

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1975-1976

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 20 novembre 1975.

## 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 1976, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

Par M. René MONORY,

Sénateur,  
*Rapporteur général.*

TOME III

**LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPECIALES**  
**(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 Boscard-Monsservin, Jacques Boyer-Andrivet, Pierre Brousse, René Chazelle, Bernard Chochoy, Jean Cluzel, Yvon Coudé du Foresto, Marcel Fortier, André Fosset, Gustave Héon, Paul Jargot, Michel Kistler, Robert Lacoste, Fernand Lefort, Georges Lombard, Josy-Auguste Moinet, Mlle Odette Pagani, M. Pierre Prost, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Paul Ribeyre, Edmond Sauvageot, François Schleiter, Robert Schmitt, Maurice Schumann.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5<sup>e</sup> législ.) : 1880 et annexes, 1916 (tomes I à III et annexe 37), 1921 (tome XVIII) et in-8° 360.

Sénat : 61 (1975-1976).

---

Loi de finances. — Transports terrestres.

## SOMMAIRE

---

	Pages.
<b>Introduction</b> .....	3
<b>PREMIÈRE PARTIE. — La Section commune</b> .....	5
<b>DEUXIÈME PARTIE. — Les transports terrestres</b> .....	11
<b>Section I. — Les crédits budgétaires</b> .....	12
Chapitre I. — Les dépenses administratives.....	12
Chapitre II. — La batellerie.....	17
Chapitre III. — L'égalisation des conditions de concurrence pour la S. N. C. F. ....	18
Chapitre IV. — L'organisation des transports collectifs parisiens..	20
Chapitre V. — Les transports de voyageurs à courte distance....	22
Chapitre VI. — Les transferts sociaux.....	25
Chapitre VII. — Les régimes sociaux particuliers du domaine des transports terrestres.....	28
Chapitre VIII. — Les subventions pour investissements.....	29
Chapitre IX. — Tableaux récapitulatifs.....	33
<b>Section II. — Quelques problèmes particuliers concernant les transports                                   terrestres</b> .....	34
Chapitre I. — La S. N. C. F. ....	34
Chapitre II. — La R. A. T. P. ....	47
Chapitre III. — Les rapports financiers entre les entreprises de transport urbain et les collectivités publiques...	52
<b>Observations de la Commission des Finances</b> .....	61
<b>Annexe</b> .....	63

---

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.

Cet examen est effectué à partir d'une comparaison entre le budget initial de 1975 et celui qui nous est proposé pour 1976 ; toutefois, il convient de préciser que depuis le 1<sup>er</sup> janvier dernier trois lois de finances rectificatives successives sont venues modifier très sensiblement certaines données budgétaires votées à la fin de l'année dernière. Si, en ce qui concerne la Section commune, aucune modification n'a été apportée en cours d'année, il n'en est pas de même pour la section « Transports terrestres » pour laquelle sont intervenues d'importantes majorations de crédits, ainsi que permet de le constater le tableau ci-après.

TITRES	BUDGET VOTE pour 1975.	MODIFICATIONS apportées par les trois collectifs.	TOTAL des crédits ouverts pour 1975 (a).
(En millions de francs.)			
III .....	17,416	»	17,416
IV .....	8 508,997	»	8 508,997
V .....	11	94	105
VI .....	380	217	597
Total .....	8 917,413	311	9 228,413
Autorisations de programme. — V.....	15,570	94	109,570
Autorisations de programme. — VI.....	661,740	163,550	825,290
Total .....	677,310	257,550	934,860

(a) Compte non tenu, bien entendu, de la quatrième loi de finances rectificative qui doit intervenir avant la fin de la présente année.

PREMIERE 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 1975, les crédits demandés sont, pour les dépenses ordinaires, en diminution de 8,9 %, passant de 18 818 775 F à 17 138 208 F et, en ce qui concerne les dépenses en capital, en augmentation de 24,6 % pour les autorisations de programme et de 90,9 % pour les crédits de paiement.

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

Dépenses ordinaires.

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1975.	CREDITS PREVUS POUR 1976			DIFFÉ- RENCES entre 1975 et 1976.
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
(En francs.)					
Titre III. — <i>Moyens des services.</i>					
<i>Première partie.</i> — Personnel, rémunérations d'activité.....	2 883 700	3 204 780	+ 209 258	3 414 038	+ 530 338
<i>Troisième partie.</i> — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales .....	351 955	471 298	+ 12 022	483 320	+ 131 365
<i>Quatrième partie.</i> — Matériel et fonctionnement des services.....	3 729 920	3 780 120	+ 99 530	3 879 650	+ 149 730
<i>Sixième partie.</i> — Subventions de fonctionnement .....	11 853 200	11 853 200	— 2 492 000	9 361 200	— 2 492 000
Totaux pour le titre III....	18 818 775	19 309 398	— 2 171 190	17 138 208	— 1 680 567

**Dépenses en capital.**

NUMERO des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS de programme.		DIFFE- RENCES entre 1975 et 1976.	CREDITS DE PAIEMENT		DIFFERENCES entre 1975 et 1976.
		Votées pour 1975.	Prévues pour 1976.		Votés pour 1975.	Prévus pour 1976.	
				(En francs.)			
	<i>Titre V. — Investissements exécutés par l'Etat.</i>						
	<i>Troisième partie. — Transports, communications et télécommunications :</i>						
53-10	Etudes générales des transports.....	19 800 000	21 065 000	+ 1 265 000	15 000 000	28 281 000	+ 13 281 000
53-11	Statistique des transports.....	1 200 000	1 278 000	+ 78 000	1 000 000	1 035 000	+ 35 000
	Totaux pour la troisième partie du titre V....	21 000 000	22 343 000	+ 1 343 000	16 000 000	29 316 000	+ 13 316 000
	<i>Titre VI. — Subventions d'investissements accordées par l'Etat.</i>						
	<i>Troisième partie. — Transports, communications et télécommunications :</i>						
63-40	Subvention à l'Institut de recherche des transports.	3 600 000	8 311 000	+ 4 711 000	4 000 000	8 871 000	+ 4 871 000
	Totaux pour les titres V et VI.....	24 600 000	30 654 000	+ 6 054 000	20 000 000	38 187 000	+ 18 187 000

## I. — Les crédits de fonctionnement de l'administration centrale.

Les crédits demandés à ce titre pour 1976 s'élèvent à 7 777 008 F, en augmentation de 811 433 F par rapport à l'année dernière. Sur cette somme 490 623 F représentent des mesures acquises, les mesures nouvelles s'élevant par conséquent à 320 810 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 1975 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 35 200 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 1976, d'une part, par deux 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 237 330 F ;

2° Un relèvement des dotations pour les frais de fonctionnement des deux postes d'attachés des transports existant à l'étranger, Washington et Tokyo (+ 32 957 F) ;

3° Un ajustement des crédits de fonctionnement de l'administration centrale (+ 35 523 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 concernant les différents moyens de transport

bénéficie du reste d'une double subvention. L'une au titre des dépenses ordinaires, l'autre dont nous parlerons plus loin au titre des dépenses en capital. Il est proposé pour 1976 d'effectuer une répartition différente des subventions, la part de celle prévue au titre des dépenses en capital étant très nettement augmentée. De ce fait la subvention de fonctionnement se trouverait ramenée en 1976 à 9 361 200 F, soit une diminution de 2 492 000 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 augmentation de 1 265 000 F par rapport au précédent budget. Quant aux crédits de paiement, ils s'élèvent à 28,3 millions de francs, ce qui représente presque un doublement par rapport à ceux de l'année dernière.

### b) STATISTIQUES DES TRANSPORTS

(Chapitre 53-11.)

Les autorisations de programme demandées pour 1976 se montent à 1 278 000 F, en augmentation de 78 000 F sur l'année précédente ; quant aux crédits de paiement ils se montent à 1 million de francs, pratiquement sans changement.

c) SUBVENTION A L'INSTITUT DE RECHERCHE DES TRANSPORTS

(Chapitre 63-40.)

Les autorisations de programme demandées pour 1976 s'élèvent à 8,3 millions de francs contre 3,6 millions l'année précédente et les crédits de paiement à 8,8 millions de francs, soit plus du double.

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.

Cette augmentation très importante provient, en fait, du transfert, dont nous avons parlé plus haut, d'une fraction de la subvention de fonctionnement.



## DEUXIEME 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, 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.

Le tableau ci-après regroupe les différents crédits demandés pour 1976.

	1975	1976	DIFFERENCE
<i>Dépenses ordinaires.</i>		(En francs.)	
Dépenses administratives.....	17 416 440	21 276 622	+ 3 860 182
<i>Subventions aux entreprises de transport.</i>			
Egalisation des conditions de concurrence pour la S. N. C. F. ....	2 050 000 000	2 960 000 000	+ 910 000 000
Batellerie .....	6 625 000	22 065 000	+ 15 440 000
Organisation des transports collectifs parisiens .....	1 239 350 000	1 507 000 000	+ 267 650 000
Transports de voyageurs à courte distance .....	784 382 000	1 090 897 000	+ 306 515 000
<b>Total .....</b>	<b>4 080 357 000</b>	<b>5 579 962 000</b>	<b>+ 1 499 605 000</b>
Régimes sociaux particuliers du domaine des transports terrestres et transferts sociaux.....	4 428 640 000	4 826 860 000	+ 398 220 000
<b>Total général.....</b>	<b>8 526 413 440</b>	<b>10 428 098 622</b>	<b>+ 1 901 685 182</b>
<i>Dépenses en capital.</i>			
Dépenses administratives :			
Autorisations de programme....	15 570 000	16 900 000	+ 1 330 000
Crédits de paiement.....	11 000 000	12 710 000	+ 1 710 000
Subventions d'équipement :			
Autorisations de programme....	661 740 000	779 200 000	+ 117 460 000
Crédits de paiement.....	380 000 000	623 890 000	+ 243 890 000
<b>Total :</b>			
Autorisations de programme....	677 310 000	796 100 000	+ 118 790 000
Crédits de paiement.....	391 000 000	636 600 000	+ 245 600 000

PREMIERE SECTION  
**LES CREDITS BUDGETAIRES**

CHAPITRE PREMIER

**Les dépenses administratives.**

A. — LES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Les dépenses administratives de fonctionnement se répartissent, en fait, en deux catégories :

*1° Les dépenses des organismes centraux  
et départementaux des transports terrestres.*

Dans le cadre des mesures nouvelles, est prévue la création de vingt-sept emplois de contractuels dans le but de renforcer les actions entreprises en faveur des transports collectifs. Ces actions doivent porter notamment sur le développement des transports urbains dans les agglomérations importantes et sur l'élaboration des schémas régionaux de transport.

Par ailleurs est prévue une augmentation des crédits demandés pour faire face aux dépenses des commissions mixtes internationales.

*2° Organisation et fonctionnement des transports de défense.*

Il est proposé de relever de 280 000 F et de porter ainsi à 4 280 000 F les crédits afférents aux dépenses d'entretien des infrastructures ferroviaires maintenues en état pour les besoins de la Défense nationale.

B. — LES DÉPENSES EN CAPITAL

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

1° Chapitre 53-11. — *Etudes, recherches, développement et expérimentation.*

Les autorisations de programme demandées pour 1976 s'élèvent à 13 500 000 F, en augmentation de 2 230 000 F sur le budget précédent.

Les crédits de paiement correspondants sont de 9 520 000 F contre 8 millions de francs au budget voté de 1975.

Ces dotations sont destinées à effectuer des études concernant les transports urbains et interurbains.

A propos des transports urbains, les principaux thèmes d'études porteront, en 1976, sur la mobilité par transports collectifs, l'étude d'un autobus futur, le développement des transports collectifs dans les villes moyennes et sur des dessertes périphériques.

