorisations de programme s'élèvent à 1,75 million de francs ; les crédits de paiement à 2,45 millions de francs. Ces dotations doivent être affectées à :

a) la poursuite du programme de pesées des véhicules par la réalisation d'aires de pesées pour le contrôle des poids des véhicules, aussi bien dans un but de sécurité routière que pour s'assurer du respect des règlements de coordination.

A l'heure actuelle, le réseau destiné à assurer la pesée des véhicules comprend 210 points de pesées pour la mise en œuvre de 24 bascules semi-fixes.

Le nombre de véhicules pesés a été de :

- 45.500 en 1973 ;
- 72.200 en 1974 ;
- 130.000 en 1975.

Comme certaines aires de pesées n'ont été mises en service qu'à la fin de l'année 1975, on peut prévoir une augmentation sensible du nombre de véhicules pesés en 1976.

L'ensemble de l'équipement de pesées nécessite encore quelques aménagements pour compléter les points de pesées en nombre insuffisant dans certaines régions ; d'après les prévisions actuelles, il y aurait une trentaine d'aires à créer.

En outre, la pratique de l'immobilisation des véhicules en surcharge de plus de 5 % conduira à installer des aires d'immobilisation.

- b) l'installation d'un deuxième bureau régional de fret dans la région parisienne ;
- c) l'étude d'appareils de lecture de fiches de contrôlographes.

Il s'agit de la mise au point et de la mise en service d'au moins deux appareils de lecture optique automatique des disques de contrôle des tachygraphes des véhicules routiers afin de pouvoir disposer à la fin de 1977 de moyens permettant le contrôle systématique de 5 % des disques.

CHAPITRE II

La batellerie.

1° LE TRAFIC FLUVIAL

Le trafic général en 1975 a été inférieur à celui de 1974 sur toute la période considérée. Cette baisse s'est chiffrée à moins 13,5 % pour le tonnage transporté.

La régression s'est poursuivie au début de l'année 1976. Cependant, une reprise imputable au trafic intérieur s'est dessinée au mois de mars et s'est prolongée jusqu'en mai. Elle s'est arrêtée en juin mais semble devoir se poursuivre à partir de juillet, en partie sans doute à cause des problèmes posés par la sécheresse, soit directement sur la navigabilité de certaines voies, soit indirectement en raison de la réduction de certaines productions agricoles.

La baisse enregistrée en 1975 a été effective pour l'ensemble des produits. Mais elle a surtout été déterminée par une réduction de l'offre de transport de matériaux de construction (moins 11 %), de produits pétroliers (moins 14 %) et de produits agricoles (moins 18 %) qui représentent respectivement environ 50 %, 20 % et 10 % du trafic total habituel.

L'évolution du trafic au cours du deuxième semestre 1976 dépendra bien évidemment de l'évolution que subiront les secteurs de la construction, des produits pétroliers et de l'agriculture. Les premières indications de niveau d'activité de ces trois secteurs ne permettent pas de déceler les perspectives d'augmentation du trafic, surtout en ce qui concerne les produits agricoles.

Quant à la répartition de la capacité de transport, elle est la suivante :

Les bateaux automoteurs de canaux (moins de 400 t) appartenant à des transporteurs publics de marchandises générales représentent 70 % du volume total des bateaux publics affectés aux transports de marchandises générales.

Les automoteurs de canaux représentent 57 % de l'ensemble du matériel (public et privé) affecté au transport des marchandises générales et 48 % du matériel affecté au total des transports « toutes marchandises ».

2° LES CRÉDITS BUDGÉTAIRES

Les crédits prévus au titre de la batellerie (chapitre 45-23) s'élèvent à 22 millions de francs, sans changement par rapport à l'exercice précédent.

Les crédits demandés pour 1976 sont destinés à favoriser :

1° *L'adaptation économique et sociale de la batellerie.*

Il est proposé l'ouverture à ce titre, en 1977, d'une dotation de 12.070.000 F, contre 7.905.000 F l'année dernière.

Cette dotation a essentiellement pour but de permettre le développement de l'action entreprise pour inciter à la démolition des unités vétustes, unités qui appartiennent, en général, à des marinières âgés et sur le point de prendre leur retraite.

2° *L'équipement de la flotte rhénane.*

Pour 1977, les crédits sont ramenés de 14.160.000 F à 9.995.000 F.

Il convient toutefois de noter que les crédits de l'espèce avaient été en 1976 multipliés par 7 par rapport à l'exercice précédent.

Ces crédits sont destinés à subventionner la Compagnie française de navigation sur le Rhin (C.F.N.R.). Rappelons qu'au cours de l'année 1975, la baisse de la conjoncture économique a entraîné une diminution du trafic de la flotte rhénane française ainsi qu'un effondrement des prix de transport sur le Rhin, prix qui, compte tenu de l'importance de l'offre sur le marché, sont tombés à leur niveau de 1970 en deutsche mark. La perte comptable qui en est résultée pour la C.F.N.R. s'est élevée en 1975 à 30 millions de francs. Ces difficultés importantes ont conduit le Gouvernement à accorder une aide complémentaire à cette société.

L'année 1976 sera marquée par la persistance désormais très probable d'un déficit d'exploitation d'environ 15 millions, auquel s'ajouteront les amortissements et frais financiers de la C.F.N.R. et de ses associés. Un crédit de 14,160 millions de francs a été inscrit au budget de l'Etat de 1976 pour compenser partiellement cette perte.

Par ailleurs, la compagnie doit mettre en œuvre un plan de redressement. Les premiers effets de ce plan devraient commencer à apparaître en 1977, allégeant les charges d'exploitation de cet exercice, de manière significative, ce qui permet d'inscrire un crédit budgétaire en diminution.

CHAPITRE III

La Société nationale des chemins de fer français.

Avant d'aborder l'examen des crédits budgétaires relatifs à la Société nationale des chemins de fer français, nous analyserons dans une première section la situation actuelle de la Société nationale tant en ce qui concerne le trafic que la situation financière et les investissements.

I. — LA SITUATION ACTUELLE DE LA S.N.C.F.

1° LE TRAFIC

En 1975, le trafic total réalisé par la S.N.C.F. a été de 50,7 milliards de voyageurs-kilomètres et de 64,04 milliards de tonnes-kilomètres, soit 114,74 milliards d'unités-kilomètres (7,73 % de moins qu'en 1974).

Le trafic voyageurs, pour sa part, a connu une croissance globale de 7,2 % se répartissant entre : + 8 % pour le réseau principal et + 2,5 % pour la banlieue parisienne. Ce développement est particulièrement caractéristique dans la mesure où il est allé à contre-courant de l'évolution de l'activité économique française et des résultats des autres réseaux européens.

Par contre, le trafic marchandises a subi une chute de 17 % en tonnes-kilomètres. Une telle diminution est nettement supérieure à celle enregistrée par la route, — 6 % pour les transports à plus de 50 kilomètres et par la voie d'eau — 13,5 %.

On notera, toutefois, que le changement moyen du wagon (29,6 tonnes contre 29,1 en 1974) et le parcours moyen de la tonne (293 kilomètres contre 290) ont de nouveau légèrement augmenté.

Cette baisse de trafic s'explique par la nature même des produits que la S.N.C.F. transporte. Les trafics les plus importants de la Société nationale viennent de l'industrie lourde qui a subi le plus durement les effets de la récession.

A des degrés divers, toutes les catégories de marchandises ont été touchées. Les transports sidérurgiques qui, avec les acheminements de minerais et de combustibles minéraux solides, représentent une part importante du trafic des marchandises par wagons ont subi de très sensibles reculs par rapport à 1974 : en tonnes-kilomètres, ils se sont situés respectivement à — 24 %, — 22 % et — 18 %. Le retrait a été également très accusé pour les transports de produits chimiques (— 18,7 %) et les acheminements de produits pétroliers (— 17 %).

Pour 1976, les derniers résultats de trafic connus sont résumés dans le tableau ci-après :

	TRAFIC CUMULE FIN AOUT		VARIATION en pourcentage 1976/1975 (a)
	1976	1975	
Trafic voyageurs - voy.-km (milliards).	33,93	33,63	+ 0,9
Trafic marchandises - t-km (milliards).	44,97	42,39	+ 6,1

(a) Ces variations seraient de l'ordre de + 2,4 % en trafic voyageurs et de + 7,9 % en trafic marchandises, après correction des pertes de trafic dues aux grèves de mars 1976.

2° LA SITUATION FINANCIÈRE DE LA S.N.C.F.

Le tableau ci-après résume le compte d'exploitation de la S.N.C.F. pour les exercices 1975 (résultats) et 1976 (prévisions budgétaires rectifiées).

Compte d'exploitation général de la S.N.C.F.

	RESULTATS 1975	BUDGET REVISE 1976
	(En millions de francs.)	
Recettes		
Recette commerciale :		
• voyageurs	6.259	7.107
• marchandises (y compris poste et S.E.R.N.A.M.)	10.112	11.687
Total	16.371	18.794
Indemnité et remboursement :		
— Réduction tarifaire :		
• voyageurs	(a) 1.482	1.856
• marchandises	79	82
Total recettes de trafic	17.932	20.732
— Recettes diverses	2.195	2.261
— Compensation de service publique	(b) 1.020	1.233
— Indemnité banlieue	(c) 440	546
— Contribution :		
• pour l'infrastructure	1.760	1.907
• pour les passages à niveau	(d) 359	381
— Compensation tarifaire	1.040	625
— Provision pour imprévus	100	»
Total des recettes	24.846	27.685
Dépenses		
— Salaires	9.540	10.792
— Charges patronales	4.450	5.111
— Impôts sur recettes de trafic	1.873	2.165
— Entretien et réparation	2.879	3.232
— Frais de traction	749	845
— Gares - Trains - Services extérieurs S.E.R.N.A.M.	1.497	1.562
— Autres dépenses	1.954	2.358
— Amortissements	1.558	1.626
— Charges financières	1.745	1.954
Total des dépenses	26.245	29.645

(a) Compte de liquidation 1.497 millions de francs dont 15 au titre de 1974.

