

BR/LB

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Service des Affaires Economiques
et Internationales

SAEI N° 2740

NOTE D'INFORMATION N° 16

L'EXECUTION DU 4ème PLAN DES TRANSPORTS

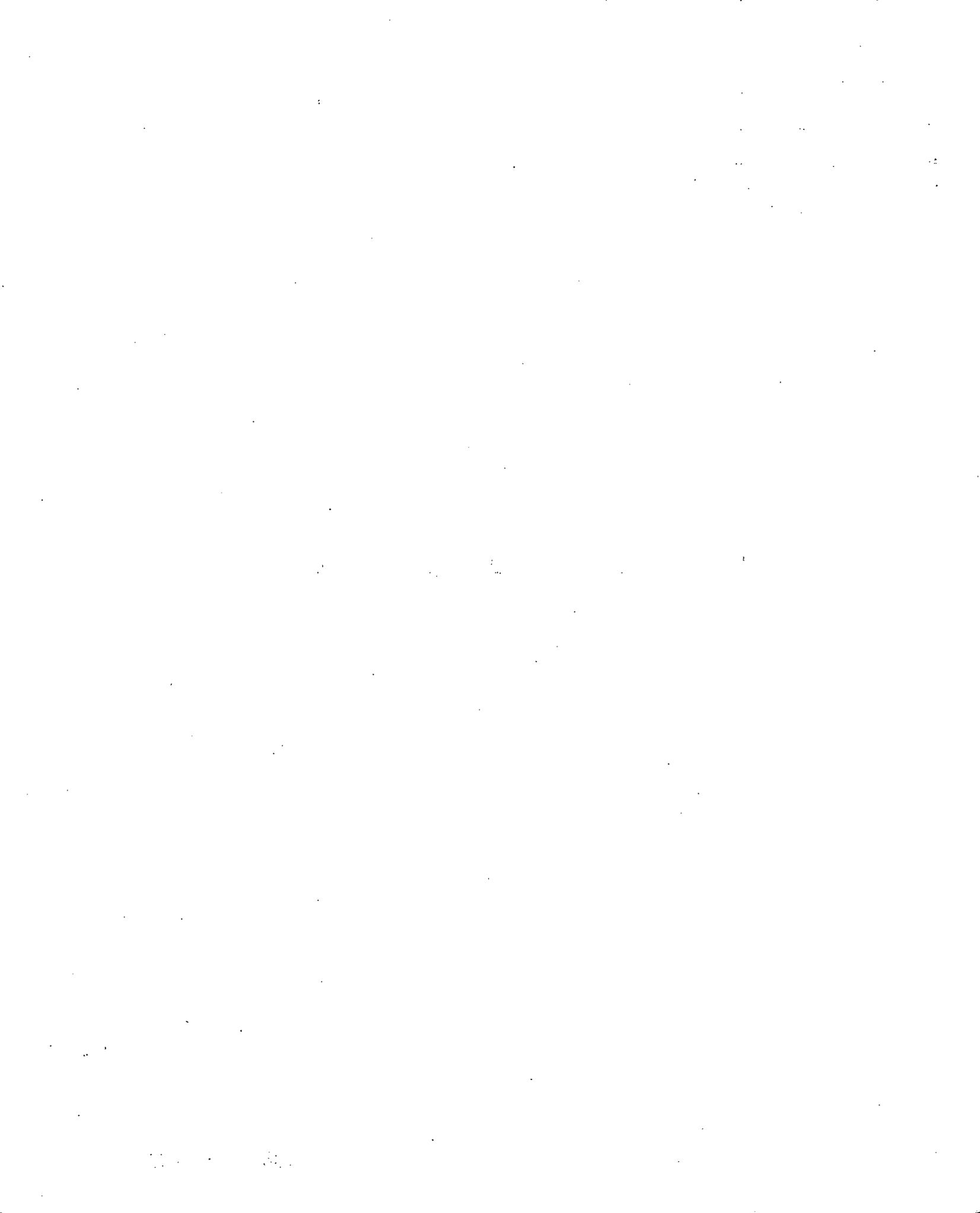
en 1962 - 1963

Observatoire Economique
et Statistique des Transports
DOCUMENTATION

Ref. n°

CDAT
8859

Décembre 1963



L'EXECUTION DU 4ème PLAN DES TRANSPORTSen 1962 - 1963INTRODUCTION -

Chaque année, le Commissariat général du Plan d'équipement et de la productivité publie un rapport sur l'exécution du Plan. Présenté le 3 juillet dernier au Conseil supérieur du Plan, le rapport d'exécution du 4ème Plan en 1962-1963 vient d'être publié. Il a été établi à partir des rapports particuliers fournis par les diverses commissions du Plan.

La Commission des Transports s'était réunie au mois de mai pour la mise au point de son rapport sur les conditions d'exécution du 4ème Plan des Transports en 1962-1963.