Pour les transports urbains, les études doivent porter :

- d'une part, sur les transports de marchandises et le développement des transports combinés, les économies d'énergie dues à une rationalisation de l'utilisation des moyens de transport existants et sur l'amélioration de la connaissance du marché des transports ;
- d'autre part, sur les transports interurbains de voyageurs.

C'est à ce chapitre qu'ont été imputées dans les lois de finances précédentes les dotations concernant la construction du tunnel sous la Manche ; on ne saurait donc terminer l'examen de ce chapitre sans évoquer le problème des conséquences financières de cet abandon.

\*  
\* \*

*L'abandon de la construction du tunnel sous la Manche.*

Rappelons tout d'abord qu'une importante dotation (94 millions de francs) a été ouverte à ce titre au présent chapitre par la troisième loi de finances rectificative pour 1975, mais bien qu'aucune dotation nouvelle ne soit inscrite dans le présent projet de budget, votre rapporteur a estimé nécessaire de faire le point de la situation et de préciser les charges financières qui incomberont finalement à la France du fait de l'arrêt définitif des travaux.

Les travaux de la phase 2 du tunnel sous la Manche ont été entrepris en application des textes signés le 17 novembre 1973 entre les Gouvernements français et britannique et entre chacun d'entre eux et les sociétés chargées du financement et de la construction de l'ouvrage. Il s'agit :

- du projet de traité franco-britannique relatif au tunnel sous la Manche ;
- de l'échange de lettres entre les Ministres des Affaires étrangères ;
- de la convention n° 2.

Ces textes permettaient de commencer l'exécution des ouvrages d'accès et de quelques kilomètres de galerie de service. Toutefois la convention n° 2 prévoyait certaines clauses d'abandon, dont en particulier la non-ratification du traité par les Gouvernements à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1975.

Les travaux de la phase 2 ont donc bien été entrepris avec l'accord des deux Gouvernements, mais les travaux de la phase 3, qui devaient permettre la réalisation effective de l'ouvrage, ne pouvaient être entrepris qu'après ratification du traité et signature d'une nouvelle convention.

L'ensemble de ces modalités a été présenté au Parlement français au mois de décembre 1974 et approuvé par la loi n° 74-1103 du 25 décembre 1974.

Par ailleurs, le Gouvernement français était conjointement responsable avec le Gouvernement britannique en cas d'abandon n'incombant pas aux sociétés. Cette responsabilité résulte de la convention n° 2 qui précise notamment que « le projet sera réputé avoir été abandonné par les Gouvernements si le traité n'est pas ratifié avant le 1<sup>er</sup> janvier 1975 ». Les Gouvernements doivent dans ce cas :

- prendre en charge tous les emprunts ;
- assurer le financement du solde des dépenses dûment engagées à la date de l'abandon (y compris les débits de résiliation) ;
- acquérir les actions des sociétés, le prix total de ces actions étant égal à 2,1 fois le montant du capital émis en phase 1, et 1,4 fois le montant du capital émis en phase 2.

D'autre part, un échange de lettres intérieur entre les Ministres des Affaires étrangères des deux Gouvernements intéressés prévoit

qu'en cas d'abandon ces Gouvernements se partagent également les dépenses d'indemnisation mises à leur charge par la convention n° 2.

En conséquence de ces différents textes et à la suite de la non-ratification du traité par la Grande-Bretagne, le Gouvernement français a eu à régler les sommes suivantes :

a) *Achat des actions* :

Montant initial .....	60 986 800 F.
Valorisation .....	36 983 400
	<hr/>
	97 972 800 F.

Cette opération est intervenue le 30 juin 1975 par imputation sur le compte spécial du Trésor 904-09 ;

b) *Remboursement de l'emprunt de la Société française* .....

	34 396 685 F.
--	---------------

Ce remboursement est intervenu le 13 février 1975 ;

c) *Règlement du solde des dépenses et débits de résiliation (chiffre provisoire)* .....

	69 000 000 F.
--	---------------

d) *Financement des travaux de fermeture du chantier de Sangatte.*

Ces travaux sont évalués à environ 25 millions de francs. Au total la charge que la France aura à supporter sera de l'ordre de 225 millions, dont 188 millions correspondent à des dépenses effectivement réalisées.

Ajoutons que le crédit de 94 millions a été ouvert par la troisième loi de finances rectificative pour 1975 correspondant aux sommes prévues aux c) et d) ci-dessus.

De son côté, le Gouvernement britannique aura à régler des sommes analogues à la British Channel Tunnel Company, mais, du fait de la dévaluation de la livre, les montants réglés par le Gouvernement britannique ont une contre-valeur en francs inférieure aux montants réglés par le Gouvernement français.

Quant aux modalités de partage, elles ont été fixées par un accord du 24 juin 1975 en vertu duquel le Gouvernement britannique a remboursé au Gouvernement français avant le 31 juillet 1975 un

premier montant de 8 374 765 F, correspondant à la compensation entre les sommes versées pour l'indemnisation des actionnaires des deux sociétés.

Une deuxième compensation a été effectuée en septembre 1975 pour le règlement des autres dépenses et, s'il y a lieu, une troisième aura lieu en février 1976. Leur montant, qui dépendra du cours de la livre et de l'arrêt définitif des comptes, n'est pas encore connu.

## 2° Chapitre 53-22. — *Transports routiers.*

Les autorisations de programme s'élèvent à 3,4 millions de francs ; les crédits de paiement à 3,2 millions de francs. Ces dotations doivent être affectées à :

a) L'acquisition d'un terrain et l'acquisition d'un nouveau bureau régional de fret en région parisienne ;

b) 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.

\*  
\* \*

Après cet examen des crédits de fonctionnement des services administratifs des Transports terrestres, nous aborderons dans les chapitres suivants les différentes dotations concernant les subventions d'exploitation versées aux entreprises de transport, ainsi que celles ayant trait à la réalisation d'infrastructures nouvelles.

## CHAPITRE II

### La batellerie.

Les crédits prévus à ce titre, au chapitre 45-23, s'élèvent à 22 millions de francs, en très forte augmentation (+ 15,4 millions) par rapport à l'exercice précédent.

Les crédits demandés pour 1976 sont destinés à :

#### 1° FAVORISER L'ADAPTATION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE DE LA BATELLERIE

Il est proposé l'ouverture à ce titre, en 1976, d'une dotation de 7 905 000 F, contre 4 625 000 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. Pour ce faire, il est envisagé, d'une part, de porter l'indemnité maximum de 40 000 à 50 000 F et, d'autre part, d'élever la moyenne des indemnités de 30 000 à 40 000 F.

#### 2° FAVORISER L'ÉQUIPEMENT DE LA FLOTTE RHÉNANE

Un effort très important est prévu, à ce titre, pour 1976, puisque les crédits doivent passer de 2 millions de francs à 14 600 000 F.

Il paraît, en effet, nécessaire de redéfinir dans ce domaine une politique de la batellerie pour tenir compte, d'une part, des prévisions de la concurrence étrangère qui entraînent une adaptation de la flotte battant pavillon français et, d'autre part, des équipements existants, ainsi que des extensions prévisibles. La modernisation et le développement des infrastructures dans le domaine de la navigation intérieure ne peuvent se concevoir que si nous nous dotons des unités modernes susceptibles d'utiliser, avec une rentabilité maximum, ces infrastructures. Dès maintenant, il convient de préparer l'avenir sur ce point, en particulier dans la perspective de l'achèvement du grand axe fluvial mer du Nord—Méditerranée.

### CHAPITRE III

#### L'égalisation des conditions de concurrence pour la S. N. C. F.

Les crédits inscrits aux chapitres 45-21 et 47-21 ont pour objet de permettre le versement à la S. N. C. F. des subventions auxquelles elle peut prétendre en application des articles 19, 19 *bis* et 19 *quater* de la Convention du 31 août 1937.

Aux termes de ces articles, l'Etat est tenu de participer, d'une part, aux dépenses d'entretien de l'infrastructure, des passages à niveau et des retraites de la S. N. C. F. et d'autre part, de compenser, le cas échéant, les pertes de recettes résultant pour le chemin de fer du refus opposé par le Gouvernement pour des motifs de politique à une augmentation de tarif proposée par la S. N. C. F. Ces participations sont calculées de la manière suivante :

#### 1° 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 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.

Cette subvention figurait jusqu'à présent dans les seules lois de finances rectificatives. Par un souci de clarté budgétaire et de bonne gestion, que l'on doit souligner, pour la première fois elle est inscrite cette année dans la loi de finances.

Son montant (625 millions de francs) a été fixé cette année en fonction d'un certain nombre d'hypothèses concernant l'évolution du trafic et des tarifs mais revêt fatalement un caractère évaluatif.

#### 2° CHARGES D'INFRASTRUCTURE GRANDES LIGNES

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 l'infrastructure ferroviaire, de façon à lui assurer un traitement équivalant à celui que l'Etat applique aux infrastructures des autres modes de transports concurrents. Cette contribution, à caractère forfaitaire, est révisée chaque année.

### 3° PASSAGES A NIVEAU PUBLIC

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 régime juridique de la voie traversée. Cette contribution est calculée :

- sur la base des salaires et des prix ;
- en fonction de l'évolution des effectifs de gardiennage.

### 4° CHARGES DE RETRAITES

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

- a) Charges de toute nature afférentes aux prestations, diminuées des produits des fonds de la caisse des retraites ;
- b) Les cotisations sociales (part salariale et part patronale).

Compte tenu des règles de calcul indiquées ci-dessus, les contributions prévues pour 1976 au titre des articles 19, 19 *bis* et 19 *quater* de la Convention sont les suivantes :

CHAPITRES	OBJET	1975	1976	DIFFERENCE
(En millions de francs.)				
45-21	Compensation d'exploitation à la S. N. C. F. ....	»	625	+ 625
45-21	Passages à niveau :			
	Grandes lignes.....	335	354	+ 19
	Banlieue .....	15	16	+ 1
47-21	Charges de retraites.....	3 737,5	4 135	+ 397,5
	Total.....	4 087,5	5 130	+ 1 042,5

## CHAPITRE IV

### **L'organisation des transports collectifs parisiens.**

Le chapitre 45-31 regroupe les crédits concernant les transports en commun dans la Région parisienne et destinés à la fois à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P.

#### 1° R.A.T.P.

Pour la R. A. T. P., il s'agit de la subvention qui est versée à cet organisme pour compenser les pertes de recettes résultant pour elle du refus opposé par le Gouvernement à une augmentation des tarifs suffisante pour lui permettre de réaliser son équilibre financier.

En effet, conformément aux dispositions du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, la Régie a droit au remboursement par l'Etat et les collectivités locales intéressées des pertes de recettes qui lui sont imposées. Ce remboursement est effectué, 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 1975, la compensation de cette perte de recettes avait donné lieu à l'ouverture d'un crédit de 728 millions. Il est proposé pour 1976 de majorer ce crédit de 155,6 millions de francs, soit 21,4 %, pour le porter par conséquent à 883,6 millions de francs.

2° S.N.C.F.

Pour l'exercice 1975, une dotation de 185 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 112 millions de francs en 1976 et de la porter, par conséquent, à 297 millions de francs.

## CHAPITRE V

### Les transports de voyageurs à courte distance.

Dans le chapitre 45-33 se trouvent regroupées trois catégories de subventions intéressant respectivement :

- les réseaux de chemins de fer d'intérêt local ;
- les chemins de fer secondaires d'intérêt général ;
- les services omnibus de la S. N. C. F. autres que ceux de la Région parisienne.