(b) Compte de liquidation 1.162 millions de francs dont 142 au titre de 1974.

(c) Compte de liquidation 504 millions de francs dont 64 au titre de 1974.

(d) Dont 6 millions de francs au titre de 1974.

Quant aux résultats définitifs, ils sont :

	RESULTATS 1975	BUDGET REVISE 1976
	(En millions de francs.)	
Recettes	24.846	27.685
Dépenses	26.245	29.645
Solde	— 1.399	— 1.960

Ainsi, compte tenu des différents versements de l'Etat, les résultats de l'exercice 1975 se solde par une insuffisance de plus d'un milliard de francs et ceux de l'exercice 1976 par 1,8 milliard.

3° LES INVESTISSEMENTS DE LA S.N.C.F.

Les investissements de la Société nationale se divisent en deux catégories, ceux du réseau général et ceux de la banlieue parisienne ; ces derniers eux-mêmes se subdivisent en programme normal et programme spécial.

Le réseau général.

a) *Les infrastructures :*

Au cours de trois années, 1974, 1975 et 1976, les investissements de la S.N.C.F. ont été orientés vers un développement des électrifications.

Trois opérations ont été successivement engagés :

- 1974 : Gagny - Valenton, rive droite du Rhône (travaux préparatoires) ;
- 1975 : Rive droite du Rhône (début de l'électrification) Bordeaux - Montauban (travaux préparatoires) ;
- 1976 : Bordeaux - Montauban (début de l'électrification), rive droite du Rhône (poursuite des travaux).

Diverses opérations sont menées conjointement sur ces lignes : installation de blocks automatiques lumineux - réfection et mise au gabarit des ouvrages d'art - changement des télécommunications.

Par ailleurs, de nombreuses opérations ponctuelles d'automatisation ont été entreprises pour améliorer la sécurité et la capacité des lignes.

Plus de 2.000 passages à niveau ont été ou seront équipés de dispositifs à deux demi-barrières depuis 1974, ainsi que 100 passages à niveau avec quatre demi-barrières. Enfin, 400 passages à niveau de plus sont équipés d'une signalisation lumineuse.

640 kilomètres de lignes ont reçu des blocks automatiques lumineux en 1974 et 1975, 440 kilomètres sont inscrits au programme de 1976.

Enfin, un effort important a été fait pour la modernisation et l'extension des triages : Saint-Jean-de-Maurienne, Miramas, Le Havre, Sotteville, Les Aubrais, Sibelin, Woippy, Villeneuve-Saint-Georges, Hausbergen, Vaires.

Enfin, différentes opérations concernant les ouvrages d'art ont été engagées : les plus importantes sont la mise en place de dispositifs de détection d'éventuels éboulements dans les tunnels ainsi que la réfection de souterrains.

b) *Le matériel roulant :*

Au cours des trois années 1974, 1975 et 1976, 280 locomotives électriques ont été commandées et faisant suite aux programmes antérieurs et au début de réalisation des commandes passées, 354 locomotives ont été ou seront mises en service.

Les commandes et les livraisons de locomotives diesel sont réduites à la suite de la réalisation du programme d'électrification.

85 éléments automoteurs diesel ont été commandés pour les services omnibus ; ils seront presque tous mis en service en 1976-1977 ; 20 turbotrans sont livrés en 1975-1976.

Concernant le matériel T.G.V., d'ici à 1981, plus de 80 rames seront commandées par tranches sensiblement égales ; ces rames sont composées de deux motrices électriques encadrant 8 voitures. Les 2 rames de présérie seront livrées en 1978.

Pour le matériel remorqué, un effort particulier a été entrepris par la S.N.C.F. pour renouveler son parc de voitures. Pour le trafic international, sur un programme de 900 voitures, 520 voitures ont été commandées ces trois dernières années ; l'ensemble sera mis en service à la fin de 1978. Pour le trafic intérieur, c'est un programme de 1.300 voitures qui est en cours (750 commandes en 1975 et 1976). Les premières sont entrées en service au début de l'été 1975. Ce programme s'étalera jusqu'en 1978.

Enfin, plus de 8.700 wagons de toutes sortes ont été commandés et 5.100 mis en service ; tous ces wagons sont à bogies.

La décomposition des investissements pour les trois années en cause est donnée dans le tableau ci-après :

Décomposition des investissements.

(En millions de francs.)

	AUTORISATIONS de programme			CREDITS de paiement		
	1974	1975	1976	1974	1975	1976
<i>Infrastructure.</i>						
Electrification et travaux connexes	140	176,2	561,6	102	150,4	338
Installations de sécurité - Souterrains - P.N.	485	727,9	449,1	477	681,8	496,4
Autres installations fixes .	454	486,1	374,4	653	604,2	697,9
Paris-Sud-Est	»	31,6	613,8		10,5	170
Total	1.079	1.421,8	1.998,9	1.232	1.446,9	1.702,3
<i>Matériel roulant.</i>						
T.G.V.	»	18	134,7	»	»	19
Locomotives et locotracteurs	569	457,6	339,2	328	256,4	373,8
Matériel « Rapide » et « Express »	641	692	814,1	543	866,2	950,6
Matériel omnibus			122,6			140,1
Wagons	460	637,1	77,6	410	436,5	334,8
Total	1.670	1.804,7	1.488,2	1.281	1.559,1	1.818,3
Mobilier et outillage	76	97,9	130	102	101	130
Participations financières .	15	15	61,5	15	15	61,5
Total général	2.840	3.339,4	3.678,6	2.630	3.122	3.712,1

N.B. — Pour 1974 et 1975 les travaux connexes d'électrification sont inclus dans la rubrique « installations de sécurité - souterrains - P.N. ».

Ces investissements ont été financés de la manière suivante :

(En millions de francs.)

	1974	1975	1976
Investissements T.T.C.	2.630	3.122	3.712,1
Récupération de la T.V.A.	— 417	— 491,3	— 566
Remboursement d'emprunt	+ 491	+ 443	+ 374
Total des besoins	2.704	3.073,7	3.520,1
<i>Ressources</i>			
Autofinancement	1.427	1.511,2	1.570
Emprunts sur le marché français	723	384,9	} 1.950,1
Autres ressources à dégager (emprunt à l'étranger, crédit-bail, F.D.E.S, cession d'actif)	554	1.177,6	
Total des ressources	2.704	3.073,7	3.520,1

Banlieue parisienne.

Pour les trois années considérées, les programmes normaux et spéciaux d'investissement pour la banlieue parisienne ont porté sur les opérations suivantes :

Matériel roulant.

Un accroissement de la capacité et une amélioration de la qualité du transport ont été recherchés notamment par la commande de 500 voitures à deux niveaux.

Par ailleurs, de nombreuses opérations ont été lancées ou réalisées dans le domaine de l'infrastructure : construction de la ligne d'Evry, de l'antenne de Roissy, de la desserte de Cergy-Pontoise, de la liaison Invalides-Orly et un certain nombre de gares nouvelles ont été ouvertes dans la banlieue parisienne.

Le tableau ci-après donne le montant total des investissements relatifs à la banlieue parisienne pour les années 1976 et 1977 et précise les sources de financement :

Financement des dépenses.

(En millions de francs.)

EMPLOIS			RESSOURCES		
	1975	1976		1975	1976
Infrastructures et gares nouvelles ..	409,5	519,9	Autofinancement	153,3	168,7
Autres augmentations de capacité ..	50,6	101,1	Subvention - Equipement	108,3	157,2
Amélioration de l'exploitation	73,2	100,6	Etat	(52,9)	(68,85)
Modernisation - Renouvellement des installations	13,5	28,1	District	(55,4)	(88,35)
Matériel roulant :			V.T.E.	186,9	180
— pour infrastructures nouvelles	106	36,6	Prêts du District	53,3	98,4
— pour autres augmentations de capacité	60,6	90	Autres emprunts et autres ressources à dégager	295,6	343,3
— Renouvellement	178,20	186	Total	797,40	947,6
Total	891,6	1.062,30	Remboursement d'emprunts	— 45,1	— 50
			Total	752,30	897,6
			Récupération de taxes	139,3	164,7
			Total	891,6	1.062,30

Nous compléterons cette analyse du programme d'investissement de la S.N.C.F. par des indications concernant la principale opération entreprise par la Société nationale pour les prochaines années : la construction de la nouvelle ligne Paris-Lyon.

L'opération Paris-Sud-Est a commencé en 1975 par des acquisitions de terrain et les enquêtes parcellaires qui se poursuivront en 1976.

La construction proprement dite a commencé cette année :

1° *Caractéristiques générales de la nouvelle ligne.*

a) La ligne nouvelle sera reliée au réseau existant et les rames T.G.V. pourront circuler sur les lignes actuelles. Cette « compatibilité » entre infrastructure et matériel nouveaux et infrastructures existantes présente deux avantages :

— d'abord il est possible de pénétrer au cœur de Paris ou de Lyon par les lignes actuelles ce qui évitera des travaux onéreux en tissu urbain dense ;

— en outre, des raccordements entre la ligne nouvelle et les lignes existantes permettront à la S.N.C.F. d'étendre géographique-

ment les avantages à retirer de cet investissement. C'est ainsi que les voyageurs pourront bénéficier d'un acheminement de bout en bout sur les trois grands axes qui vont de Paris vers :

- Dijon, Besançon, la Franche-Comté et la Suisse (Lausanne) ;
- Mâcon, la Savoie et la Suisse (Genève) ;
- Lyon, Grenoble et le Dauphiné, Saint-Etienne, la vallée du Rhône et le littoral méditerranéen.

b) La longueur totale de l'infrastructure nouvelle à construire est de 409 kilomètres qui se décompose ainsi :

— Combs-la-Ville-Pasilly (commune aux trois axes)	161 kilomètres
— Pasilly-Aisy (propre à l'axe Paris Bourgogne)	15 kilomètres
— Pasilly-Mâcon (commune aux deux axes Paris-Savoie Paris-Lyon)	176 kilomètres
— Raccordement de Mâcon à Pont-de-Veyle (propre à l'axe Paris-Savoie) ..	6 kilomètres
— Mâcon-Sathenay (propre à l'axe Paris-Lyon)	51 kilomètres

La longueur de l'itinéraire entre Paris et Lyon sera de 425 kilomètres contre 512 par la ligne actuelle et de 284 kilomètres contre 314 kilomètres pour la ligne actuelle entre Paris et Dijon.