Inclu dans la 3ème partie du Rapport général, intitulée les "secteurs de la production", le chapitre concernant les transports comprend quatre parties que la présente note résume brièvement.

I - LE TRAFIC -

Les statistiques de l'année 1962 et la tendance enregistrée au cours des premiers mois de l'année 1963 ont permis de situer l'évolution réelle du trafic par rapport aux prévisions. Globalement, le trafic enregistré suit approximativement l'évolution envisagée. Les écarts les plus sensibles dans les taux de croissance se sont produits :

a) dans le sens négatif -

- dans les transports fluviaux, touchés par la réduction du trafic des combustibles minéraux solides et par des conditions climatiques défavorables ; le taux d'accroissement annuel a été en 1962 de 3,85 % au lieu de 6,6 % prévus ;

- dans les transports ferroviaires de voyageurs sur le trafic banlieue : + 1 % au lieu de 3 % (1) ;

- dans les transports aériens internationaux de passagers : + 5 % au lieu de 12,5 % ; le fléchissement du rythme de croissance provient, en grande partie, du transfert d'exploitation de certaines lignes au profit de compagnies africaines associées ;

.....

(1) - On assiste, depuis le début de l'année 1963, à un retournement de cette tendance.

- dans le trafic de l'Aéroport de Paris : + 11,2 % au lieu de 12,5 % ; ce léger ralentissement, enregistré également sur les autres aéroports, est néanmoins comparable à celui enregistré à l'échelle mondiale.

b) dans le sens positif -

- dans le trafic global de marchandises assuré par les ports maritimes ; le taux annuel est supérieur au taux moyen prévu par le Plan : 9,5 % au lieu de 8 %,

- dans le trafic maritime de passagers qui a crû de 3,6 % par rapport à 1961 ; cette augmentation est essentiellement due à l'accroissement du nombre des passagers transatlantiques, aux mouvements vers la Corse et vers Israël, ainsi qu'aux rapatriements d'Afrique du Nord ;

- dans la circulation routière, qui croît annuellement de 12 % atteignant le niveau des prévisions les plus audacieuses formulées à l'occasion de la préparation du 4ème Plan,

- dans les transports routiers de marchandises qui enregistrent un accroissement supérieur de 1 % à celui qui avait été prévu ;

- dans le trafic d'Air-Inter, qui connaît un essor spectaculaire (de 1961 à 1962, accroissement de 114 %), mais qui n'a encore qu'une importance marginale par rapport au trafic total de voyageurs ;

- dans le trafic des voyageurs de la S.N.C.F. sur les grandes lignes qui, contrairement aux prévisions, se développe plus vite que le trafic "banlieue" : le taux de croissance s'est élevé à 3,8 % au lieu de 2,5 %.

II - LES INVESTISSEMENTS -

Dans sa deuxième partie, le Rapport présente un tableau comparant les crédits de paiement réalisés en 1962 et prévus en 1963, avec le montant global des crédits de paiements envisagés pour les quatre années du Plan.

.....

Les crédits de paiement du 4ème Plan, par secteurs

	Crédits de paiement (en M.F. courants)			Crédits globaux 1962-1965 MF début 1961	Pour- cen- tage
	1962 (réa- lisés)	1963 (prévus)	Total des deux années		
- S.N.C.F.....	1.415	1.475	2.890	5.990(1)	48,2 %
- Routes nationales : fonds routier + emprunts.....	502	620	1.122	3.000(2)	37,4 %
- F.S.I.R. (tranches locales sauf tranches urbaines) y compris reconstruction des ponts dé- truits par faits de guerre.....	110	127	237	544	43,5 %
- Voies navigables.....	141	157	288	681	42,2 %
(y compris fonds de concours).....	(50)	(25)	(75)	(130)	(57,6 %)
- Batellerie.....	42,5	non connu		250	-
- R.A.T.P.....	109	218	327	1.475	22,1 %
- Autres TU et VFIL.....	56	57	113	197	57,3 %
- Ports maritimes (y compris fonds de concours).....	325	363	688	1.450	47,4 %
- Infrastructures aéronautique (métropole) - service du S.GAC	170	200	370	850	43,5 %
- Compagnies aériennes.....	403	316	719	1.540	46,6 %

(1) - + 40 par rapport au texte du Plan à la suite de la décision d'accé-
lérer les travaux d'équipement ferroviaires en Bretagne

(2) - Montant arrondi en francs 1963, incluant les dépenses relatives à
l'accélération du programme autoroutier (décision interministé-
rielle du 9 août 1962) - Montant initial du Plan : 2406 MF 1961.