#### 1° LES RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL

Il s'agit, en fait, de la liquidation d'opérations fort anciennes car toutes antérieures à 1914. Les subventions prévues à ce chapitre ont, en effet, été 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 réseaux ferrés d'intérêt local. Ces subventions sont destinées à disparaître progressivement, à mesure que viendront à extinction les concessions auxquelles elles se rattachent.

#### 2° LES CHEMINS DE FER SECONDAIRES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

Les crédits prévus pour 1976 se répartissent de la manière suivante :

	1975	1976	DIFFERENCE
	(En francs.)		
Réseau corse.....	8 300 000	7 622 000	— 678 000
Chemins de fer de la Mure.....	964 000	»	— 964 000
Autres réseaux.....	118 000	275 000	+ 157 000
Totaux.....	9 382 000	7 897 000	— 1 485 000

a) *Réseau corse.*

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 le département.

Le déficit de l'exercice 1975 est évalué à 8 470 000 F, la dépense à la charge du budget général peut donc être fixée à 7 522 000 F.

b) *Réseau de la Mure.*

Aucune subvention n'est prévue pour 1976. En effet, le déficit d'exploitation de cet exercice est évalué à seulement 130 000 F ; il n'a pas été jugé utile de demander de subvention pour ce chemin de fer, eu égard notamment à l'accroissement constaté de son trafic et à l'existence d'un fonds de roulement.

c) *Autres réseaux.*

Il s'agit de la couverture de dépenses de liquidation et de transport sur route ou de règlement d'annuités concernant divers petits réseaux. Le crédit proposé est de 275 000 F se décomposant comme suit :

50 000 F représentant le règlement des subventions de l'Etat accordées pour l'exploitation de lignes d'intérêt local jusqu'à l'expiration de concession ;

220 000 F représentant les charges de l'Etat pour le réseau du Vivarais-Lozère ;

5 000 F représentant les charges de l'Etat pour le réseau Paris—Orléans—Corrèze.

*Subvention à la S. N. C. F. en application des articles 18, 18 ter, 18 quater et 18 quinquies de la Convention du 31 août 1937.*

La subvention inscrite à ce titre, et qui constitue la partie de beaucoup la plus importante du présent chapitre, est destinée à compenser le maintien en activité de services omnibus déficitaires autres que ceux de la Région parisienne.

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 du déficit des services omnibus dont l'Etat aura refusé d'autoriser la fermeture ou le transfert sur route, ainsi que du déficit résiduel des services routiers de substitution. Ce déficit, qui est pris en charge par l'Etat, est égal aux sommes que la fermeture du service aurait permis à la S. N. C. F. d'économiser.

Le mécanisme résultant du contrat de programme prévoit la prise en charge progressive par l'Etat de ce déficit par tranches annuelles de 3 670 kilomètres de voies desservies.

Le crédit prévu à ce titre pour 1976 s'élève à 1 083 millions de francs, en augmentation de 308 millions de francs, soit près de 40 % par rapport à 1975.

Cette forte majoration des crédits est la conséquence de la prise en charge par l'Etat de la compensation d'une tranche complémentaire de 1 600 kilomètres de service omnibus. Il est à noter que la compensation des dernières tranches est d'un montant plus élevé que les premières, qui concernaient des services purement ruraux. Au terme du contrat de programme, la compensation qui a porté en 1975 sur 22 320 kilomètres de lignes desservies par des services omnibus de voyageurs portera donc en 1976 sur la totalité de ces services, soit 23 940 kilomètres.

## CHAPITRE VI

### Les transferts sociaux.

Le chapitre 46-43 regroupe les dotations que l'Etat est amené à verser aussi bien à la S. N. C. F. qu'à la R. A. T. P. pour compenser les pertes de recettes résultant pour ces deux entreprises des tarifs sociaux qui leur sont imposés.

#### 1° S. N. C. F.

Les tarifs sociaux donnent lieu à une compensation en application des articles 18 *ter* et 20 *bis* de la Convention.

Rappelons qu'aux termes de ces articles l'Etat doit rembourser à la S. N. C. F. les pertes de recettes qui résultent pour elle des obligations de transport à titre gratuit ou à des tarifs réduits qui lui sont imposés par voie législative, réglementaire ou conventionnelle.

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.

C'est pour permettre le versement de ces sommes que des crédits sont ouverts au budget de différents Ministères. Concernant le Ministère des Transports, les crédits prévus sont destinés à faire face aux réductions de tarifs 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 s'élèvent pour 1976 à 630 millions de francs, sans changement par rapport à 1975.

## 2° R. A. T. P.

Deux catégories de réductions sociales 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<sup>er</sup> janvier 1958.*

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

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

b) *Les pertes de recettes résultant de réductions tarifaires instituées à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1958.*

Pour les réductions tarifaires nouvelles, ou lorsque le taux de réduction a été relevé par rapport à celui en vigueur le 31 décembre 1957, les pertes de recettes qui en résultent sont supportées par l'Etat ou par la collectivité locale qui a fait la demande de la réduction. Les réductions tarifaires 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<sup>er</sup> 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 et à concourir au financement des investissements.

Compte tenu de ces éléments, la dotation prévue à ce titre pour la R. A. T. P. en 1976 s'élève à 63 millions de francs.



Au total, les crédits demandés au titre des transferts sociaux incombant au Ministère des Transports s'élèvent pour 1976 à 686 millions de francs, sans changement au total par rapport à l'exercice précédent.

Toutefois la répartition en est un peu différente ainsi qu'il résulte du tableau ci-après :

	1975	1976
	(En millions de francs.)	
R. A. T. P. ....	56	63
S. N. C. F., banlieue parisienne .....	45	55
S. N. C. F., grandes lignes .....	585	568
Total .....	686	686

Pour la R. A. T. P., la majoration prévue (7 millions de francs) tient compte d'une part d'une prévision de majoration de tarif de 10 centimes au mois de juillet 1976 et d'un accroissement de trafic de 3 %.

Pour la S. N. C. F. grandes lignes, une diminution de 17 millions de francs est attendue essentiellement de l'allégement qui serait apporté par le plafonnement qui est à l'heure actuelle envisagé de la réduction accordée en 1<sup>re</sup> classe au niveau de celle de 2<sup>e</sup> classe.

En revanche pour la banlieue, on constate une augmentation due à la majoration prévue du module tarifaire à l'accroissement du trafic estimé à 3 % et à l'extension de la zone du Syndicat du transport parisien à la quasi-totalité des lignes de la banlieue S. N. C. F.

## CHAPITRE VII

### **Les régimes sociaux particuliers du domaine des transports terrestres.**

Il est prévu au chapitre 47-42 un relèvement de 710 000 F de la subvention à la Caisse autonome de retraites et de prévoyance des transports. Cette mesure a, en fait, un caractère automatique et résulte de l'application des dispositions du décret du 3 octobre 1955.

## CHAPITRE VIII

### Les subventions pour investissements.

Ces subventions sont inscrites au chapitre 63-90. Pour 1976, il est prévu de doter ce chapitre de 779,2 millions de francs en autorisations de programme, soit une augmentation de 117,4 millions par rapport à l'année dernière, et de 623,9 millions de francs en crédits de paiement, soit 243,9 millions de francs de plus que pour l'exercice précédent.

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

#### 1° SUBVENTIONS D'ÉTUDES, DE RECHERCHES ET DE DÉVELOPPEMENT DE CARACTÈRE GÉNÉRAL

Les dotations prévues à ce titre, et qui s'élèvent à 30 millions en autorisations de programme et 9 millions en crédits de paiement au titre des mesures nouvelles, sont destinées notamment au financement de programmes d'études lancés par les collectivités locales et concernant :

- la restructuration de réseaux qui apparaît indispensable ;
- la mise en place d'axes lourds de transports collectifs qui permettront une amélioration rapide de la qualité des services en n'impliquant que des investissements légers par l'utilisation préférentielle d'infrastructures routières ou d'emprises publiques existantes ;
- la définition d'une politique de stationnement cohérente avec les objectifs d'utilisation des transports individuels et collectifs ;
- ainsi qu'à la participation au financement d'études et de réalisations de formes nouvelles d'exploitation de transport de surface et à l'expérimentation commerciale de transports collectifs urbains, et notamment les opérations ci-après :
  - financement partiel de la construction du tronçon probatoire du métro de Lille (Val) ;

- poursuite des études et expérimentation du Poma 2000 (optimisation de système, construction d'un tronçon probatoire de 1,5 kilomètre, d'Aramis (poursuite de la deuxième phase du contrat de développement R. A. T. P.), du Vec (installation du système à Bagnolet).

## 2° TRANSPORTS ROUTIERS

Les autorisations de programme s'élèvent à 6 millions de francs et les crédits de paiement à 4 200 000 F.

Ces dotations sont destinées aux opérations suivantes :

- subvention pour l'agrandissement des centres routiers de Metz, Lille, Chalon-sur-Saône et Nantes ;
- création de nouveaux centres à Bourg-en-Bresse et Toulouse ;
- poursuite des opérations d'assistance de gestion du Centre de productivité des transports.

En 1976, ce centre devrait disposer d'un réseau de vingt assistants de gestion regroupés en six délégations interrégionales (Lille, Nancy, Angers, Lyon, Toulouse et Paris). Ces centres apporteront leur aide principalement aux entreprises artisanales et moyennes. Dans de nombreux cas, ces interventions sont faites gratuitement ou à des taux modérés, variant selon le chiffre d'affaires des entreprises.

A côté des assistants de gestion, le centre dispose d'une douzaine de conseillers spécialistes, relevant des disciplines suivantes : droit, réglementation et finances, marketing, technologie, informatique. Ces spécialistes sont chargés d'adapter au secteur du transport les techniques modernes de gestion qui ont fait leur preuve depuis plusieurs années dans l'industrie et la distribution.

Aux crédits prévus pour le Centre de productivité des transports s'ajoutent les crédits à verser au bureau régional de Bretagne pour soutenir et encourager les études de transport susceptibles de permettre le désenclavement de cette région.

### 3° INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS EN COMMUN EN RÉGION PARISIENNE

Le tableau ci-après donne la décomposition des différentes opérations prévues :

#### *Autorisations de programme.*

(En millions de francs.)

R. A. T. P. ....	348
S. N. C. F. ....	127,3
Voirie urbaine .....	10
Transports collectifs dans les villes nouvelles de la Région parisienne .....	10

Par ailleurs, des autorisations de programme d'un montant de 111 millions de francs et des crédits de paiement de 40 millions de francs sont prévus au titre de l'aménagement d'infrastructures de voirie pour les transports collectifs urbains en province.

Il s'agit de crédits destinés au financement, d'une part, de plans de circulation et, d'autre part, du tronçon probatoire du métro de Lille, ainsi qu'à certains aménagements d'infrastructures pour les transports en commun (axes lourds) :

— construction de transports collectifs en site propre (tramway moderne ou autre véhicule guidé) ;

— opération nécessitant des transports importants de voirie pouvant conduire, par exemple, à la mise en site protégé sur toute sa longueur d'une ligne d'autobus avec priorité à tous les feux ou à la mise en site propre d'un axe central utilisé par un nombre important de lignes d'un réseau de surface, assorti éventuellement de la construction de passages dénivelés à certains carrefours.

### 4° INFRASTRUCTURES DES TRANSPORTS EN COMMUN EN PROVINCE

Il s'agit essentiellement des opérations de subventions pour la construction des métros de Lyon et de Marseille.

Pour Lyon les autorisations de programme prévues pour 1976 s'élèvent à 52 millions de francs et les crédits de paiement à 94 millions de francs.

Pour Marseille les autorisations de programme s'élèvent à 62 millions de francs et les crédits de paiement à 114 millions de francs.