La signalisation et la vitesse à ne pas dépasser seront automatiquement inscrites dans la cabine de conduite au lieu d'être communiquées par signaux optiques implantés le long de la voie. Cette signalisation permettra un espacement minimal de 4 minutes entre deux trains.

La ligne nouvelle sera électrifiée en courant industriel de 25 KV.

Lors de la mise en service, la ligne sera parcourue à la vitesse maximale de 260 Km/h, par dix trains pour desservir l'axe Bourgogne, dix trains pour l'axe Savoie et Genève, vingt trains pour Lyon et la région Rhône-Alpes, enfin douze trains iront jusqu'aux régions Provence, Côte d'Azur et Languedoc.

2° *Calendrier prévisionnel des travaux.*

L'ouverture de la ligne à la circulation des trains se fera en deux étapes :

— Saint-Florentin à Aisy (Dijon) et Sathenay (Lyon), le 1^{er} octobre 1981 ;

— de Combs-la-Ville à Saint-Florentin en mai-juin 1982.

3° *Dépense prévue :*

A l'origine, le coût prévisionnel de la ligne non électrifiée était de 1.772 millions de francs hors T.V.A. aux conditions économiques de janvier 1975 (soit 2.075 millions T.T.C.).

Compte tenu, d'une part de l'électrification qui, outre les installations spéciales demande des travaux connexes supplémentaires et des dérivés de prix, le coût est passé à 2.910 millions de francs hors T.V.A. (soit 3.388 millions T.T.C.), puis à 3.618 millions de francs T.T.C. aux conditions économiques de juin 1976.

Sans compter les dépenses faites en 1975 (10,5 millions T.T.C.) les paiements restant à faire, toutes taxes comprises, aux conditions économiques de juin 1976, sont les suivants :

1976	170 millions de francs
1977	359 —
1978	587 —
1979	917 —
1980	782 —
1981	653 —
1982	139 —
	<hr/>
Total	<u>3.607 millions de francs.</u>

Le financement doit être assuré par voie d'emprunt sans recours à l'aide de l'Etat.

II. — LES CRÉDITS BUDGÉTAIRES

Les crédits relatifs à la Société nationale des chemins de fer français sont répartis entre un certain nombre de chapitres : chapitres 45-21, 45-31, 45-33, 46-43, 47-21 et 63-90 et concernent aussi bien l'exploitation du réseau général que celle du réseau de la banlieue parisienne et, pour ce dernier, portent tant sur le fonctionnement que sur les investissements.

Pour la clarté de l'analyse de ces dotations nous les regrouperons en trois catégories : subvention concernant les retraites des agents, subventions relatives à l'exploitation du réseau général, dotations intéressant uniquement l'exploitation du chemin de fer dans la région parisienne.

PARTICIPATION AUX CHARGES DE RETRAITES DE LA S.N.C.F.

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

- les charges de toute nature afférentes aux prestations, diminuées des produits des fonds de la caisse des retraites ;
- les cotisations sociales (part salariale et part patronale) versées.

Cette contribution de l'Etat est destinée à compenser le déficit de la Caisse des retraites de la S.N.C.F., déficit qui tient notamment au profond déséquilibre démographique des régimes de retraite des cheminots, déséquilibre que du reste on ne peut espérer voir se résorber dans un avenir prévisible, comme permet de le constater le tableau qui retrace l'évolution à moyen terme des effectifs de cotisants et de bénéficiaires de la Caisse des retraites de la S.N.C.F.

(AU 31 DECEMBRE)	EFFECTIF DES BENEFICIAIRES			EFFECTIFS des cotisants
	Pensions	Pensions d'ayant droit	Total	
1975	256.500	161.700	418.200	274.800
1976	257.000	161.000	418.000	271.200
1979	236.000	160.000	396.000	271.000
1980	254.000	159.000	413.000	?

Dans ces conditions, en raison de la quasi-stabilité des effectifs de pensionnés et de cotisants, les charges du régime devraient, à réglementation constante, être à l'avenir affectées d'un pourcentage d'augmentation à peu près équivalent à celui de la masse salariale du cadre permanent de la S.N.C.F.

D'autre part, on trouvera ci-après un tableau donnant la situation financière de la Caisse des retraites de la S.N.C.F. pour les exercices 1974, 1975 et 1976 (prévisions).

(En francs.)

	1974	1975	1976
<i>Produits.</i>			
— Cotisations des participants	371.585.242,42	436.519.291,25	507.000.000
— Contribution de la S.N.C.F. et de l'Etat	5.392.788.312,4	6.330.872.072,88	7.462.000.000
dont :			
Versements de l'Etat (a)	(3.045.000.000)	(3.737.490.000)	(4.135.000.000)
— Produit de la compensation généralisée entre régimes de Sécurité sociale risque vieillesse (b)	(c) 182.495.885	270.000.000	276.000.000
— Produits financiers et produits accessoires	15.236.460,88	15.344.122,86	14.000.000
Total	5.962.105.900,70	7.052.735.486,99	8.259.000.000
Charges	5.962.105.900,70	7.052.735.486,99	8.259.000.000

(a) Il s'agit des sommes effectivement versées par l'Etat à la S.N.C.F. au titre de l'année considérée. — Les montants indiqués pour 1975 et 1976 ont un caractère provisoire, le règlement définitif de la contribution de l'Etat aux charges de retraite de la S.N.C.F. pour un exercice n'intervenant en effet qu'au cours de l'exercice suivant.

(b) Les chiffres portés sur cette ligne sont égaux :

- pour 1974 au solde définitif de la compensation généralisée entre régimes de Sécurité sociale fixé par l'arrêté du 18 décembre 1975 ;
- pour 1975 et 1976, au montant total des acomptes perçus ou restant à percevoir par la S.N.C.F. au titre d'assurance vieillesse.

(c) Ce produit définitif étant inférieur de 3,5 millions de francs à la provision de recette comptabilisée par la Caisse des retraites de la S.N.C.F. et dont il avait été tenu compte lors de l'ajustement de la contribution de l'Etat pour l'exercice en cause, celle-ci devra être majorée d'un égal montant.

LES SUBVENTIONS CONCERNANT LE RÉSEAU GÉNÉRAL

Les subventions se rapportant à l'exploitation du réseau général de la S.N.C.F. sont au nombre de cinq :

1° PARTICIPATION AUX CHARGES D'INFRASTRUCTURE DES GRANDES LIGNES

Le but de cette participation est d'assurer à la S.N.C.F. un traitement équivalent à celui qui est appliqué par l'Etat concernant l'entretien des infrastructures utilisées par les autres modes de transport concurrents du rail.

A cet effet et en application de l'article 19 de la Convention du 31 août 1937 modifiée, la S.N.C.F. perçoit une contribution à

ses dépenses d'entretien et d'exploitation ainsi qu'à ses charges financières et d'amortissement concernant les infrastructures ferroviaires.

En vertu du principe du maintien de la concurrence entre les différents modes de transport et compte tenu de la taxation appliquée actuellement aux concurrents de la S.N.C.F., aucune contribution aux charges d'infrastructure n'est versée à la Société nationale pour les transports de voyageurs interurbains.

Seuls par conséquent les transports de marchandises donnent lieu au versement d'une contribution.

Comme le régime des tarifications pour usage des infrastructures mis à leur disposition est différent pour les deux concurrents du rail, transporteurs routiers et voie d'eau, et ne permet pas une comparaison globale des charges d'infrastructure, on a recours à un système forfaitaire et l'on compare la situation des transports par wagons isolés avec ceux effectués par la route et les envois globaux de plus de 480 tonnes avec la voie d'eau.

On a ainsi déterminé en 1970 une contribution forfaitaire de base versée à la S.N.C.F. qui a été calculée de telle sorte qu'elle ne laisse supporter à la société nationale que le coût marginal des charges d'infrastructure. Cette contribution, qui a été fixée à 1.122 millions de francs en 1970, est ajustée annuellement selon une formule d'indexation qui tient compte de l'évolution de trois variables :

— l'indice de la masse salariale des cheminots estimé à effectifs constants ;

— l'indice « prix des travaux entreprise » (indice TP, salaires des industries mécaniques et électriques) ;

— l'indice « matière » (laminé marchand, fil de cuivre, sciage de sapin).

Ces variables sont affectées de coefficients de pondération tenant compte de leur importance respective. En outre, la formule d'indexation retient les progrès de productivité à obtenir par la S.N.C.F.

Compte tenu de ces différents éléments, les dépenses prévues pour 1977 s'élèvent à 2.090 millions de francs, en augmentation de 125 millions par rapport à 1976.

2° LES PASSAGES A NIVEAU PUBLICS

En application de l'article 19 *bis* de la Convention, la S.N.C.F. reçoit de l'Etat une contribution égale à la moitié de l'ensemble des charges relatives aux passages à niveau publics, quels que soient la nature de ces charges et le classement administratif de la voie traversée (routes nationales, départementales...).

En revanche, les passages à niveau privés ne sont pas pris en considération.

Les principales charges sont :

- les dépenses de gardiennage ;
- les travaux d'entretien (entreprise, matières...) ;
- les intérêts et l'amortissement des emprunts émis pour couvrir les dépenses d'investissement d'automatisation ;
- les frais généraux.

Pour 1977, le crédit prévu s'élève à 380,4 millions de francs, en augmentation de 26,4 millions par rapport à 1976. Il est précisé que cette dotation ne concerne que les passages à niveau « grandes lignes », ceux de la banlieue parisienne donnant lieu à une contribution particulière que nous examinerons plus loin.

La contribution de l'Etat au titre des retraites est estimée à 4.975 millions de francs pour 1977, en augmentation de 840 millions, soit 20,3 % par rapport à 1976.