Il semble difficile de donner une signification précise aux coefficients de la dernière colonne du tableau ci-dessus. En effet, les pourcentages ont été calculés en rapprochant des chiffres exprimés en unités monétaires différentes. Compte-tenu de l'augmentation des prix depuis 1961, il existe une forte présomption pour que le volume physique d'exécution à la fin de 1963 soit légèrement inférieur au rythme moyen prévu, sauf pour deux secteurs : celui des voies navigables et celui des transports urbains autres que la R.A.T.P. et voies ferrées d'intérêt local. On notera, en particulier, le retard sensible des crédits de paiement pour la R.A.T.P.

En conséquence, la Commission des Transports a émis le vœu que les autorisations de programme et les crédits de paiement des années terminales du 4ème Plan permettent de réaliser en volume physique. Compte-tenu de l'évolution actuelle de certains secteurs, elle a d'autre part exprimé le souhait que des tranches optionnelles de travaux puissent être engagées dès 1964.

III - LES PRINCIPALES OPERATIONS D'EQUIPEMENT -

Le Rapport dans une 3ème partie, indique les grandes opérations d'équipement entreprises ou achevées en 1962 et 1963 :

- électrification des chemins de fer durant l'année 1962, achèvement des travaux sur les lignes Est-Paris, Nord-Paris, Creil-Aulnoye-Somain, Tarascon-Marseille et Fouquereuil-Dunkerque) et diésélisation ;

- modernisation des chemins de fer en Bretagne sur la base d'un programme spécial devant se réaliser rapidement (cf. note (1) du tableau ci-dessus :

- études techniques intéressant une nouvelle gare souterraine de Paris-Austerlitz ;

- opérations préliminaires à l'extension du port de Marseille dans le golfe de Fos : acquisition de 3.300 hectares autour de l'emplacement du port futur ;

- études techniques et travaux préliminaires à la construction du nouvel aéroport de Paris-Nord ;

- études activement menées depuis 1962 concernant l'avion de transport commercial supersonique.

L'annexe 2 du rapport donne le détail de toutes les opérations d'équipement (voir tableaux n° 66 à 98).

IV - PRINCIPAUX PROBLEMES POSES PAR L'EXECUTION DU 4ème PLAN -

Le précédent rapport de la Commission des Transports avait évoqué certains problèmes généraux posés par l'exécution du 4ème Plan. Le rapport 1962-1963 étudie l'évolution de ces problèmes et analyse diverses autres difficultés apparues en cours d'exécution du Plan :

a) Politique générale des transports -

Dans le cadre du Marché Commun, la définition d'une politique commune des transports a légèrement progressé. Au mois de Mai 1963, cinq projets de résolutions ont été présentés par la Commission au Conseil des Ministres de la C.E.E.. Par ailleurs, les comités d'experts chargés de préparer les études des prix de revient des transports poursuivent leurs travaux.

Sur le plan intérieur, un recensement général des entreprises des transports préparé conjointement par les Services du Ministère des Travaux Publics et des Transports et par l'I.N.S.T.E., est en cours d'exécution par celui-ci. Il comprendra un relevé de l'ensemble des infrastructures de transports.

b) Problèmes particuliers -

- Un complément du programme de construction d'autoroutes du 4ème Plan a été prévu par décision interministérielle du 9 août 1962. Celle-ci porte les autorisations de programme, pour le 4ème Plan, de 1.414 à 2.244 millions de francs, à financer en partie par voie d'emprunt.

- Une Commission d'étude des grandes liaisons fluviales a été créée au sein du Ministère des Travaux Publics et des Transports. Des crédits ont été ouverts pour financer les études techniques et économiques engagées par cette Commission.

- On a décidé d'accélérer le programme d'équipement de la R.A.T.P. L'exécution de cette décision pose le problème de la délicate mise au point des modalités de financement de l'infrastructure.

- La régression de la participation du pavillon national au transport des marchandises du Commerce extérieur de la France par voie de mer est inquiétante. A ce sujet, la Commission des Transports a renouvelé le souhait que des mesures soient prises afin d'inciter les chargeurs à conclure avec les armateurs français des chartes d'affrètement à long terme.

- La réduction de l'activité de la construction navale est également préoccupante. En 1962, une première série de concentrations d'entreprises s'est effectuée. Les établissements concernés figurent parmi ceux qui ont réalisé ou décidé les plus grands

efforts de conversion ou de spécialisation. Les opérations de conversion, ont, en 1962, intéressé près de 4.000 salariés. Par contre, l'intégration des chantiers se développe moins rapidement.

- Un problème se pose, enfin, en ce qui concerne l'équipement des transporteurs aériens français à un moment où le trafic tend à ralentir sa croissance. Le renforcement de la concurrence étrangère, l'extension de l'activité des compagnies africaine et malgache ont conduit à une régression, dans le sens de la baisse, des programmes d'équipement. Ces programmes actuellement en cours d'exécution représentent une réduction des commandes de l'ordre de 4 quadriréacteurs et de 8 biréacteurs sur une prévision totale de 23 quadriréacteurs et de 31 biréacteurs pour le 4ème Plan.