#### 5° TRANSPORTS COMBINÉS

Il s'agit des centres rail-route de Noisy-le-Sec pour lesquels sont prévus des autorisations de programme d'un montant de 10 millions de francs et des crédits de paiement s'élevant à 9,8 millions de francs.

#### 6° TRANSPORTS DE VOYAGEURS A COURTE DISTANCE

Les autorisations de programme prévues s'élèvent à 12,7 millions de francs et les crédits de paiement à 7 millions de francs et concernent, d'une part l'amélioration du réseau ferré et d'autre part, la promotion de dessertes ferroviaires cadencées sur les liaisons suivantes :

- Calais—Dunkerque ;
- Metratsaco (Strasbourg, Mulhouse, Bâle, Belfort) ;
- Metrovosges (Nancy, Epinal, Remiremont) ;
- Lyon—Saint-Etienne ;
- Pau—Canfranc ;
- Draguignan—Toulon ;
- Métrolor—Vallée de l'Orne (Conflans-Hagondange).

## CHAPITRE IX

### Tableaux récapitulatifs.

Ainsi que nous l'avons déjà indiqué, à la suite de la réorganisation du fascicule budgétaire des transports terrestres, les subventions à la Société nationale des chemins de fer français et celles à la Régie autonome des transports parisiens se trouvent, cette année, réparties entre différents chapitres du budget des Transports terrestres.

Les deux tableaux ci-après permettent d'avoir une vue analytique, pour chacune de ces deux entreprises, des crédits prévus pour 1976.

#### S. N. C. F.

CHA- PITRE	DESIGNATION	1975	1976	DIFFE- RENCE
		(En millions de francs.)		
45-21 et 47-21	Egalisation des conditions de concurrence pour la S. N. C. F...	5 787,5	2 960,0 4 135,0	+ 1 307,5
45-31	Organisation des transports collectifs parisiens.....	185,0	297,0	+ 112,0
45-33	Transports de voyageurs à courte distance .....	784,4	1 090,9	+ 306,5
46-43	Transferts sociaux.....	630,0	630,0	»
	Totaux .....	<u>7 386,9</u>	<u>9 112,9</u>	<u>+ 1 726,0</u>
63-90	Subventions d'investissement (autorisations de programme)...	74,7	127,3	+ 52,6

#### R. A. T. P.

CHAPITRE	DESIGNATION	1975	1976	DIFFERENCE
		(En millions de francs.)		
45-31	Organisation des transports collectifs parisiens .....	1 054,4	1 210	+ 155,6
46-43	Transports sociaux .....	56	63	+ 7
	Totaux .....	<u>1 110,4</u>	<u>1 273</u>	<u>+ 162,6</u>
63-90	Subventions d'investissement (autorisations de programme).....	234,2	348	+ 113,6

## SECTION II

### QUELQUES PROBLEMES PARTICULIERS CONCERNANT LES TRANSPORTS TERRESTRES

Cette seconde section sera consacrée à l'examen, d'une part, de la situation d'ensemble de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P. et, d'autre part, à l'étude des rapports financiers entre les transports en commun urbains et les collectivités publiques.

#### CHAPITRE PREMIER

##### La Société nationale des chemins de fer français.

Nous avons vu plus haut quels étaient les crédits prévus pour 1976 au titre de la S. N. C. F., nous n'y reviendrons pas et nous nous limiterons, dans le présent chapitre, à une étude des principales questions intéressant cette entreprise : l'évolution du trafic du chemin de fer, les données de la situation financière, les programmes d'investissement de la Société nationale, ainsi que les modifications apportées ces dernières années aux structures commerciales et à la tarification.

#### I. — LA SITUATION ACTUELLE DU TRAFIC ET LES PRÉVISIONS POUR 1976

Rappelons qu'en 1974, le trafic, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, a évolué d'une façon satisfaisante : au total, les voyageurs-kilomètres et les tonnes-kilomètres ont représenté 124,4 milliards d'unités de trafic, soit une augmentation de 4,9 % par rapport aux résultats de 1973. Des différences assez sensibles ont toutefois caractérisé l'évolution de ces deux trafics : alors que le trafic voyageurs progressait d'une manière régulière durant toute l'année, le trafic des marchandises, après un premier semestre en forte expansion, connaissait, par suite du ralentissement de l'activité économique française et européenne, une fin d'année maussade.



a) *Le trafic voyageurs.*

En progrès de 5,8 % par rapport à 1973, le trafic des voyageurs s'est élevé à 47,31 milliards de voyageurs-kilomètres. Cette évolution globale recouvre notamment une progression de 6,5 % du trafic des trains rapides et express — donc bien supérieure à la moyenne des cinq dernières années (+ 4,8 %) — qui trouve son origine dans l'amélioration des services offerts et aussi, semble-t-il, dans le report d'une certaine part des trafics routier et aérien, beaucoup plus sensibles que le fer aux difficultés issues de la crise de l'énergie. Le trafic des trains omnibus ne s'est, quant à lui, que faiblement accru (+ 2,4 % sur 1973) alors que le trafic de la banlieue de Paris manifestait également une expansion très soutenue (+ 4,9 %).

Les résultats des premiers mois de 1975 conduisent à penser que le trafic des voyageurs se maintient sur une tendance favorable. Pour l'ensemble des six premiers mois de 1975, et selon les données statistiques provisoires dont nous disposons actuellement, le trafic total est, avec 24,31 milliards de voyageurs-kilomètres, supérieur de 5,2 % à celui du 1<sup>er</sup> semestre 1974. Cette notable expansion repose essentiellement sur le développement du trafic des trains rapides et express, qui accusait, à la fin juin, une progression de 6,9 % par rapport aux six premiers mois de 1974. A la différence de l'évolution observée durant l'année dernière, le trafic des trains omnibus demeure étale ; il en est de même pour le trafic de la banlieue de Paris (+ 0,3 %). On peut, par conséquent, penser que le trafic de l'exercice 1975 se situera aux environs de 50 milliards de voyageurs-kilomètres et l'on peut escompter que pour 1976 ce trafic continuera à progresser.

b) *Le trafic des marchandises.*

En 1974, il s'est élevé dans l'ensemble à 77,06 milliards de tonnes-kilomètres et 265,53 millions de tonnes : par rapport à l'année 1973 il a, lui aussi, marqué une hausse sensible, d'ailleurs plus accusée pour les tonnes-kilomètres (+ 4,3 %) que pour les tonnages transportés (+ 2,9 %). Mais cette évolution, demeurée

favorable pour l'ensemble de l'année, est en fait le résultat de deux phases distinctes. Durant tout le premier semestre, le trafic a continué de progresser rapidement (en tonnes-kilomètres : + 6,9 % sur le premier semestre 1973) et suivant un rythme d'expansion très voisin de celui enregistré pour l'année 1973 (+ 7,7 % sur 1972). Mais, à partir de l'automne, les effets de la crise économique — qui s'est étendue progressivement à tous les secteurs industriels — ont été de plus en plus ressentis et les derniers mois de l'année ont connu un très net ralentissement ; le trafic du deuxième semestre 1974 n'a été, toujours en tonnes-kilomètres, que très légèrement supérieur (+ 1,6 %) à celui du second semestre 1973. Il faut néanmoins noter qu'il ne s'agit pas là d'un phénomène propre au chemin de fer, car tous les modes de transport ont été touchés par la crise économique.

Sur l'ensemble de l'année, quelques baisses ont été observées ; les plus accusées ont été enregistrées sur les « véhicules » (— 4,0 %), les « produits pétroliers » (— 5,5 %) et les « denrées périssables » (— 13,7 %). En revanche, des augmentations importantes ont été relevées en particulier pour : les « céréales » (+ 13,8 %), les « produits de la sidérurgie » (+ 13,0 %) qui ont bénéficié de la mise en service de nouvelles unités de production, notamment à Fos-sur-Mer, les « minerais et déchets de métaux » (+ 11,7 %) ; les « bois » (+ 11,7 %) ; les « combustibles minéraux solides » (+ 11,2 %), les « produits de carrière et matériaux de construction bruts » (+ 11,2 %) et les « produits chimiques » (+ 7,4 %).

La crise économique, qui est allée en s'aggravant, a pesé de plus en plus lourdement sur les transports, et depuis le début de l'année 1975 l'évolution du trafic marchandises a été franchement mauvaise. A la fin août et par rapport à la période correspondante de 1974, la baisse atteignait, selon les résultats provisoires dont nous disposons actuellement — 19,3 % pour les tonnes-kilomètres (42,4 milliards contre 52,5) et — 18,6 % pour les tonnages transportés (146,3 millions de tonnes contre 179,7). Ce mouvement de régression a touché tous les trafics à l'exception toutefois de celui des « animaux vivants » qui a progressé, en tonnes-kilomètres, de 7,6 % (mais il s'agit là d'un trafic peu important). Les diminutions les plus fortes — toujours exprimées en tonnes-kilomètres — ont atteint les « céréales » (— 26,5 %) ; les « denrées périssables » (— 16,5 %) ; les « combustibles minéraux solides » (— 16,5 %) ;

les « minerais et déchets de métaux » (— 19,9 %) ; les « produits de la sidérurgie » (— 25,4 %) ; les « véhicules et machines agricoles » (— 12,9 %) ; les « amendements et engrais » (— 24,8 %) ; les « produits de carrière et matériaux de construction bruts » (— 14,9 %) ; les « bois » (— 20,0 %) et les « papiers et cartons » (— 34,1 %). Le trafic des « boissons » n'accuse qu'un faible recul (— 3,2 %).

En ce qui concerne l'orientation actuelle des différents trafics, l'évolution, depuis le début de l'année, des taux de régression en tonnes-kilomètres, indique une stabilisation relative pour les « véhicules et machines agricoles », les « engrais » et les « produits pétroliers », une tendance au redressement pour les « céréales » et les « boissons », mais, par contre, une accentuation de la baisse pour les « combustibles minéraux solides », les « minerais et les déchets de métaux », les « produits sidérurgiques », les « produits chimiques », les « produits de carrière et matériaux de construction bruts », les « bois » et les « papiers et cartons ».

En définitive, on peut penser qu'à la fin de 1975 le trafic sera inférieur d'au moins 15 % à celui de 1974.

## II. — LA SITUATION FINANCIÈRE

Par rapport à la liquidation des comptes de l'exercice 1974, les dépenses du budget révisé de 1975 ont augmenté de 12,4 % en moyenne (salaire + 16 %, charges patronales : + 17,6 %, frais de traction + 22 %, amortissement à charges financières + 5 %...).

En comparaison les recettes n'ont pas suivi la même progression : + 3,7 % en moyenne (voyageurs : + 15,3 %, marchandises : + 1,5 %, divers : — 6,9 %, versement de l'Etat au titre de ses contributions et compensation pour refus de majoration tarifaire comprise : + 11 %).

En conséquence, le budget révisé se soldera par un déficit prévisible de 1 317 millions de francs environ, malgré deux décisions d'économie que la S.N.C.F. s'est imposée : l'une de 610 millions de francs au budget initial et l'autre de 430 millions de francs au budget révisé.

Mais, au vu de la tendance actuelle — le budget révisé fut établi en tenant compte d'une reprise du trafic marchandises au quatrième trimestre de 1975 qui ne se manifeste pas — le solde déficitaire risque de s'accroître dans des proportions non négligeables.

Quant au budget de 1976, il n'est pas encore définitivement arrêté mais d'après les prévisions des résultats de l'exercice 1975 et les difficultés que rencontre l'économie nationale pour reprendre un taux de croissance significatif, il apparaîtrait comme peu réaliste de prévoir un équilibre budgétaire pour 1976. La S.N.C.F. compte cependant sur une certaine reprise du trafic marchandises, tandis que le taux d'accroissement de ses dépenses restera sensiblement égal à celui de 1975.