3° MAINTIEN EN ACTIVITÉ DE SERVICES OMNIBUS DÉFICITAIRES

Rappelons qu'en application du contrat de programme du 16 juillet 1969 et de l'article 18 *quater* de la convention du 31 août 1937, la S.N.C.F. doit être remboursée par l'Etat du déficit des services omnibus autres que ceux de la région parisienne dont la puissance publique aura refusé d'autoriser la fermeture ou le transfert sur route, ainsi que du déficit résiduel des services routiers de substitution. Ce déficit est égal aux sommes que la fermeture du service aurait permis à la S.N.C.F. d'économiser.

Le crédit prévu à ce titre pour 1977 s'élève à 1.273 millions de francs, en augmentation de 190 millions de francs, soit 17,5 % par rapport à 1976.

4° CONTRIBUTION POUR OPPOSITION A UNE AUGMENTATION TARIFAIRE

Il s'agit d'une indemnité compensatrice pour perte de recettes qui est accordée à la S.N.C.F. à la suite de l'opposition partielle ou totale du Gouvernement à une augmentation des tarifs du chemin de fer — à l'exclusion des tarifs voyageurs de la banlieue parisienne — que le marché des transports aurait rendu possible. Cette indemnité doit couvrir le manque à gagner que le chemin de fer est ainsi appelé à subir.

Jusqu'en 1976, cette subvention figurait dans les seules lois de finances rectificatives. Par un louable souci de clarté budgétaire et de bonne gestion, elle a été inscrite pour la première fois en 1976 dans la loi de finances pour un montant de 625 millions de francs.

Pour 1977, en revanche, on revient aux errements antérieurs et la subvention est prévue seulement pour mémoire, alors que la politique de blocage des prix et notamment des tarifs de transport que le Gouvernement se propose de mettre en œuvre entraînera fatalement le versement d'une importante indemnité compensatrice.

On ne peut donc que déplorer l'absence de tout crédit à ce titre dans la présente loi de finances. De ce fait, le montant total des versements de l'Etat à la S.N.C.F. tels qu'ils figurent au présent budget se trouve minoré d'une manière importante.

5° LA COMPENSATION DES TARIFS SOCIAUX

La S.N.C.F. est amenée à accorder à la demande des pouvoirs publics des avantages tarifaires à certaines catégories de voyageurs pour des motifs généralement d'ordre social.

Or, aux termes des articles 18 *ter* et 20 *bis* de la Convention, l'Etat doit rembourser à la Société nationale les pertes de recettes qui résultent pour elle de cette obligation de transport à titre gratuit ou à des tarifs réduits. Ces remboursements sont imputés sur les budgets des différents ministères intéressés. Leur montant doit être ajusté aux résultats, en fonction du trafic et des majorations de tarifs qui interviennent en cours d'exercice et, par conséquent, définitivement arrêté lorsque ces résultats sont connus ; toutefois, des acomptes mensuels sont versés à la Société nationale en cours d'année. Ajoutons que les calculs tiennent compte du supplément de trafic qui est ainsi apporté au rail.

Concernant le Secrétariat d'Etat aux Transports, les remboursements qui lui incombent ont trait aux réductions tarifaires suivantes :

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

Les crédits prévus pour 1977 s'élèvent en ce qui concerne les seules grandes lignes à 700 millions, en augmentation de 132 millions par rapport à 1976, soit une majoration de 23,2 %.

LES SUBVENTIONS CONCERNANT LA RÉGION PARISIENNE

Les versements que l'Etat effectue à la S.N.C.F. concernant l'exploitation de ses lignes de la banlieue parisienne sont au nombre de quatre et sont afférents pour les dépenses ordinaires aux passages à niveau, à l'opposition au relèvement des tarifs et aux transferts sociaux, le quatrième a trait aux subventions d'investissement.

1° LES CHARGES DE PASSAGES A NIVEAU

Les charges de passages à niveau de la banlieue parisienne sont remboursées à la S.N.C.F. dans les mêmes conditions que pour le réseau général. Les crédits prévus à cet effet pour 1977 s'élèvent à 16 millions, en augmentation de 3,6 millions par rapport à 1976.

2° LA COMPENSATION DE L'INTERDICTION DU RELÈVEMENT DES TARIFS

Pour l'exercice 1976, une dotation de 297 millions de francs avait été prévue pour compenser les pertes de recettes qu'impose à la S.N.C.F. le refus du Gouvernement d'augmenter les tarifs voyageurs dans la région parisienne. Il est proposé de majorer cette dotation de 108 millions de francs en 1977 et de la porter, par conséquent, à 405 millions de francs.

3° L'INDEMNITÉ COMPENSATRICE POUR TARIFS RÉDUITS

L'octroi des tarifs réduits accordés à la demande de l'Etat aux voyageurs de la région parisienne entraîne le versement au profit de la Société nationale d'une indemnité compensatrice analogue à celle accordée pour les grandes lignes.

Les crédits prévus pour 1977 s'élèvent à 57 millions de francs, en augmentation de 2 millions sur ceux du précédent budget.

4° LES SUBVENTIONS POUR INVESTISSEMENTS

La S.N.C.F. reçoit de l'Etat des subventions au titre de ses investissements dans la région parisienne.

Pour 1977, les autorisations de programme prévues à ce titre s'élèvent à 96,9 millions de francs et concernent pour la quasi-totalité la construction d'une gare souterraine pour la banlieue Nord. Cette opération est corrélative au projet d'interconnexion des réseaux S.N.C.F., R.A.T.P. et de la construction d'une nouvelle liaison gare du Nord-Châtelet.

*
**

Le tableau ci-après récapitule l'ensemble des dotations budgétaires prévues pour la S.N.C.F. au budget de 1977. Mais, ainsi que nous l'avons déjà indiqué, le total de ces dotations sera certainement inférieur aux besoins réels puisque le chapitre « compensation à l'augmentation des tarifs » n'est doté que pour mémoire alors qu'un crédit très important sera certainement nécessaire en fin d'année.

	CHAPITRE	1976	1977	DIFFERENCE
		(En millions de francs.)		
— Retraites	47-21	4.135	4.975	+ 840
— Grandes lignes :				
• infrastructure	45-21	1.965	2.090	+ 125
• passages à niveau	45-21	354	380,4	+ 26,4
• opposition au relèvement des tarifs ..	45-21	650	mémoire	— 650
• lignes omnibus	45-33	1.083	1.273	+ 190
• tarifs réduits	46-43	568	700	+ 132
Total A		8.755	9.418,4	+ 663,4
— Banlieue parisienne :				
• passage à niveau	45-21	16	19,6	+ 3,6
• opposition au relèvement des tarifs ..	45-31	297	405	+ 108
• tarifs sociaux	46-43	55	57	+ 2
Total B		368	481,6	+ 113,6
Total général A + B		9.123	9.900,0	+ 777
Subventions d'investissements	63-90	127,3	96,0	— 31,3

CHAPITRE IV

La Régie autonome des transports parisiens.

De même que pour la S.N.C.F., avant d'aborder l'examen des crédits afférents à la R.A.T.P., nous analyserons la situation actuelle de cette entreprise.

I. — LA SITUATION DE LA R.A.T.P.

1° LE TRAFIC

Le tableau ci-après donne l'évolution du trafic de la R.A.T.P. depuis 1974 :

(En millions de voyages effectués.)

	1974	1975	1975/1974	1975 Premier semestre	1976 Premier semestre (1)	1976/1975
Métro urbain (2)	1.044,0	1.056,6	+ 1,2 %	548,4	549,5	+ 0,2 %
Réseau express régional	127,1	130,4	+ 2,6 %	67,4	69,3	+ 2,8 %
Réseau routier de Paris	183,8	223,2	+ 21,4 %	103,8	153,6	+ 48,0 %
Réseau routier de banlieue (3) ..	323,0	347,1	+ 7,5 %	175,7	205,9	+ 17,1 %

(1) Ces résultats comprennent le nombre réel de voyages effectués dans les cinq premiers mois et une estimation en ce qui concerne le mois de juin.

(2) Y compris le trafic du funiculaire de Montmartre.

(3) Y compris le trafic des lignes affrétées par la R.A.T.P. mais non compris les services de tourisme et location.

On constate que si sur le réseau ferré le trafic ne connaît qu'une très faible croissance et ce, malgré une certaine extension de ce réseau, en revanche, sur le réseau routier et tout spécialement sur les lignes *intra muros* la progression est très importante. Ce phénomène est dû, pour partie, à l'instauration depuis le 1^{er} juillet 1975 de la carte orange qui a entraîné à la fois un certain report de trafic du réseau ferré sur le réseau routier et un développement propre de l'usage de l'autobus.

2° SITUATION FINANCIÈRE

Le tableau ci-après donne un résumé du compte d'exploitation pour les exercices 1974, 1975 et 1976 :

	1974	1975	1976
	Résultats définitifs du budget révisé		
	(En millions de francs.)		
I. — Recettes :			
● Recettes directes	1.336,4	1 418,8	1.570
● Remboursement pour tarifs réduits	388,5	467,0	623
● Subvention pour maintien de dessertes déficitaires	0,1	6,3	15,5
● Indemnité compensatrice	1.398,7	1.614,7	1.757,5
● Recettes accessoires	311,6	334,7	370,8
● Report à nouveau	»	»	55,2
Total	3.435,3	3.841,5	4.392
II. — Dépenses :			
● Frais de personnel	2.142,5	2.523,9	2.887
● Impôts et taxes	394,8	279,4	336,1
● Énergie, entretien et divers	445,3	550,8	661,1
● Charges financières	292,2	381,2	460
● Annuité de renouvellement	70	5,7	»
● Autres dotations (Amort. et provis.)	48	46,1	27,8
● Divers	»	»	20
Total	3.392,8	3 787,1	4.392
Solde créditeur	42,5	54,4	»
Total	3.435,3	3.841,5	4.392

3° LES INVESTISSEMENTS

Les investissements de la R.A.T.P. comportent d'une part des opérations d'extension des réseaux, d'autre part des opérations de modernisation.

a) *Les opérations d'extension.*

En ce qui concerne 1975 et 1976, ces opérations sont les suivantes :

— Réseau à grand gabarit (R.E.R.) : poursuite des travaux du tronçon central Auber - Nation, de la section Luxembourg - Châtelet et de la première étape de la desserte de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée (mises en service prévues fin 1977), allongement des quais de la ligne de Sceaux et arrière-gare Châtelet (opérations inscrites au plan de soutien) ;

— Réseau de métro urbain : prolongement de la ligne 13 à Saint-Denis (mise en service en avril 1976), de la ligne 14 à Châtillon (mise en service en novembre 1976), de la jonction entre les lignes 13 et 14 (station Champs-Élysées - Clemenceau ouverte en février 1975 et opération achevée en novembre 1976), de la ligne 13 *bis* à Asnières - Gennevilliers (mise en service prévue pour 1980). A cette liste d'opérations s'est ajouté fin 1975 dans le cadre du plan de soutien à l'économie le lancement des prolongements de la ligne 10 à Saint-Cloud et de la ligne 7 à Aubervilliers.