### III. — LE PROGRAMME D'INVESTISSEMENT DE LA S.N.C.F.

Le budget d'investissement de l'exercice 1976, tel qu'il a été arrêté par le Conseil de direction du F.D.E.S. le 11 juillet 1975, se présente de la façon suivante :

— *les autorisations d'engagement* portent sur des opérations physiques dont le montant, aux conditions économiques estimées pour juin 1976, s'établit à (en millions de francs, T.V.A. comprise) :

3 229,8 pour le réseau principal,  
423,1 pour le programme normal de la banlieue parisienne,  
698,4 pour le programme spécial de la banlieue parisienne ;

— *les crédits de paiement* (en millions de francs courants, T.V.A. comprise) se montent à :

3 619,4 pour le réseau principal (contrairement aux années précédentes, ce montant ne comprend pas de tranche conditionnelle),  
550 pour le programme normal de la banlieue parisienne,  
587,5 pour le programme spécial de la banlieue parisienne.

La décomposition du budget par grandes catégories d'opérations, tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement, est récapitulée dans les tableaux ci-après (en millions de francs, T.V.A. comprise).

**Réseau principal.**

	AUTORISATIONS d'engagement.	DEPENSES
	(En millions de francs.)	
Matériel roulant .....	1 372,9	1 929,4
Mobilier et outillage .....	135,0	135,0
Installations fixes .....	1 399,1	1 440,0
Ligne nouvelle Paris—Sud-Est.....	307,8	100,0
Participations financières .....	15,0	15,0
<b>Total .....</b>	<b>3 229,8</b>	<b>3 619,4</b>

**Service des voyageurs de la banlieue parisienne.**

	PROGRAMME NORMAL		PROGRAMME SPECIAL	
	Autorisations d'engage- ment.	Dépenses.	Autorisations d'engage- ment.	Dépenses.
(En millions de francs.)				
Matériel roulant .....	269,8	295	»	»
Mobilier et outillage .....	13,9	25	»	»
Installations fixes .....	139,4	230	698,4	587,5
<b>Total .....</b>	<b>423,1</b>	<b>550</b>	<b>698,4</b>	<b>587,5</b>

Quant au financement, il doit être assuré dans les conditions ci-après :

	RESEAU principal.	BANLIEUE parisienne.		TOTAL
		Programme normal.	Programme spécial.	
(En millions de francs.)				
<b>I. — Besoins.</b>				
A. — Investissements T. T. C.....	3 619,4	550,0	587,5	4 756,9
T. V. A. ....	— 565,9	— 87,8	— 87,9	— 741,6
<b>Sous-total H. T.....</b>	<b>3 053,5</b>	<b>462,2</b>	<b>499,6</b>	<b>4 015,3</b>
<b>B. — Remboursements d'emprunts :</b>				
Emprunts à long terme.....	374,0	50,0	»	424,0
échéances normales.....	301,0	41,0	»	342,0
échéances optionnelles.....	73,0	9,0	»	82,0
Emprunts à moyen terme.....	»	»	»	»
C. — Autres besoins.....	»	»	»	»
<b>Total I.....</b>	<b>3 427,5</b>	<b>512,2</b>	<b>499,6</b>	<b>4 439,3</b>

	RESEAU principal.	BANLIEUE parisienne.		TOTAL
		Programme normal.	Programme spécial.	
(En millions de francs.)				
<b>II. — Ressources.</b>				
A. — Autofinancement .....	1 564,5	169,0	»	1 733,5
Résultats .....	»	»	»	»
Amortissements .....	1 564,5	169,0	»	1 733,5
B. — Ressources à caractère définitif .....	10,0	»	373,7	383,7
Subvention d'équipement de l'Etat .....	»	»	86,25	86,25
Subvention d'équipement du District .....	»	»	107,45	107,45
Versement transport .....	»	»	180,0	180,0
Plus-values sur cessions d'actifs .....	10,0	»	»	10,0
Contribution de tiers et divers .....	»	»	»	»
C. — Emprunts .....	1 853,0	343,2	125,9	2 322,1
Prêts du District .....	»	»	125,9	125,9
Financement par crédit-bail ou location-vente .....	240,0	»	»	240,0
Emprunts sur les marchés français ou étrangers ou autres prêts .....	1 613,0	343,2	»	1 956,2
D. — Trésorerie, variation .....	»	»	»	»
<b>Total II .....</b>	<b>3 427,5</b>	<b>512,2</b>	<b>499,6</b>	<b>4 439,3</b>

Quant à la consistance de ces investissements elle est la suivante :

1° Réseau principal.

Les commandes de matériel roulant porteront sur : 50 locomotives, 700 voitures, 10 éléments automoteurs électriques, 25 autorails, 500 wagons et une rame T.G.V. de pré-série pour la ligne nouvelle Paris—Sud-Est.

En ce qui concerne l'infrastructure, les efforts doivent porter principalement sur :

— les travaux liés directement ou indirectement à l'électrification (bloc automatique lumineux, mise en câble des télécommunications, mise au gabarit des ouvrages d'art) ;

— l'amélioration de l'automatisation et de la rentabilité (passages à niveau, établissement technique et d'exploitation...);

— la sécurité (réfection d'ouvrages d'art, remplacement de voie...).

Enfin, les autorisations d'engagement pour la ligne nouvelle Paris—Sud-Est concernent les acquisitions de terrain et les premiers travaux d'ouvrages d'art.

## 2° *Banlieue parisienne.*

Pour le matériel roulant sont prévus :

— la commande de 8 éléments pour la desserte de Cergy ;

— l'augmentation de la capacité par l'acquisition de 60 voitures à étage et par l'installation de l'automatisation sur le matériel Paris—Juvisy ;

— le renouvellement de 6 éléments de la banlieue de Paris-Saint-Lazare et de 50 remorques du type « inox ».

Concernant l'infrastructure et les gares nouvelles, les opérations suivantes sont prévues :

— poursuite des opérations d'Evry, Saint-Quentin-en-Yvelines, Roissy, Invalides, Orsay, Cergy, aussi bien en engagement qu'en paiement ;

— fin des travaux de Massy-Rungis ;

— début du financement de la deuxième phase de la gare de Lyon ;

— construction de gare (Roissy-en-Brie, Rosières) ;

— électrification en 25 kW du groupe de lignes III de Saint-Lazare ;

— garages de rames à Gennevilliers, Brétigny, Orly ;

— aménagement pour l'entretien des voitures à étage.

## IV. — AMÉNAGEMENT DES STRUCTURES COMMERCIALES ET DE LA TARIFICATION

Au cours de ces dernières années, la S. N. C. F. a été amenée à modifier les structures de son service commercial et ses systèmes de tarification tant en ce qui concerne le transport des voyageurs que celui des marchandises.

## A. — LE SERVICE VOYAGEURS.

Comme d'autres entreprises industrielles, la S. N. C. F. s'est dotée des structures nécessaires, conçues dans le cadre des méthodes modernes de management, pour que son action s'appuie sur la connaissance de son marché et se développe en fonction des besoins de celui-ci ainsi que des caractéristiques particulières du chemin de fer.

Les études de marché menées à la fois globalement et régionalement sur diverses lignes ont montré :

— que les Français voyageant ou susceptibles de voyager en seconde classe n'étaient pas toujours satisfaits, spécialement au plan des horaires et du confort ;

— qu'une part importante de la population était disposée à développer ses voyages par chemin de fer si l'offre était mieux adaptée à ses désirs et ceci malgré le développement très actif de l'aviation intérieure et l'extension du réseau autoroutier.

A partir de ces constatations fondamentales, on a dégagé les axes d'action suivants :

Durant ces dernières années, la S. N. C. F. a fait porter ses efforts sur deux points :

— avec l'emploi du matériel existant, modification des horaires et des fréquences sur toutes les grandes artères (Paris—Lille, Paris—Marseille, Paris—Bordeaux, par exemple) ;

— introduction de nouveaux matériels ferroviaires pour les lignes non électrifiées : éléments à turbine à gaz (E. T. G.) sur Paris—Cherbourg et ensuite rames à turbine à gaz (R. T. G.) sur les transversales Lyon—Nantes, Lyon—Strasbourg et Lyon—Bordeaux.

Pour le présent et pour le moyen et le long terme :

— redéfinition d'un certain nombre de services tendant à la fois vers une simplification et une diversification portant sur la nature même de l'offre et sur son prix ;

— mise en service à partir de 1975 d'un matériel nouveau pour lignes classiques afin d'améliorer considérablement le confort de la seconde classe et de matérialiser par des rames homogènes de matériel neuf la nouvelle image de marque que l'entreprise entend promouvoir (Trains Corail) ;



— étude de services entièrement nouveaux utilisant, sur infrastructures nouvelles ou classiques, des rames à très grande vitesse (T. G. V.) susceptibles de rouler à près de 300 kilomètres/heure et apportant aux voyageurs des deux classes tous les avantages techniques, économiques et commerciaux que le chemin de fer moderne est en mesure d'offrir à ses clients.

Du point de vue de la tarification, la principale réforme à signaler intéresse la région parisienne et consiste dans la création de la carte « orange ».

#### *La carte orange.*

L'abonnement mensuel de première et de deuxième classe appelé carte « orange », étudié par la S. N. C. F. et la R. A. T. P., à la demande du Syndicat des transports parisiens, a été mis en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1975.

Il présente, tant pour les utilisateurs que pour les transporteurs, un certain nombre d'avantages.

Avantages pour les utilisateurs :

Ces avantages sont les suivants :

— simplicité d'emploi : un seul titre permet d'utiliser successivement plusieurs modes de transports ;

— absence de formalité : la carte « orange » est délivrée à première demande à toute personne qui en fait la demande ;

— souplesse : nombre de voyages illimités, les zones et la classe d'utilisation peuvent être différentes d'un mois à l'autre, avec possibilité d'interruption par mois entiers ;

— diminution de la fatigue physique : sans supplément de prix, grâce au caractère forfaitaire de l'abonnement, possibilité d'effectuer, par les transports en commun, des déplacements complémentaires de longueur limitée, effectués jusqu'alors à pied par souci d'économie ;

— réduction, souvent importante, du coût des déplacements, en particulier pour les travailleurs effectuant les trajets les plus longs ou se rendant d'un secteur de banlieue à un autre.

Simplifications pour la S. N. C. F. :

Du point de vue du chemin de fer, ce nouveau mode de tarification présente également certains avantages :

— *dans l'immédiat* : simplification de la billetterie : la création de la carte « orange » a entraîné la suppression des abon-

ments ordinaires de première et de deuxième classes, ainsi que celle de la plupart des titres combinés avec la R. A. T. P. ; réduction du nombre des opérations de vente : un titre unique remplace plusieurs titres.

On trouvera ci-après, en annexe, deux notes concernant la nouvelle tarification des trains autocouchettes et la réservation électronique des places.

\*  
\* \*

Tout en se félicitant des avantages que la carte orange apporte aux usagers des transports en commun de la région parisienne, on ne peut que regretter que des avantages analogues ne soient pas étendus aux habitants qui connaissent des difficultés souvent assez semblables à celles rencontrées par les habitants de la banlieue de Paris.

D'une manière plus générale, on doit déplorer les différences de traitement qui existent en matière de réductions tarifaires sur les transports urbains et suburbains entre la capitale et la province : alors que le budget général participe largement en région parisienne aux réductions accordées aux familles nombreuses, aux mutilés, etc., il n'en est malheureusement pas de même en province, où les municipalités doivent supporter, seules, la charge des réductions tarifaires qu'elles peuvent être, le cas échéant, amenées à accorder à certaines catégories sociales.