Au programme de 1977, figurent trois nouvelles opérations :

— Section Noisy I - Torcy de la ligne de Marne-la-Vallée ;

— Prolongement de Châtelet à Gare du Nord qui permettra la jonction avec une ligne de la banlieue S.N.C.F. dans le cadre de l'interconnexion des réseaux ;

— Prolongement de la ligne 7 à La Courneuve.

b) *Modernisation du réseau ferré.*

Les améliorations du réseau ferré ont porté à la fois sur le mouvement des trains, le service en stations et le matériel roulant :

— Les efforts en vue d'une meilleure fiabilité du mouvement des trains se poursuivent avec la mise en service d'une commande centralisée normalisée sur les lignes 11 et 7 *bis* et la mise en place du pilotage automatique sur les lignes 5, 6, 7, 8, 9, 12 et 13-14 ;

— La modernisation des stations s'est poursuivie avec notamment l'installation d'une quarantaine d'escaliers mécaniques, la rénovation de vingt stations et l'ouverture de bureaux d'information dans dix des stations les plus fréquentées ;

— Les commandes de matériel roulant ont porté sur :

- le matériel moderne bi-courant (13 éléments) destiné à l'interconnexion ;
- la deuxième tranche de matériel de type MS 61 destiné à la ligne de Marne-la-Vallée ;
- le matériel de type MF 67 et MF 77 pour le réseau urbain.

Dès 1975, la livraison de 373 voitures mises en service sur les lignes 8, 9 et 13, a permis de retirer du service 361 voitures construites entre 1922 et 1929.

c) Modernisation du réseau routier.

De nouvelles gares routières ont été installées à la mairie de Montreuil, à la Défense, au pont de Saint-Cloud et à Saint-Denis.

Au cours des années 1975, 1976 et 1977, il est prévu des commandes de plus de 800 autobus à gabarit normal et de 5 minibus pour le réseau « Busphone » de Saint-Cloud.

En 1975, plus de 1.000 voitures ont été équipées de la radiotéléphonie. En 1976 et 1977, il est prévu d'équiper en radiotéléphonie une nouvelle tranche de 1.400 autobus.

Le coût total de ces investissements est le suivant :

Programme d'investissements R.A.T.P. 1975, 1976, 1977.

(En millions de francs.)

TITRES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
	1975	1976 prévisions	1977 prévisions	1975	1976 prévisions	1977 prévisions
1. — Extensions des réseaux	941,75	1.019,50	882,50	567	708,95	828,85
2. — Amélioration de l'exploitation	247,40	445,95	291,90	310,40	351,40	329,45
3. — Modernisation et gros entretien	236,45	315	362	216,20	241,30	289
4. — Commandes de matériels roulants	493,40	617,70	741,60	333,25	415,35	492,20
5. — Participations financières	3,50	»	»	3,50	»	»
6. — Amortissements financiers des emprunts	»	»	»	»	»	122
Total H.T.	1.922,50	2.398,15	2.278	1.430,35	1.717	2.061,50
T.V.A.	318,50	386,85	372	229,65	263,50	278,50
Total T.T.C.	2.241	2.785	2.650	1.660	1.980,50	2.340

II. — LES CRÉDITS BUDGÉTAIRES

La Régie autonome reçoit de l'Etat trois catégories de subvention concernant respectivement la conséquence d'une opposition de l'Etat au relèvement des tarifs, l'indemnisation de la perte de recettes résultant de l'octroi de tarifs réduits et enfin la participation aux investissements de la Régie.

1° OPPOSITION A L'AUGMENTATION DES TARIFS

Conformément aux dispositions du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, la R.A.T.P. a droit au remboursement par l'Etat et les collectivités locales intéressées des pertes de recettes résultant pour elle du refus opposé par le Gouvernement à une augmentation de tarifs suffisante pour lui permettre de réaliser son équilibre financier. Ce remboursement est effectué, en principe, dans les conditions suivantes : lorsque le Gouvernement a fait opposition à une proposition de relèvement des tarifs de la R.A.T.P. tendant au rétablissement de l'équilibre financier de la Régie et présentée par le syndicat chargé de l'organisation des transports de voyageurs dans la 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).

Au budget de 1976, la compensation de cette perte de recettes avait donné lieu à l'ouverture d'un crédit de 883,6 millions. Il est proposé pour 1977 de majorer ce crédit de 184,0 millions de francs, soit 20,8 %, pour le porter par conséquent à 1.067,6 millions de francs.

2° RÉDUCTIONS TARIFAIRES A CARACTÈRE SOCIAL

Deux catégories de réduction tarifaire à caractère social donnent lieu à l'attribution d'une aide de l'Etat à la Régie.

a) *Les pertes de recettes résultant de réductions tarifaires instituées antérieurement au 1^{er} janvier 1958.*

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

La charge de ces remboursements, dans la mesure où les taux de réduction consentis pour chaque catégorie de bénéficiaires ne sont pas supérieurs à ceux qui étaient en vigueur le 31 décembre 1957, incombe à l'Etat et aux collectivités locales dans des proportions respectives de 70 % et de 30 %.

b) *Les pertes de recettes résultant de réductions tarifaires instituées à partir du 1^{er} janvier 1958.*

Pour les réductions tarifaires nouvelles, ou lorsque le taux de réduction a été relevé par rapport à celui en vigueur le 31 décembre 1957, les pertes de recettes qui en résultent sont supportées par l'Etat ou par la collectivité locale qui a fait la demande de la réduction. Les réductions tarifaires de l'espèce sont, en fait, seulement celles qui ont été créées en faveur des étudiants et des élèves ainsi que des économiquement faibles, la perte de recettes correspondante est intégralement supportée par l'Etat.

Les données de ce système se sont trouvées dans la pratique modifiées du fait de la création, à compter du 1^{er} septembre 1971, en application de la loi du 12 juillet 1971, d'une taxe à la charge des entreprises de la région parisienne, taxe dont le produit est destiné à la fois à compenser pour partie les pertes de recettes occasionnées à la Régie par l'octroi de tarifs réduits aux salariés (cartes hebdomadaires et carte orange) et à concourir au financement des investissements.

Pour 1977, les crédits afférents à ces deux catégories de réduction tarifaire s'élèvent à 62,5 millions de francs, en très légère diminution — 500.000 F — par rapport à 1976.

3° SUBVENTIONS POUR INVESTISSEMENTS

Les autorisations de programme dont bénéficiera en 1977 la Régie au titre de ses investissements s'élèveront à 276,8 millions.

Elles sont destinées à la réalisation des opérations suivantes :

- achèvement du tronçon central du R.E.R. ;
- prolongement de la ligne du R.E.R. « Marne-la-Vallée » de Noisy à Torcy ;
- prolongement de la ligne de Sceaux jusqu'à Châtelet et allongement des quais ;
- construction de la ligne Châtelet-gare du Nord ;
- prolongement de la ligne n° 10 à Boulogne Jean-Jaurès ;
- prolongement de la ligne n° 7 jusqu'au fort d'Aubervilliers.

En résumé, les différentes dotations prévues pour 1977 en faveur de la Régie autonome des transports parisiens, comparées à celles de 1976, sont :

	1976	1977	DIFFERENCE
	(En millions de francs.)		
Chapitre 45-31 :			
— indemnité compensatrice pour limitation des tarifs	1.210	1.394	+ 184
Chapitre 46-43 :			
— tarifs sociaux	63	62,5	— 0,5
Total	1.273	1.456,5	+ 183,5
Chapitre 63-90 :			
— subventions pour investissements : (autorisations de programme) ..	348	276,8	— 71,2

*
**

Avant de clore cet examen des crédits budgétaires concernant la R.A.T.P., nous voudrions donner une récapitulation générale des aides diverses qui sont accordées aux transports parisiens par le canal tant de la Régie autonome que de la S.N.C.F.

Aides budgétaires de l'Etat.

	1976	1977	DIFFERENCE
	(En millions de francs.)		
<i>Dépenses ordinaires :</i>			
— S.N.C.F.	368	481,6	+ 113,6
— R.A.T.P.	1.273	1.456,5	+ 183,5
Total	1.641	1.938,1	+ 297,1
<i>Subventions d'investissements (autorisa- tions de programme) :</i>			
— S.N.C.F.	127,3	96	— 31,3
— R.A.T.P.	348	276,8	— 71,2
Total	475,3	372,8	— 102,5

III. — LA CARTE ORANGE

Bien qu'elle soit commune aux réseaux de la R.A.T.P. et de la banlieue parisienne de la S.N.C.F., la carte orange ayant surtout une influence sur le trafic de la première de ces entreprises, c'est dans le chapitre consacré à la Régie autonome qu'il nous a paru souhaitable d'évoquer cette importante question.

L'abonnement multimodal dit « carte orange », institué le 20 juin 1975, est valable sur l'ensemble des réseaux de transports en commun de la région des transports parisiens : R.A.T.P., S.N.C.F.-banlieue et l'Association professionnelle des transporteurs routiers de la région parisienne (A.P.T.R.).

La tarification repose sur des bases territoriales T. La région des transports parisiens est divisée en cinq zones approximativement annulaire et concentriques, la première étant limitée à Paris *intra muros*, les deuxième, troisième et quatrième présentant une dimension radiale croissante (entre 2,5 et 8 kilomètres) et la cinquième s'étendant jusqu'aux limites de cette région.

Depuis le 1^{er} juillet 1976 les prix d'abonnement mensuels sont les suivants :

(En francs.)

	DEUXIEME classe	PREMIERE classe
2 zones contiguës	45	90
3 zones contiguës	67	134
4 zones contiguës	90	180
5 zones contiguës	112	224

Depuis cette date, un abonnement annuel est également offert aux prix suivants :

(En francs.)

	DEUXIEME classe	PREMIERE classe
2 zones contiguës	490	980
3 zones contiguës	720	1.440
4 zones contiguës	970	1.940
5 zones contiguës	1.210	2.420

S'agissant d'un abonnement à caractère social, la compensation des pertes de recettes correspondantes est assurée, comme pour les cartes hebdomadaires de travail, par le versement de transport à la charge des employeurs de la zone des transports parisiens.

Le succès de cette mesure a permis d'atteindre rapidement la plupart des objectifs poursuivis par les Pouvoirs publics lors de sa création : égalisation de la charge des voyageurs indépendamment des moyens de transport utilisés, diminution de la charge des migrants, développement des déplacements inter-banlieues et vers les villes nouvelles, mise en place d'une billetterie simple en prévision de l'interconnexion des réseaux ferrés de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F. banlieue.

La possibilité d'accès à tous les réseaux de transports publics et la variété de trajets qui en résulte, la simplicité et la souplesse d'emploi qui diminuent la tension nerveuse de ses utilisateurs, la réduction sensible du coût des déplacements, permettent à la carte orange de contribuer à l'amélioration de la qualité de la vie en milieu urbain.

Du 20 juin 1975 (date de la mise en service) au 20 septembre 1976, 7.788.738 coupons mensuels ont été délivrés par la R.A.T.P. et 3.197.414 par la S.N.C.F., soit 10.986.152 au total.

A ce jour, les ventes de la carte orange marquent une nouvelle progression : les résultats globaux du mois d'octobre indiquent que le nombre des abonnés atteint 1.060.000.

Ces premières données statistiques permettent de définir les tendances des utilisateurs : ainsi, il apparaît que 39 % des cartes ont été prises pour les zones centrales que 88 % sont des cartes ayant leur point de départ ou leur point d'arrivée en zone 1 (Paris *intra muros*) et 12 % concernent des relations inter-urbaines. Bien que ces résultats demandent à être confirmés sur une plus longue période, on peut avancer que l'introduction de la carte orange a entraîné un trafic supplémentaire de 33 % sur Paris et de 10 % en banlieue : sur les autobus parisiens, 57 % des voyageurs payants sont porteurs de « carte orange », contre 45 % sur les réseaux routiers de banlieue ; pour le réseau ferré, les cartes « orange » représentent 39 % sur le R.E.R., 34 % sur le métro et 27 % sur la S.N.C.F.-banlieue.

Pour faire face à cet accroissement du trafic, la R.A.T.P. a dû augmenter de 30 unités son parc d'autobus ; ceux-ci circulent actuellement au plein de leur capacité aux heures de pointe. Le renforcement et le respect des mesures destinées à faciliter leur circulation permettraient un supplément de capacité à matériel égal.

Cette réforme tarifaire, sans pénaliser aucune catégorie de voyageurs puisque subsistent les autres titres de transport existants (billets et cartes hebdomadaires de travail) participe donc largement à la politique de priorité et de promotion des transports collectifs.

CHAPITRE V

Les chemins de fer secondaires.

Les crédits prévus (au titre des chemins de fer secondaires) pour 1977, comparés à ceux de 1976, se répartissent de la manière suivante :

(En francs.)

	1976	1977	DIFFERENCE
Réseau corse	7.622.000	9.220.000	+ 1.598.000
Autres réseaux	275.000	254.000	— 21 000
Totaux	7.897.000	9.474.000	+ 1.577.000

I. — LE RÉSEAU CORSE

Comme on peut le constater, la part du réseau Corse est prépondérante.

Rappelons qu'en application de la convention conclue en 1974 entre l'Etat et le département, l'Etat doit prendre en charge 90 % du déficit de ce réseau, les 10 % restants étant supportés par les budgets départementaux.

En fait, au cours des dernières années, le déficit d'exploitation a continué de croître, passant de 5,942 millions de francs en 1974 à 7,652 millions de francs en 1975 et à 10,128 millions de francs au budget révisé de 1976.

Cette forte augmentation s'explique en partie par la prise en compte, à partir de 1975, des annuités d'amortissement des emprunts souscrits auprès de la Caisse d'aide à l'équipement des collectivités locales pour l'achat d'autorails, ainsi que par une forte augmentation des dépenses, qui porte principalement sur le poste personnel passé de 6,300 millions de francs en 1974 à 9 millions de francs en 1976.

A ce montant s'est ajouté en 1974 un rappel de T.V.A. sur subvention pour les années 1972, 1973, 1974, de l'ordre de 1,2 million de francs.

Le crédit prévu pour 1977 s'élève à 9.220.000 F.

Quant aux recettes, l'augmentation de tarifs de 8 % intervenue le 21 janvier 1976 devrait seulement permettre de compenser des pertes de recettes par rapport aux prévisions, dues à la tendance actuelle à une diminution de la fréquentation notamment touristique. Aussi la participation de l'Etat devrait passer à 9,11 millions de francs pour l'exercice budgétaire 1976, compte tenu de la révision des prévisions de recettes et dépenses, et atteindre en 1977 un chiffre un peu supérieur.

II. — *LES AUTRES RÉSEAUX*

Il s'agit, en fait, d'opérations de liquidation de réseaux secondaires transférées sur route et, par ailleurs, du versement de subventions en annuités accordées par l'Etat aux départements et aux communes en application des lois des 11 juin 1880 et 31 juillet 1913 pour la construction de voies ferrées d'intérêt local, aujourd'hui disparues. Ces dépenses vont en s'amenuisant d'année en année et disparaîtront totalement à moyen terme.

CHAPITRE VI

Organisation de la continuité territoriale entre le continent et la Corse.

Le chapitre nouveau 45-34 est doté d'un crédit de 164,2 millions de francs destiné au versement de subventions en application des conventions passées entre l'Etat d'une part, la S.N.C.F. et les compagnies de navigation d'autre part.

Il s'agit de la mise en œuvre d'une nouvelle organisation des transports maritimes, entre les ports français du continent et la Corse qui a été créée en 1976 dans le cadre d'un service public.

Cette organisation où la S.N.C.F. joue un rôle important s'accompagne d'une nouvelle tarification qui a pour objet de mettre en application le principe de la continuité territoriale.

Les transports maritimes continuent d'être assurés par trois compagnies maritimes :

- la Société nationale maritime Corse-Méditerranée (S.N.C.M.) qui a remplacé la Compagnie générale transméditerranéenne,
- la Compagnie méridionale de navigation (C.M.N.),
- la S.O.M.E.C.A.

Les deux premières compagnies sont liées à l'Etat par des conventions qui définissent la consistance du service public maritime de voyageurs et de marchandises à destination et en provenance de la Corse (nombre de liaisons en basse et haute saison, capacité de la flotte, etc.).

Les transports réguliers de voyageurs et de véhicules accompagnés sont assurés exclusivement par la S.N.C.M.

Les transports réguliers de marchandises sont assurés par la S.N.C.M. et la C.M.N.

En outre, des obligations de service public sont également imposées à la S.O.M.E.C.A. qui n'effectue pas de transports réguliers, mais a pris l'engagement d'assurer l'acheminement du ciment en vrac à des tarifs imposés.

Quant à la S.N.C.F. elle intervient :

— au stade de l'organisation générale du service public maritime où elle est le conseiller des pouvoirs publics ; elle est l'interlocuteur unique du Comité consultatif de la desserte maritime de la Corse ; elle détient le pouvoir de contrôler l'exécution du service public ; enfin elle reçoit de l'Etat les crédits affectés à la continuité territoriale et répartit ces sommes entre les deux principales compagnies maritimes : S.N.C.M. et C.M.N. Toutefois, la subvention versée à la S.O.M.E.C.A. ne transite pas par la S.N.C.F.

— au stade des opérations de transports, la S.N.C.F. intervient :

- pour les transports de voyageurs et de véhicules accompagnés, elle met à la disposition des usagers dans un certain nombre de gares, un service de délivrance de titres de transport et de réservations pour le parcours maritime ;
- pour les transports de marchandises, elle organise un service assurant la manutention, entre les wagons et le quai portuaire, des marchandises transportées par fer sur continent et un service de commission de transports mais ne bénéficie pas d'un monopole.

Enfin la S.N.C.F. intervient directement dans le transport maritime par le biais d'une prise de participation de 25 % dans le capital de la S.N.C.M. qui s'est substituée à l'ancienne compagnie générale transméditerranéenne.

*

**

Par ailleurs et en vertu du principe de la continuité territoriale entre les ports du continent et de la Corse les tarifs ne sont plus spécifiquement maritimes, mais dérivés le plus étroitement possible des tarifs ferroviaires et routiers appliqués sur le continent.

Pour pouvoir appliquer ces tarifications, une distance ferroviaire fictive entre les ports du continent et les ports corses a été fixée ; sur cette base, les voyageurs paient, sur le trajet maritime, le tarif S.N.C.F. ; pour un parcours similaire, les véhicules accompagnés bénéficient du tarif bleu-blanc-rouge (trains auto-couchettes) mis en place par la S.N.C.F. en 1975 ; les lots homogènes de plus de 5 tonnes et le ciment en vrac bénéficient également des tarifs S.N.C.F. Pour les lots de moins de 5 tonnes, la S.N.C.F. intervient par l'intermédiaire du S.E.R.N.A.M.

En outre, les marchandises voyageant à bord de camions ou ensemble directement embarqués à bord des navires paient un tarif préférentiel afin d'encourager ce mode de transport qui est le plus économique pour la collectivité.

Par ailleurs, le coût de manipulations inhérentes à l'embarquement et au débarquement portuaire est pris en charge par l'Etat.