— *à terme* : préparer dans le domaine tarifaire l'interconnexion des réseaux R. A. T. P. et S. N. C. F. ; faciliter la généralisation du contrôle automatique.

#### B. — LE SERVICE MARCHANDISES

L'avenant du 27 janvier 1971 à la convention modifiée du 31 août 1937 et le nouveau cahier des charges annexé au décret du 23 décembre 1971 précisent, entre autres dispositions, les conditions dans lesquelles la S. N. C. F. doit offrir ses prestations à ses clients et fixer ses prix.

Cette nouvelle définition de l'environnement juridique dans lequel la S. N. C. F. exerce plus librement son activité commerciale

ne l'a pas amenée à bouleverser son appareil tarifaire, mais simplement à l'aménager en le simplifiant. En règle générale, les transports ferroviaires sont désormais soumis à un régime de tarification de « référence », la S.N.C.F. a la liberté de négocier avec ses clients le niveau des prix de transport dans la limite des « fourchettes » indiquées dans les tarifs. Elle est également dispensée de communiquer au Ministère les assouplissements consentis dans cette fourchette et de leur donner une publicité.

En ce qui concerne l'organisation commerciale de la S.N.C.F., de très profondes modifications ont été apportées en 1970, 1971 et 1972 à l'occasion de la réorganisation de ses structures.

Avant cette réforme, la S.N.C.F. disposait déjà, depuis de nombreuses années, d'une organisation commerciale qui avait permis de résoudre bien des problèmes, en particulier ceux concernant les grands courants de trafic marchandises qui peuvent généralement être traités dans un certain délai.

Mais cette organisation ne permettait pas de résoudre rapidement et efficacement, sous la responsabilité des échelons locaux, les multiples problèmes commerciaux qui naissent tous les jours et qu'il y a le plus grand intérêt à pouvoir régler sur place ; en effet :

— les dispositions légales et réglementaires soumettaient au contrôle discrétionnaire des Pouvoirs publics tous les tarifs, conventions, accords tarifaires, etc. ; il était de ce fait impossible de décentraliser les décisions, même les plus minimes, en matière de prix ;

— l'organisation commerciale comportait quatre échelons hiérarchiques : direction commerciale, six grandes régions, une quarantaine d'arrondissements et près de deux cents agences ; il en résultait à la fois une lenteur excessive et une dilution des responsabilités.

Par ailleurs, l'évolution rapide du marché des transports, l'aggravation de la concurrence, la naissance de nouvelles industries, le déplacement des grands courants d'échanges commerciaux étaient des phénomènes extérieurs que les services commerciaux de la S.N.C.F. ne pouvaient pas toujours saisir en temps utile et n'avaient pas les moyens d'étudier systématiquement en profondeur de façon à élaborer soigneusement une politique commerciale à court, moyen et long termes.

Aussi, la réforme de l'organisation commerciale visait-elle un double but :

- mieux concevoir la politique commerciale ;
- l'appliquer avec plus de vigueur, de rapidité et d'efficacité.

Pour ce faire, il fallait diminuer le nombre des échelons hiérarchiques et renforcer sérieusement les deux échelons qui devaient finalement subsister.

Cette opération s'est traduite concrètement par les réalisations suivantes :

- création d'un département marketing chargé d'observer le marché des transports, de bien connaître les besoins des clients et d'élaborer une politique cohérente de l'entreprise basée sur les besoins du marché, secteur par secteur ;

- organisation de ventes différenciées, sectorisées, d'une part par grandes branches industrielles — chimie, sidérurgie, matériaux de construction — d'autre part par zones géographiques groupées autour des divisions commerciales des vingt-cinq régions dotées de larges pouvoirs de décision, dans le cadre de la politique commerciale définie pour chaque branche industrielle au sein de la direction commerciale ;

- meilleure coordination de la politique des filiales avec la politique de la maison-mère : ceci est très important pour un groupe aussi complexe que la S.N.C.F. qui doit maintenir une solide cohérence de l'action de ses divers éléments sans entraver d'ailleurs leur vie quotidienne.

\*

\* \*

Pour terminer, indiquons que dans la perspective de la conclusion d'un nouveau contrat de programme entre l'Etat et la S. N. C. F. il conviendrait de faire un bilan quantitatif et qualitatif de la politique commerciale de mise en place par la société nationale, afin de pouvoir définir les actions à entreprendre pour mieux cerner la tendance économique générale.

## CHAPITRE II

### La Régie autonome des transports parisiens.

#### I. — LE TRAFIC DE LA RÉGIE

Alors que les prévisions pour l'exercice 1975 font ressortir une augmentation moyenne des services offerts par la R. A. T. P. de l'ordre en moyenne de 6 %, le trafic sera vraisemblablement d'une année à l'autre stable, l'augmentation escomptée étant seulement au total de 0,9 %. Toutefois, l'évolution de ce trafic est différente selon les modes de transport. Alors que le réseau ferré urbain voit ses voyageurs d'une année à l'autre diminuer d'une manière très légère, on constate une progression assez sensible (5 %) du trafic du réseau routier urbain. Pour 1976 est escomptée une progression générale du trafic de l'ordre de 2,3 %.

Les deux tableaux ci-après donnent la décomposition du service et du trafic entre les différents réseaux.

**Évolution du service.**

	1974 Résultats.	1975 Prévisions révisées.	1976 Prévisions.
	(En millions de kilomètres-voiture.)		
Réseau ferré urbain.....	177,5	190	190
Réseau express régional.....	30,8	33,1	35,4
Réseau routier urbain.....	40,1	41	41,45
Réseau routier banlieue.....	83,2	88,6	89,50

**Evolution du trafic.**

	1974 Résultats.	1975 Prévisions révisées.	1976 Prévisions.
	(En millions de voyageurs.)		
Réseau ferré urbain .....	1 107,5	1 105	1 116
Réseau express régional .....	138,8	141,5	144
Réseau routier urbain .....	185,5	195	203,5
Réseau routier banlieue .....	340,5	347	367,5
Total .....	1 772,3	1 788,5	1 831

## II. — LA SITUATION FINANCIÈRE

Le tableau ci-après retrace la situation financière de la Régie autonome des transports parisiens pour les trois exercices 1974, 1975 et 1976.

	1974 Résultats.	1975 Prévisions révisées.	1976 Prévisions.
(En millions de francs.)			
<i>Dépenses.</i>			
Personnel .....	2 142,5	2 515 »	2 792 »
Impôts et taxes.....	394,8	277,8	309,6
Energie et entretien et divers.....	445,2	568,3	648 »
Charges financières.....	292,2	382	462 »
Annuité de renouvellement.....	70 »	»	»
Autres dotations.....	48 »	26,5	30,4
Aléas .....	»	23,5	30 »
<b>Total .....</b>	<b>3 393</b>	<b>3 792,8</b>	<b>4 272 »</b>
Solde créditeur.....	42,2	»	»
<b>Total .....</b>	<b>3 435,2</b>	<b>3 792,8</b>	<b>4 272 »</b>
<i>Recettes.</i>			
Recettes directes de trafic.....	1 336,5	1 402 »	1 577
Remboursement pour tarifs réduits....	388,5	459,5	602
Dont cartes hebdomadaires de travail.	310	378	489
Indemnité compensatrice.....	1 398,6	1 605,6	1 738
Autres recettes.....	311,6	325,7	355
<b>Total .....</b>	<b>3 435 »</b>	<b>3 792,8</b>	<b>4 272</b>

Ce tableau appelle les commentaires suivants :

En premier lieu, on constate que de 1974 à 1975 les dépenses de la Régie progresseront de 10,4 % ce qui, compte tenu d'une part d'un certain développement du service et, d'autre part, de l'augmentation des salaires et des prix, peut être considéré comme un résultat satisfaisant. En revanche, les recettes de trafic proprement dites ne progresseront que de 4,9 % en raison du retard apporté en 1975 à la majoration des tarifs. La différence a été couverte par le versement d'une indemnité compensatrice.

Pour 1976 les dépenses de la Régie, compte tenu de l'augmentation prévisible du trafic et du service, seront en progression de 12,6 %, chiffre qui, si l'on intègre la hausse générale des prix et

des salaires, apparaît comme raisonnable. Par ailleurs, est escomptée une augmentation parallèle des recettes (+ 12,4 %), augmentation dont on peut se demander si elle sera réalisée car elle suppose une majoration tarifaire qui risque fort de ne pas intervenir en temps voulu.

Quoi qu'il en soit, l'équilibre financier de la R.A.T.P. n'est réalisé que grâce aux importantes participations dont elle bénéficie de la part soit de l'Etat, soit des collectivités locales intéressées, soit au titre du versement de transport mis à la charge des travailleurs, participations qui au total représentent plus de la moitié des dépenses, ainsi que permet de le constater le tableau ci-après.

**Participations versées à la R. A. T. P.**

	1974	1975 Prévisions rectifiées.	1976 Prévisions.
	(En millions de francs.)		
Etat .....	1 032,6	1 172,6	(a) 1 273
Collectivités locales .....	449,7	514,4	578
Versement de transport .....	310 »	378 »	489
<b>Total .....</b>	<b>1 792,3</b>	<b>2 065 »</b>	<b>2 340</b>
Pourcentage par rapport aux dépenses.	52 %	54 %	54 %

a) Ce qui correspond à l'inscription budgétaire du projet de loi de finances pour 1976.

**III. — LES INVESTISSEMENTS**

Les dépenses d'investissement de la Régie autonome des transports parisiens prévues pour l'exercice 1976 sont :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	(En millions de francs.)	
Extension .....	1 019,50	844,90
Amélioration de l'exploitation.....	445,95	337,90
Modernisation et gros entretien.....	295	239,30
Commandes de matériel roulant.....	617,70	429,90
<b>Total hors taxes.....</b>	<b>2 378,15</b>	<b>1 652</b>
<b>Total toutes taxes comprises.....</b>	<b>2 762</b>	<b>1 905</b>

Ces dotations sont destinées au financement des opérations suivantes :

*Extension.*

Il s'agit, d'une part, de la poursuite de travaux en cours et, d'autre part, du lancement d'opérations nouvelles.

Les opérations en cours concernent :

— *réseau express régional* : tronçon Auber—Nation, tronçon Marne-la-Vallée, jonction ligne de Sceaux - Châtelet ;

— *réseau ferré urbain* : jonction lignes 13 et 14, prolongement de la ligne n° 13, prolongement de la ligne n° 14, prolongement de la ligne n° 13 bis à Asnières.

Les opérations nouvelles portent sur le prolongement de la ligne n° 7 à La Courneuve et de la ligne n° 10 à Boulogne.

*Amélioration de l'exploitation.*

Figurent sous cette rubrique les opérations concernant la modernisation de postes de redressement, sur le réseau express régional, le service en station du réseau urbain (rénovation des stations, amélioration de la ventilation des lignes, mouvements des trains) et l'installation de la radiophonie pour une nouvelle tranche de plus de 1 000 autobus.

*Modernisation et gros entretien.*

Ce titre concerne les opérations de gros entretien (voies, régénération des maçonneries, l'équipement électrique des lignes réseau express régional, réseau ferré urbain), ainsi que la modernisation des salles de billets et l'entretien des ateliers et dépôts des différents réseaux.

*Commandes de matériel roulant.*

Il s'agit pour le métro urbain, de la poursuite des commandes de matériel moderne dit de première génération de type MF 67 et de la poursuite de la commande de matériel dit de deuxième génération de type MF 77.

Et, pour le réseau routier, de la commande de 250 autobus à gabarit normal et de 50 autobus à gabarit réduit.



Le financement de ce programme d'investissements doit être effectué dans les conditions indiquées dans le tableau ci-dessous :

— <i>annuité de renouvellement et versement de transports</i> :	
— annuité de renouvellement .....	»
— versement de transport affecté au renouvellement.	325
— <i>ressources à caractère définitif</i> .....	457
dont : Subvention d'équipement de l'Etat ....	227
Subvention du District .....	230
— <i>emprunts</i> .....	850
— <i>autres ressources</i> .....	20
	<hr/>
<b>Total</b> .....	<b>1 652</b>
	<hr/> <hr/>
— Investissements T. T. C. ....	1 905
— T. V. A. à récupérer .....	253
	<hr/>
<b>Total général</b> .....	<b>1 652</b>

### CHAPITRE III

#### **Les rapports financiers entre les entreprises de transport urbain et les collectivités publiques.**

L'examen de la situation financière de la Régie autonome des transports parisiens auquel nous venons de procéder dans le chapitre précédent montre l'importance des participations financières dont bénéficie cette entreprise, de la part tant de l'Etat que des collectivités locales puisque, en 1976 le total de ces participations (exploitations et investissements) atteindra 1951 millions de francs.

Les aides publiques apportées à la Régie sont, comme on le voit, substantielles et apparaissent indispensables dans les circonstances actuelles, pour assurer le fonctionnement des transports en commun dans la capitale et dans les zones circonvoisines. C'est, du reste, là un phénomène général, les transports en commun urbains, dont le rôle est si important pour le développement de la vie économique de nos grandes cités, se trouvent, à part certaines exceptions qui se font, du reste, de plus en plus rares, dans l'impossibilité d'assurer par leurs seules recettes la couverture de l'ensemble de leurs charges.

En effet, dans la période d'inflation continue que nous connaissons depuis de nombreuses années il est très difficile d'ajuster la progression des tarifs à la hausse des prix ; un retard, parfois sérieux, se produit fatalement.

Par ailleurs, les transports en commun sont des entreprises de main-d'œuvre, dans lesquelles la productivité ne peut, malgré les efforts très réels qui ont été faits en ce domaine, se développer au même rythme que dans d'autres secteurs industriels. De ce fait, les coûts de production croissent, en valeur relative, plus rapidement que pour l'ensemble de l'économie, d'où un déséquilibre que les aménagements tarifaires peuvent difficilement compenser.

Enfin, des considérations sociales rendent toujours difficiles les augmentations de tarifs des transports en commun.

Tous ces motifs conduisent finalement à une situation telle que l'aide des pouvoirs publics — que ce soit l'Etat ou les collectivités locales — devient de plus en plus nécessaire pour main-

tenir en activité les réseaux de transport. Cette aide revêt des formes diverses : subventions, prêts et concerne aussi bien les investissements que l'exploitation.

Dans les pages qui vont suivre nous récapitulerons, sous forme de tableaux, les aides accordées aux différents réseaux de transport en commun.

## I. — AIDE A L'ÉQUIPEMENT

### A. — REGION PARISIENNE

#### 1° Régie autonome des transports parisiens.

COLLECTIVITES publiques.	ANNEES Réseaux.	1973		1974		1975	
		Site propre (métro).	Surface (routier).	Site propre (métro).	Surface (routier).	Site propre (métro).	Surface (routier).
(En millions de francs, hors taxes.)							
Subventions ...	Etat .....	158	»	172,5	»	170,5 (2) 61,5	»
	District .....	163,5	»	182,4	»	210,7	»
Prêts. ....	Etat (F.D.E.S.)	269	21	263	17	251 (1) 32	29 (1) 10
	District .....	2	»	65	»	93	»

(1) Première relance (avril 1975).

(2) Plan de soutien (loi de finances du 13 septembre 1975).

#### 2° Société nationale des chemins de fer français.

	1973	1974	1975	1976
(En millions de francs.)				
Paiements autorisés.....	195	235,9	456,1	587,5
Récupération de T.V.A.....	— 29	— 35,3	— 68,2	— 87,9
Besoins .....	166	200,6	387,9	499,6
Ressources à caractère définitif :				
Subvention Etat .....	40	28,7	47,4	86,25
Subvention District .....	40	30,7	45,6	107,45
Versement transport .....	33,65	98,4	233,1	180
Prêts du District.....	52,35	42,8	61,8	125,9
Total .....	166	200,6	387,9	499,6

B. — RESEAUX DE PROVINCE

1° Subventions d'équipement.

a) Réseaux de surface.

En 1973 aucune subvention n'a été accordée.

En 1974 les subventions ci-après ont été attribuées en vue du financement à concurrence de 50 % des aménagements de voie pour les transports collectifs dans les villes suivantes :

	Autorisations de programme. (En francs.)
Nice .....	3 500 000
Saint-Etienne .....	660 000
Grenoble .....	840 000
	<hr/>
Total .....	5 000 000

En 1975 un certain nombre d'opérations ont été subventionnées au taux de 50 %. Par ailleurs, une participation supplémentaire de 16,6 % a été versée au titre du Ministère de l'Équipement.

Les villes intéressées ont été les suivantes :

	Autorisations de programme. (En francs.)
Saint-Etienne .....	331 000
Caen .....	287 000
Strasbourg .....	550 000
Rennes .....	1 906 000
Lille .....	541 000
Le Havre .....	150 000
Toulouse .....	268 000
Lille .....	840 000
Lyon .....	402 000
Le Havre .....	280 000
Limoges .....	293 000
Annemasse .....	130 000

	Autorisations de programme.
	(En francs.)
Nice .....	7 500 000
Nantes .....	720 000
Bordeaux .....	1 700 000
Troyes .....	470 000
Nîmes .....	70 000
Saint-Etienne .....	2 159 000
Clermont-Ferrand .....	1 387 000
Le Mans .....	350 000
Nantes .....	1 600 000
Mulhouse .....	775 000
Annecy .....	104 000
Grenoble .....	2 600 000
Cannes .....	300 000
Grenoble .....	260 000
Le Mans .....	750 000
<b>Total .....</b>	<b>26 723 000</b>

Indiquons que par ailleurs des subventions d'un montant total de 8 903 000 F ont été versées au titre du financement d'un certain nombre de plans de circulation, particulièrement favorables aux transports collectifs.

b) Réseaux en site propre.

Au titre de la construction des métros de Lyon et de Marseille, les subventions suivantes ont été attribuées par l'Etat.

	Cumul jusqu'à fin 1974.	1975.
	(En millions de francs.)	
Lyon .....	48,24	a) 92,61
Marseille .....	0	b) 138,8

a) Dont 20 millions de francs ajoutés au titre du programme de soutien à l'économie.  
 b) Cumul des paiements inscrits dans la loi de finances pour 1975, des paiements non ouverts les années antérieures et de 10 millions de francs ajoutés au titre du programme de soutien à l'économie.

Enfin, signalons que des autorisations d'emprunts auprès des caisses de crédit public ont été accordées par l'Etat à différents réseaux de transport urbain. Le tableau ci-après indique leur montant pour les trois années 1973, 1974 et 1975.

**Autorisations d'emprunt accordées par l'Etat aux différents réseaux  
auprès des caisses de crédit public.**

VILLES	1973		1974		1975	
	Réseau de surface.	Site propre.	Réseau de surface.	Site propre.	Réseau de surface.	Site propre.
	(En milliers de francs.)					
Strasbourg .....	935		5 400		8 995	
Mulhouse .....	1 308		664		1 360	
Colmar .....	828		405		220	
Belfort .....	350		»		1 060	
Bordeaux .....	3 500		3 000		5 000	
Pau .....	150		357		430	
Montluçon .....	1 000		1 710		2 517	
Clermont-Ferrand .....	7 000		2 000		745	
Dijon .....	1 225		1 280		3 600	
Régie de transport de Saône-et-Loire .....	1 150		1 400		1 300	
Auxerre .....	755		»		»	
Rennes .....	7 895		1 470		7 762	
Saint-Malo .....	100		»		220	
Brest .....	1 940		1 260		2 756	
Saint-Brieuc .....	230		220		320	
Vannes .....	40		126		170	
Quimper .....	180		230		323	
Lorient .....	730		770		485	
Tours .....	2 260		4 050		7 350	
Orléans .....	»		»		1 944	
Chartres .....	2 300		»		949	
Reims .....	1 400		2 700		2 000	
Châlons-sur-Marne .....	520		240		310	
Troyes .....	1 123		828		1 380	
Bourges .....	»		»		600	
Vierzon .....	»		105		»	
Besançon .....	5 315		9 685		3 265	
Montbéliard .....	»		»		15 270	
Nîmes .....	750		1 350		2 220	
Montpellier .....	985		620		1 680	
Perpignan .....	1 186		900		1 130	
Limoges .....	300		»		1 635	
Brives .....	»		390		190	
Epinal .....	50		270		340	
Nancy .....	525		1 160		2 328	
Metz .....	330		360		2 120	
Saint-Dié .....	»		»		150	
Toulouse .....	9 200		15 210		19 120	
Montauban .....	»		»		69	
Castres .....	100		200		»	
Calais .....	388		»		800	
Lille :						
C. G. I. T.....	1 748		3 500		6 854	
S. N. E. L. R. T.....	1 150	940	2 208	1 152	5 001	1 080
Dunkerque .....	300		500		1 220	

VILLES	1973		1974		1975	
	Réseau de surface.	Site propre.	Réseau de surface.	Site propre.	Réseau de surface.	Site propre.
	(En milliers de francs.)					
Alençon .....	»		400		»	
Caen .....	2 090		3 780		5 350	
Cherbourg .....	435		440		1 505	
Le Havre.....	850		700		800	
Rouen .....	400		»		»	
Versailles .....	»		950		1 050	
Meaux .....	1 140		»		450	
Provins .....	»		»		150	
Melun .....	1 424		»		»	
Laval .....	»		»		220	
Le Mans.....	2 200		1 850		3 500	
Nantes .....	2 670		1 000		11 210	
Angers .....	950		60		4 147	
Beauvais .....	36		36		132	
Creil :						
Société Evrad.....	650		550		625	
Société A. R. O.....	»		45		63	
Pointe-à-Pitre .....	»		»		950	
Saint-Quentin .....	660		150		217	
Laon .....	»		»		986	
La Rochelle.....	»		1 160		2 500	
Poitiers .....	»		640		300	
Niort .....	200		140		»	
Marseille :						
R. A. T. V. M.....	8 810		7 500	200	22 275	2 200
Métro .....		10 000		123 500		348 700
Arles .....	100				»	
Toulon .....	1 500				2 091	
Nice .....	1 550		6 740		16 300	
Istres-Miramas .....	»		»		603	
Lyon :						
S. T. C. R. L.....	9 500		10 385		36 935	
Cars Lafond.....	1 200		240			
Métro .....		11 000		242 800		350 000
Saint-Etienne .....	»		4 680	2 250	2 900	
Roanne .....	485		310		330	
Romans-sur-Isère .....	»		»		150	
Chamonix .....	530		»		1 115	
Annecy .....	295		»		600	
Grenoble .....	»		»		16 000	
Vienne (V. F. D.).....	»		»		2 950	
Régie départementale des voies ferrées du Dauphiné (Lyon et Grenoble) .....	»		»		5 170	
<b>Totaux .....</b>	<b>97 121</b>	<b>39 440</b>	<b>106 324</b>	<b>369 902</b>	<b>256 753</b>	<b>701 980</b>
	<b>136 561</b>		<b>476 226</b>		<b>958 733</b>	

## II. — SUBVENTIONS DE FONCTIONNEMENT

### A. — REGION PARISIENNE

Au cours des trois exercices considérés, les entreprises de transport en commun de la région ont bénéficié des concours financiers retracés dans le tableau ci-après :

	1973		1974		1975 (Inscription budgétaire.)	
	(Résultats définitifs.)				Subven- tions au déficit.	Trans- ferts sociaux.
	Subven- tions au déficit.	Trans- ferts sociaux.	Subven- tions au déficit.	Trans- ferts sociaux.		
	(En millions de francs.)					
<i>Concours Etat.</i>						
R. A. T. P.....	896	52	979	53,5	1 055	56
S. N. C. F. - banlieue .....	115,5	40,5	246	38	185	45
Autres transporteurs.....	»	»	»	»	»	»
<i>Concours collectivités locales.</i>						
R. A. T. P.....	384	21,5	419,5	25	452	27
S. N. C. F. - banlieue .....	»	»	»	»	»	»
Autres transporteurs.....	»	»	»	»	»	»
<i>Concours Syndicat des transports parisiens (1).</i>						
R. A. T. P.....	»	289,5	»	310	»	378
S. N. C. F. - banlieue .....	»	313,5	»	350	»	395
Autres transporteurs.....	»	8,6	»	15,3	»	40

(1) Les remboursements aux entreprises de transport pour les tarifs sociaux accordés aux salariés (carte hebdomadaire de travail et carte orange) sont compensés au moyen du versement-transport payé par les employeurs de la Région parisienne et gérés par les syndicats des transports parisiens.