Enfin, les titres de transport couvrent aussi bien pour les passagers que pour les marchandises l'ensemble du transport terre-mer, à un prix connu d'avance.

CHAPITRE VII

Les régimes sociaux particuliers du domaine des transports terrestres.

Deux mesures figurent au chapitre 47-42.

D'une part, il est prévu un relèvement de 1.800.000 F de la subvention à la Caisse autonome de retraites et de prévoyance des transports. Cette subvention passerait ainsi à 7.500.000 F. La mesure a, en fait, un caractère automatique et résulte de l'application des dispositions du décret du 3 octobre 1955 qui oblige l'Etat à combler le déficit de cette Caisse.

D'autre part, la subvention versée par l'Etat à la R.A.T.P. pour compenser les charges sociales supplémentaires résultant pour la régie de l'intégration d'agents en provenance de l'Afrique du Nord est ramenée de 150.000 F à 95.000 F. Il s'agit d'un régime transitoire destiné à disparaître rapidement.

CHAPITRE VIII

Les subventions pour investissements.

Le chapitre 63-90 concerne les subventions versées par l'Etat en matière de transport. Les dotations prévues pour 1977, s'élèvent à 810,7 millions en autorisations de programme et 536,5 millions en crédits de paiement, soit une augmentation des premières de 31,5 millions de francs par rapport à l'année dernière et au contraire une diminution des seconds de 87,4 millions de francs.

Cette évolution divergente entre crédits de paiement et autorisations de programme s'explique essentiellement par le déroulement normal des programmes anciens qui arrivent dans leur phase terminale ainsi que par le lancement d'opérations nouvelles qui entraînent l'ouverture d'autorisations de programme dont les crédits de paiement seront étalés sur les budgets ultérieurs.

Les différentes subventions sont réparties dans les conditions ci-après :

A. — SUBVENTIONS D'ÉTUDES, DE RECHERCHES ET DE DÉVELOPPEMENT DE CARACTÈRE GÉNÉRAL

Les dotations prévues à ce titre, et qui s'élèvent à 33 millions de francs en autorisations de programme et 50 millions en crédits de paiement, sont destinées notamment au financement de programmes d'études lancés par les collectivités locales.

B. — TRANSPORTS ROUTIERS

Les autorisations de programme s'élèvent à 4 millions de francs et les crédits de paiement afférents aux mesures nouvelles à 3.380.000 F. Ces subventions concernent les centres routiers et les bureaux régionaux de transport.

C. — TRANSPORTS EN COMMUN DANS LA RÉGION PARISIENNE

Pour la région parisienne sont prévus 393,2 millions de francs en autorisations de programme et 337 millions en crédits de paiement. Ces dotations sont en majorité affectées à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P. et nous les avons analysées dans la partie du présent rapport consacrée à ces entreprises.

Les autres opérations intéressant la région parisienne sont :

1° *L'aménagement d'infrastructure de voirie pour les transports urbains* auquel doit être consacré une autorisation de programme de 10 millions de francs et des crédits de paiement de 14 millions. Ces crédits sont consacrés aux infrastructures en site propre dans les villes nouvelles (Evry, Saint-Quentin, Melun-Sénart) et à divers aménagements locaux de voirie (couloir réservé sur la R.N. 1 à Saint-Denis...).

2° *Le développement des transports collectifs dans les villes nouvelles de la région parisienne* qui se voient attribuer tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement 9.500.000. Cette aide financière de l'Etat est apportée aux villes nouvelles de Cergy-Pontoise, Evry, Saint-Quentin et Melun-Sénart pour la mise en place de réseaux de transports collectifs internes à l'agglomération.

D. — LES TRANSPORTS URBAINS EN PROVINCE

Pour les transports urbains de province, les autorisations de programme prévues s'élèvent à 366,5 millions, soit une somme un peu inférieure à celle consacrée à la région parisienne.

Ces autorisations de programme sont destinées aux opérations ci-après :

1° Construction des métros de Lyon, Marseille et Lille.

Les crédits prévus au titre de ces opérations s'élèvent à 93,5 millions et les crédits de paiement à 29 millions de francs.

Nous donnerons ci-dessous quelques précisions sur ces importantes opérations qui présentent un grand intérêt pour les populations concernées.

LE MÉTRO DE MARSEILLE

a) Les *caractéristiques techniques* des infrastructures sont les suivantes :

La longueur des voies est de 9,5 kilomètres et le nombre des stations de 12.

— 6,5 kilomètres sont en tunnel de la « Place Castellane » jusqu'aux « Chartreux » (neuf stations souterraines), 2 kilomètres jusqu'à « Frais Vallon », au niveau du sol sur le terre-plein central de l'autoroute S8 (en construction), avec une station intermédiaire à « Malpassé ».

— 1 kilomètre est en viaduc jusqu'à la station « La Rose ». Les bâtiments d'exploitation, garages d'exploitation, les bâtiments Petite révision et Grande révision, constituant les Ateliers du métro, sont situés à la station « La Rose ».

Les principales difficultés de construction se rencontrent dans les parties souterraines ; elles sont causées par l'hétérogénéité des diverses couches géologiques du sous-sol marseillais. Des effondrements de galerie, des affaissements de terrain, des nappes gazeuses ont gêné la bonne marche de travaux.

b) Le *matériel roulant* : les trains seront constitués de trois voitures à roulement sur pneumatique : deux motrices avec cabine de conduite et une remorque, d'une capacité de 352 voyageurs.

Les hypothèses actuelles de fréquentation de la première ligne de métro sont de 30 millions de voyageurs annuels en 1978, et de 54 millions en 1983.

c) Le *calendrier de réalisation* : le calendrier des travaux est globalement respecté avec cependant un retard de l'ordre de trois mois accumulé en 1971. La mise en service de la ligne sera faite en deux parties :

- « La Rose - Saint-Charles » à l'automne 1977 ;
- et « Saint-Charles-Castellane » au début 1978.

Le pourcentage de réalisation de l'ouvrage était d'environ 60 % au 1^{er} juillet 1976.

d) Le *coût et le financement de l'opération* : l'évaluation du coût du métro était de 643,775 millions de francs (hors taxes) aux condi-

tions économiques de janvier 1972. Dans les mêmes conditions, le coût du métro est actuellement évalué à 657,117 millions de francs.

Plan de financement.

(En millions de francs.)

	CUMUL jusqu'à fin 1975	1976	1977	1978	TOTAL
Dépense totale en francs au 1 ^{er} janvier 1972 (hors taxe)	240,845	272,024	127,284	16,964	657,117
Dépense totale en francs courants (hors taxe)	351,227	444,911	221,923	32,158	1.050,219
Crédits de paiement subvention Etat ..	114,415	136,550	15	5	270,965

Le chiffre de 270,965 millions de francs correspond à une estimation (provisoire) du montant de la subvention de l'Etat réévaluée selon la formule convenue au moment de la fixation à 210 millions de francs (valeur 1^{er} janvier 1971) du montant de la subvention forfaitaire.

La part de la dépense prise en charge sur le plan local bénéficie de prêts de la Caisse des dépôts et consignations et de la C.A.E.C.L.

La charge des emprunts contractés est répartie entre la ville de Marseille (78,5%) et le département des Bouches-du-Rhône (21,5%).

Le montant de la T.V.A. prélevé sur les travaux d'investissement sera restitué à l'organisme chargé de l'exploitation du métro.

LE MÉTRO DE LYON

a) *Les caractéristiques techniques* de l'infrastructure de ce métro sont les suivantes :

La longueur de la ligne est de 10,3 kilomètres. Elle comporte une ligne A Perrache-Bonnevay de 8,9 kilomètres avec 13 stations et une ligne B Charpennes-Part Dieu de 1,4 kilomètre avec trois stations (la station Charpennes étant commune avec la ligne A). La présence d'une nappe phréatique très peu profonde (en général à environ 4 mètres de la surface) a déterminé le choix de la solution galerie à faible profondeur.

b) *Le matériel roulant.* Chaque rame sera constituée de 3 voitures, deux motrices encadrant une remorque, d'une capacité de 371 places.

Les prévisions de trafic annuel sont comprises entre 36 millions et 48 millions de voyageurs durant les premières années d'exploitation.

c) Le *calendrier de réalisation*. Le calendrier des travaux est globalement respecté. Au 1^{er} juillet 1976, le pourcentage global de réalisation de l'ouvrage peut être estimé approximativement à 65 %.

La mise en service de la première ligne est prévue pour le mois de mai 1978.

d) Le *coût et le financement de l'opération*. L'évaluation du coût du métro était de 556,4 millions de francs (hors taxes) aux conditions économiques de janvier 1972. Le coût résultant de la convention du 25 février 1974 était de 714,2 millions de francs.

L'augmentation de coût de l'ouvrage était due notamment à diverses modifications du projet retenu :

- augmentation du gabarit ;
- enfoncement du profil en long ;
- allongement des quais de 50 à 70 mètres.

Le projet finalement retenu est actuellement évalué à 817,7 millions de francs aux conditions économiques de janvier 1972.

Le plan de financement est :

(En millions de francs.)

	CUMUL jusqu'à fin 1975	1976	1977	1978	TOTAL
Dépense totale en francs au 1 ^{er} janvier 1972 (hors taxe)	425,20	223,700	142,400	26,4	817,70
Dépense totale en francs courants (hors taxe)	616,70	386,800	166,100	52,8	1.322,4
Crédits de paiement subvention Etat ..	152,94	85,718	13,922	»	252,58

Le chiffre de 252,58 millions de francs correspond à une première estimation (provisoire) du montant de la subvention de l'Etat réévaluée selon la formule convenue au moment de la fixation à 200 millions de francs (francs 1^{er} janvier 1972) du montant de la subvention forfaitaire.

La part de la dépense prise en charge sur le plan local bénéficie de prêts de la Caisse des dépôts et consignations et de la C.A.E.C.L.

La charge des emprunts contractés est répartie entre la Communauté urbaine de Lyon et le département du Rhône (regroupés dans le syndicat des transports en commun de la région lyonnaise, maître d'ouvrage).

LE MÉTRO DE LILLE

La Communauté urbaine de Lille a adopté le 29 mars 1974 le principe d'une première ligne de transports en commun en site propre entre la ville nouvelle de Lille-Est et le centre hospitalier régional, en passant par la gare et le centre de Lille.

Le projet retenu le 27 juin 1975 a les caractéristiques suivantes :

La longueur de la ligne sera de 12,6 kilomètres (dont 4,9 kilomètres en viaduc, 5,1 kilomètres en souterrain et 2,6 kilomètres en tranchée ouverte). Le matériel roulant utilisé sera de type Val, construit par la Société des Engins Matra, c'est-à-dire un métro automatique léger sur pneus et à gabarit réduit.

Coût et financement du projet.

Son coût a été évalué à 875 millions de francs au 1^{er} janvier 1974 (soit 1.050 millions au 1^{er} janvier 1976) dont 187 millions pour le système Val proprement dit.

Une première tranche de subventions de l'Etat de 175 millions de francs est prévue pour 1977, les autorisations de programme s'élèvent à 85 millions de francs et les crédits de paiement à 15 millions.

Aménagements de voirie pour les transports collectifs urbains.

Des autorisations de programme d'un montant de 20 millions sont affectées à la participation de l'Etat dans des aménagements de voirie favorables aux transports collectifs dans le cadre des plans de circulation, les crédits de paiement correspondants sont de 15 millions de francs. L'intervention de la Direction des Transports terrestres dans le financement de plans de circulation vient en complément de celles du Ministère de l'Intérieur (Direction générale des collectivités locales) et du Ministère de l'Equipement (Direction des routes et de la circulation routière). La participation globale de l'Etat s'élève à un taux de 50 %.

2° Aménagements pour les transports collectifs urbains.

Pour l'aménagement d'« axes lourds » de circulation sont prévues des autorisations de programme d'un montant de 120 millions de francs et des crédits de paiement de 45,1 millions de francs.

A ce jour, les principales opérations d'axes lourds dont le financement est programmé en 1977 concernent notamment les villes de Saint-Etienne (Tramway), Nice (Site propre - Centre Aéroport), Clermont-Ferrand (Acquisitions foncières pour un axe lourd de transports collectifs), Lyon (Site propre - bus, prolongement ligne trolley-bus), Strasbourg (Réalisation d'une ligne de tramway).

3° Contrats de développement de transports collectifs en province.

Les autorisations de programme prévues s'élèvent à 125 millions et les crédits de paiement à 30 millions de francs.

Ces dotations sont destinées à la mise en place de contrats pluriannuels de développement, principale forme d'aide par subventions forfaitaires aux agglomérations s'engageant dans une politique active de promotion du transport collectif. Pour 1977, les candidats possibles sont : Grenoble, Rennes, Brest, Nice, Angers, Caen, Reims...

E. — TRANSPORTS A COURTE ET MOYENNE DISTANCE

Une dotation de 16 millions de francs est prévue en autorisations de programme pour la remise en état de chemins de fer d'intérêt général ou local.

F. — TRANSPORTS COMBINÉS

Pour les transports combinés rail-route sont prévues des dotations s'élevant en autorisations de programme à 5 millions de francs et pour les crédits de paiement relatifs aux mesures nouvelles à 500.000 F.

**G. — PROMOTION D'EXPÉRIENCES D'AMÉLIORATION DE
DESSERTES DE TRANSPORTS COLLECTIFS A COURTE
DISTANCE**

Les dotations comportent 15 millions en autorisations de programme et 6,7 millions de francs en crédits de paiement.

Ces crédits correspondent à une participation forfaitaire et dégressive de l'Etat à la réalisation d'expériences d'amélioration de dessertes à courte distance.

Pour 1977, il s'agit de poursuivre des opérations « test » (telles que les liaisons Nantes-Cholet, Lyon-Saint-Etienne) mises en place en 1976 dans le cadre de conventions avec la Société nationale des chemins de fer français et de les élargir, notamment dans le Limousin et la Lorraine.

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

L'examen des crédits du budget des Transports, tant en ce qui concerne la Section commune que celle des Transports terrestres, a donné lieu à un très large échange de vues.

Abordant tout d'abord l'examen de la Section commune, la Commission a décidé de vous proposer deux réductions de crédits, l'une d'un montant de 400.028 F concerne la suppression de 6 emplois nouveaux dont la création était prévue au service des statistiques des transports, l'autre qui s'élève à 686.000 F a trait également à une suppression d'emplois dont la création était proposée à l'Institut de recherche des transports (mesure 02-11-01). Dans l'un et l'autre cas, la création d'emplois, en l'état actuel de ses informations, ne lui a pas paru justifiée.

De même et pour des motifs analogues, elle a voté au budget des Transports terrestres la suppression des crédits (248.453 F) afférents à la création d'une cellule de contrôle pour les transports routiers (mesure 01-11-01).

Dans ce même budget, les interventions publiques croissent d'une année à l'autre d'une manière importante (de 10,4 à 11,5 milliards de francs) ; elles concernent, pour l'essentiel, les interventions publiques dont le déficit demeure très préoccupant.

Au cours de la discussion, différents commissaires, notamment M.M. Chochoy et Moinet ainsi que le Président Edouard Bonnefous ont évoqué la question de la coordination des transports et les inconvénients graves que représentait pour les finances publiques la réglementation actuelle qui est bien loin d'assurer une heureuse harmonisation entre les différents modes de transport, car on constate, en même temps qu'une détérioration financière du rail, une baisse du trafic des voies navigables malgré certains investissements réalisés dans ce domaine. C'est là un problème important qui devrait faire l'objet, de la part du Gouvernement, d'études et de mesures concrètes.

Par ailleurs, le Président Bonnefous s'est inquiété de la pollution croissante causée par de nombreux transports routiers et même des transports publics de voyageurs dont les moteurs mal réglés provoquent d'importantes nuisances, tant aux autres usagers de la route qu'à l'ensemble de la population.

Enfin, il a été souligné que les poids lourds trop souvent désertent les autoroutes, exception faite peut-être de l'autoroute du Nord, et viennent encombrer et détériorer la voirie ordinaire. La raison en est certainement le coût trop élevé des péages.

Concernant plus spécialement la S.N.C.F., M. Monory, rapporteur général, a critiqué la construction du train à grande vitesse Paris-Lyon qu'il craint être une réalisation de prestige.

Il a fait observer, en particulier, que le financement de cet important investissement, même si il est réalisé sur fonds d'emprunt, aurait indirectement des incidences budgétaires, ce qui justifierait la consultation du Parlement sur la poursuite de cette opération. Il s'est inquiété de la croissance constante des crédits mis à la disposition de la Société nationale, notamment en ce qui concerne les charges de retraite ; il a soulevé la question de l'âge de la retraite à la S.N.C.F. qui paraît, dans l'ensemble, trop bas. Il s'est préoccupé également de l'importance des crédits nécessités par le maintien en service de lignes omnibus déficitaires en province, crédits pour lesquels il souhaiterait avoir l'assurance que les évaluations sont rigoureuses. Enfin, il estime que l'on ne pourra indéfiniment maintenir des subventions compensatrices pour limitation des tarifs et qu'il faudrait avoir le courage de trancher dans le vif et de relever les tarifs pour les mettre en concordance avec les prix de revient réel.

Votre Rapporteur spécial a, pour sa part, défendu la construction de la ligne nouvelle Paris-Lyon, ligne qui doit, il convient de le rappeler, réduire d'une centaine de kilomètres la distance par fer entre ces deux villes et, partant, entraîner, de ce fait, des économies d'énergie. Mais surtout, seule la mise en service de cette ligne permettra de faire face à l'accroissement du trafic (marchandises et voyageurs) et d'en assurer la régularité et la sécurité actuellement compromises au niveau de saturation actuel, notamment en période de pointe. Enfin, à l'heure actuelle, le Sud-Est est très défavorisé en ce qui concerne les relations ferroviaires avec la capitale, les régions du Nord et de l'Est en raison de la durée des parcours, quand on compare notamment ces durées avec celles obtenues pour d'autres relations, Paris-Bordeaux par exemple, qui est effectué en 3 heures 50 minutes. Il apparaît donc normal de faire un effort en vue d'une amélioration de la desserte par chemin de fer de toutes les régions qui seraient intéressées par la nouvelle ligne : Bourgogne, Savoie, vallée du Rhône, Midi méditerranéen ainsi que les liaisons avec l'Italie et, pour partie, la Suisse.

Abordant les crédits concernant les transports dans la région parisienne et spécialement les crédits afférents à la R.A.T.P., votre Commission des Finances en a, une fois de plus, constaté l'importance comparée aux dotations attribuées pour les transports urbains en

province. M. Monory, pour sa part, a souligné que l'on trouve à l'origine de l'accroissement des aides de l'Etat aux transports parisiens un mauvais aménagement du territoire. La concentration d'une fraction importante de la population française dans les environs immédiats de la capitale se traduit, en définitive, sur le plan des transports par la nécessité de coûteux investissements, en raison du prix très élevé des infrastructures et par une consommation supplémentaire d'énergie. Tant qu'une véritable politique de décentralisation et d'aménagement du territoire n'aura pas été engagée, le problème du financement des transports urbains en région parisienne restera posé.

En réponse à M. Maurice Schumann qui avait évoqué le lancement des travaux d'un chemin de fer métropolitain dans l'agglomération lilloise, votre Rapporteur spécial a précisé que la participation de l'Etat aux dépenses d'infrastructure nécessitées par cette opération figurait dans les dépenses en capital du budget des Transports.

*
**

Sous le bénéfice des observations qui précèdent et sous réserve du vote des amendements qu'elle vous propose, la Commission des Finances a adopté les crédits du budget Transports I. — Section commune et II. — Transports terrestres.

AMENDEMENTS PRÉSENTÉS PAR LA COMMISSION

Art. 24.

ÉTAT B

Transports. — I. — Section commune.

Titre III. — Moyens des services : 40.281.698 F.

Amendement : Réduire ce crédit de : 1.086.028 F.

Transports. — II. — Transports terrestres.

Titre III. — Moyens des services : 1.426.186 F.

Amendement : Réduire ce crédit de : 248.453 F.