B. — RESEAUX DE PROVINCE

Aucun concours financier n'est apporté par l'Etat au fonctionnement des entreprises de transports en commun. En revanche, les collectivités locales responsables ont été amenées, au cours des dernières années, à accroître leurs interventions en ce domaine, qu'elles résultent ou non du contrat qui les lie à l'exploitant du réseau.

C'est ainsi que dans les dix-huit agglomérations les plus importantes ces concours financiers se sont établis dans les conditions indiquées dans le tableau ci-après, pour 1973 et 1974. En revanche, il n'est pas possible de fournir des prévisions suffisamment sûres concernant l'année en cours. On peut cependant estimer que les concours financiers des collectivités locales connaîtront pour 1975 une augmentation certaine.

	1973			1974		
	Participation de la collectivité.	Compensation tarifs sociaux.	Avance de trésorerie.	Participation de la collectivité.	Compensation tarifs sociaux.	Avance de trésorerie.
	(En millions de francs.)					
Lyon .....	24	»	»	38,4	3,7	»
Marseille .....	17	4,3	»	51,7	4,6	»
Lille :						
S. N. E. L. R. T. ....	10,1	1,1	»	9,4	1,8	»
C. G. I. T. ....	3,5	»	»	1,7	»	»
Bordeaux .....	15	4	»	20,8	4,8	»
Toulouse .....	19,9	»	»	27,1	8,15	»
Nantes .....	5,9	1	»	8,3	»	»
Nice .....	5,4	1,6	»	12,4	2,8	»
Rouen .....	4,5	0,8	»	5,7	1,5	»
Toulon .....	2,3	»	»	3,8	»	»
Strasbourg .....	»	»	»	11,2	9,4	»
Grenoble .....	3,9	0,4	»	12,7	1,21	»
Saint-Etienne .....	6	»	»	5,2	»	»
Nancy .....	0,1	»	»	»	»	1,8
Le Havre .....	4,8	»	»	5,8	»	»
Valencienne .....	»	»	»	»	»	»
Clermont-Ferrand .....	1,9	»	»	2	»	»
Tours .....	1,4	»	»	1,7	»	»
Mulhouse .....	2,3	»	»	1,8	»	»

\*

\* \*

Ajoutons, enfin, qu'il convient de signaler que l'abaissement du taux de la T. V. A. (de 17,6 % à 7 %) sur les transports urbains, intervenu en 1974, a été assorti d'une mesure de blocage des tarifs. Les usagers ont bénéficié de ce blocage et les ruraux — et partant les collectivités locales qui les soutiennent financièrement — ont profité d'un allègement de leurs charges de l'ordre de 10 % ce qui leur a, malgré le blocage des tarifs, procuré un certain avantage, au moins dans l'immédiat.

## OBSERVATIONS DE LA COMMISSION DES FINANCES

En premier lieu, votre Commission des Finances, reprenant, du reste, les remarques qu'elle avait été amené à formuler les années précédentes, s'élève contre l'importance croissante des différentes dotations afférentes aux études.

Outre que la multiplicité des chapitres intéressés qui figurent tant à la section commune qu'à la section transports terrestres ne permet pas d'avoir une vue d'ensemble de l'effort exact fait en ce domaine par le budget général ni de s'assurer qu'il n'y a pas de doubles emplois, l'objet même de certaines de ces études paraît d'une utilité douteuse.

Aussi votre commission renouvelle-t-elle avec force ses observations précédentes relatives à la nécessité d'une révision de la politique suivie en la matière par le Ministère des Transports et souhaiterait avoir sur ce point des engagements précis du Gouvernement.

Votre commission s'est préoccupée, par ailleurs, de l'aérotrain, pour lequel des crédits importants avaient été antérieurement accordés et qui paraît maintenant abandonné. Elle souhaiterait connaître les raisons précises de cet abandon et si celui-ci a, ou non, un caractère définitif.

Au cours de la discussion, un certain nombre de membres de la commission sont intervenus, notamment le président Bonnefous, qui a contesté la priorité donnée à la construction de la liaison Invalides-Orsay et de la ligne rapide Paris—Lyon et a, par ailleurs, souligné la disparité considérable qui existe à l'heure actuelle à la S. N. C. F. entre le nombre des actifs et celui des retraités, disparité qui est la cause de l'importance de la subvention que le budget général doit verser à la S. N. C. F. pour la couverture du déficit de la Caisse des retraites.

D'autre part, on ne peut que constater la gravité de la baisse du trafic marchandises de la S. N. C. F., baisse qui est de l'ordre de 20 % et, par conséquent, très supérieure au recul de l'indice général de la production. Cette situation est due au fait que, pour

une large part, le trafic marchandises de la Société nationale est lié à l'activité de la sidérurgie et de la métallurgie, secteurs industriels qui sont particulièrement affectés par la crise actuelle ; cette diminution de recettes est la cause principale de la dégradation de la situation financière du chemin de fer redoutée pour 1976.

Enfin, sur l'intervention de M. Prost, votre commission a regretté que la ville de Paris pratique en matière de réductions tarifaires une politique sans doute très généreuse mais fort coûteuse que les autres villes et, notamment, celles de la région des transports parisiens qui ne possèdent pas les mêmes ressources financières, peuvent difficilement suivre.

\*

\* \*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre Commission des Finances vous propose d'adopter les crédits de la Section commune et de la Section des Transports terrestres du budget des Transports pour 1976.

## ANNEXE

---

### I. — LE TARIF « TRICOLERE » DES TRAINS AUTO-COUCHETTES

Depuis le 1<sup>er</sup> mars 1975, une nouvelle tarification dite « tricolore » est en vigueur pour les relations intérieures françaises.

Cette nouvelle tarification prévoit :

a) Les prix pour les automobiles sont placés sur trois niveaux en fonction des périodes et du sens du trafic et désignés par les trois couleurs conventionnelles, bleu, blanc, rouge :

— *le tarif blanc*, applicable environ 115 jours par an (soit pendant les périodes de trafic normal) ;

— *le tarif bleu*, qui offre une réduction de 50 % par rapport au tarif blanc, est applicable environ 220 jours par an (soit pendant les périodes de faible trafic) ;

— *le tarif rouge*, qui comporte une majoration de 50 % par rapport au tarif blanc, est applicable environ 30 jours par an (soit pendant les périodes de pointe du trafic).

b) Après quatre transports de la même automobile effectués pendant une période d'un an, il est accordé un bon utilisable pour un voyage ultérieur et donnant droit, pour le transport de l'automobile, à la gratuité en période bleue ou au demi-tarif en période blanche.

Cette nouvelle tarification permet d'obtenir une meilleure adaptation des tarifs aux coûts, qui se traduira par une incitation de la clientèle à voyager en dehors des périodes d'affluence et, en conséquence, par une exploitation plus équilibrée des services de transport d'automobiles accompagnées.

Compte tenu du fait que les périodes d'application du tarif bleu se situent essentiellement en saison d'hiver, les effets de cette nouvelle tarification ne pourront être connus qu'après une année d'exploitation.

### II. — LA RESERVATION ELECTRONIQUE DES PLACES

Les exigences de la clientèle du chemin de fer en matière de réservation de places s'étant accrues considérablement depuis la fin de la seconde guerre mondiale, il est apparu vers 1960 que les centraux de réservation, tels qu'ils fonctionnaient, n'étaient plus en mesure de satisfaire à la demande : les reproches portaient essentiellement sur la lenteur des opérations et les nombreuses réservations en double consécutives à une organisation complexe, compte tenu du nombre de trains intéressés, de gares desservies et de demandes à satisfaire.

En outre, le développement des relations internationales conduisait à envisager de porter de un à deux mois les délais de réservation, allongement que les procédures manuelles ne permettaient pas de réaliser.

Les principaux réseaux européens de chemins de fer se sont, dans ces conditions, orientés vers l'électronique.

Pour sa part, la S. N. C. F. a effectué, dès 1966, une expérimentation portant sur dix trains de la relation Paris—Lille, mettant en œuvre un ensemble électronique de moyenne puissance relié par 580 kilomètres de lignes téléphoniques spécialisées à dix terminaux implantés dans les principales gares de la relation.

Les résultats satisfaisants de cet essai, bien accueilli par la clientèle et le personnel ont permis de définir les bases d'une étude de grande envergure qui, étalée sur cinq ans, a permis d'aboutir en décembre 1973 à la mise en service d'un système électronique de réservation de places.

Les premières réservations effectivement assurées par ce système concernaient les trains du secteur Saint-Lazare du réseau Ouest; elles ont été délivrées en février 1974. Progressivement, le système a pris en charge :

- le 18 mars 1974, l'ensemble des trains du réseau Ouest ;
- le 17 juin 1974, l'ensemble des trains des réseaux Est et Nord ;
- le 23 septembre 1974, l'ensemble des trains des réseaux Sud-Ouest et Sud-Est.

Entre-temps, le système prenait en charge la délivrance simultanée des billets et de la réservation lorsque les parcours effectués dans un seul train coïncidaient. Ainsi, en moins d'un an, la totalité des réservations de places assises et de couchettes dans les trains de la S. N. C. F. a pu être assurée par moyen électronique et à compter du 26 octobre 1974 le délai de réservation a été porté à deux mois.

On peut affirmer que, dans l'ensemble, les résultats attendus ont été atteints sans incident majeur.

Une réservation peut être maintenant obtenue, dans l'une quelconque des 230 gares et 500 agences de voyages équipées de terminaux, en moins de deux minutes, quels que soient le parcours et la gare de départ. Les réservations en double sont beaucoup moins nombreuses et on peut espérer qu'elles disparaîtront prochainement. Sans doute subsiste-t-il encore des doléances relatives à la satisfaction des préférences exprimées par les voyageurs, notamment en ce qui concerne les compartiments non fumeurs; des études sont actuellement en cours pour porter remède à cet inconvénient auquel les voyageurs sont de plus en plus sensibles; elles doivent normalement aboutir dans un proche avenir.

Enfin, d'ici à dix-huit mois, le système traitera les demandes de places de voitures-lits et des trains autos accompagnées, dont la réservation continue d'être provisoirement assurée manuellement dans des centraux spécialisés.