

Ministère  
des Travaux Publics  
et des Transports

---

Service  
des Affaires Economiques  
et Internationales

---

SAEI N° 385

NOTE D'INFORMATION N° 27

---

L'EXECUTION DU IV° PLAN  
DES TRANSPORTS  
en 1963 - 1964

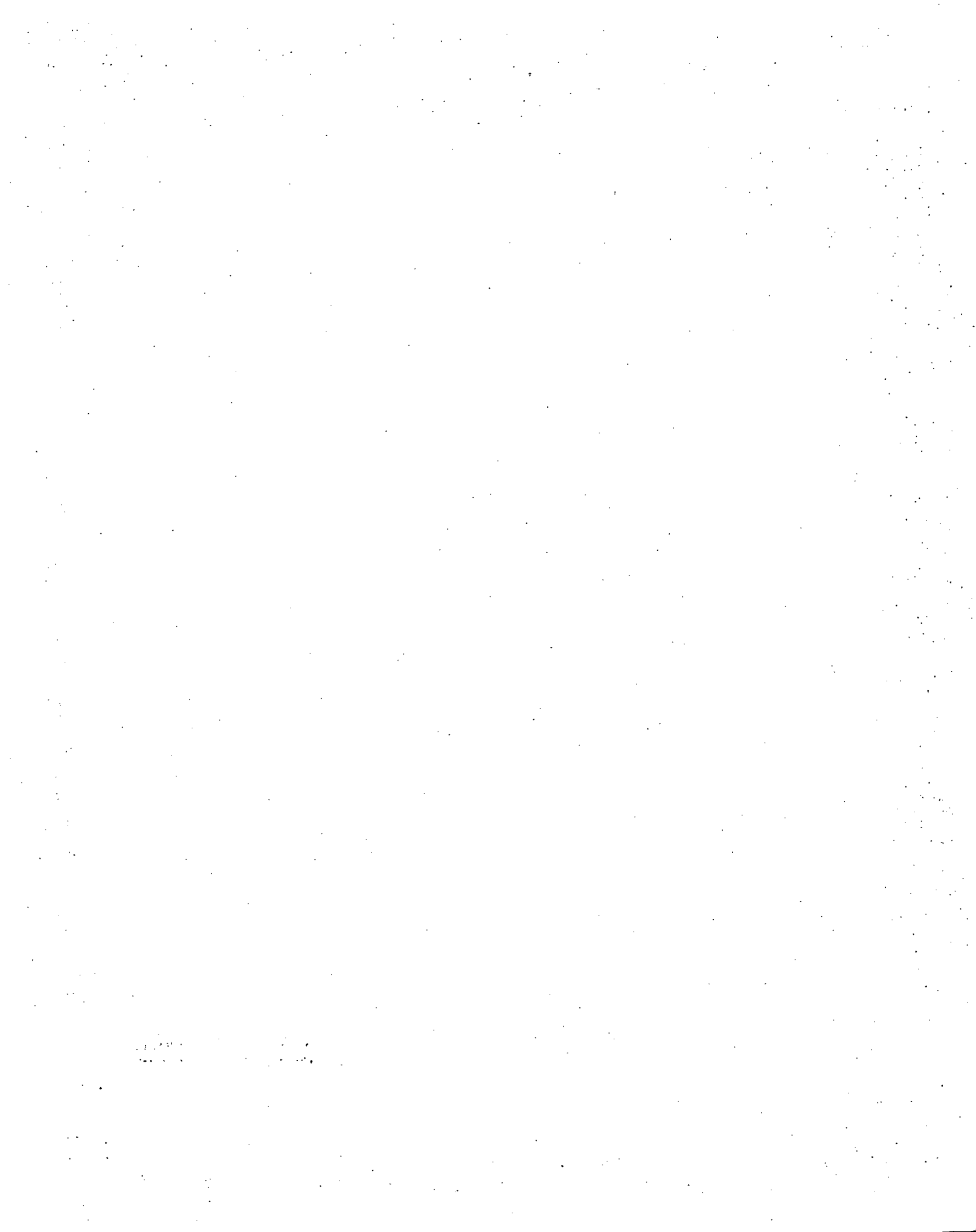
---

Septembre 1964

Observatoire Economique  
et Statistique des Transports  
**DOCUMENTATION**

Ref. n°

CDAT  
8859



L'EXECUTION DU IV° PLAN DES TRANSPORTS  
EN 1963 - 1964

---

I - LE TRAFIC.

A - Trafic intérieur de marchandises.

Le IV° Plan prévoyait une croissance de l'ordre de 30 % du trafic global de marchandises entre 1959 et 1965, soit de 5 % par an. Globalement la croissance réelle du trafic enregistrée pour la période 1959-1963 correspond à ces prévisions, avec une répartition différente selon les moyens de transport.

Le taux de croissance des transports routiers de marchandises se situe au-dessus des prévisions : + 7,2 % par an. L'accroissement du parc de véhicules utilitaires est estimé à + 6 % entre 1962 et 1963, et + 8 % pour les tracteurs routiers. Ces résultats traduisent la tendance générale à l'utilisation croissante de tracteurs routiers équipés de semi-remorques d'au moins 15 tonnes, et correspondent aux prévisions du Plan.

Le trafic empruntant les transports ferroviaires se développe conformément aux prévisions : + 4,7 % par an pour la période 1959-1963 et + 5 % entre 1962 et 1963.

Par contre, le trafic par voies navigables se situe très en dessous des prévisions du Plan : + 2,2 % par an au lieu de + 4,5 % prévu. De 1962 à 1963 l'augmentation en tonnes-kilomètres n'a été que de 0,92 % en raison de conditions climatiques extrêmement défavorables au cours de l'hiver. Cette stagnation du trafic va de pair avec la régression du parc de bateaux.

L'analyse du trafic par groupe de marchandises montre que la tendance générale à la diminution du trafic de charbon semble se renverser à partir de 1961, avec un net report de la voie d'eau sur la voie ferrée. Mais le phénomène le plus important reste actuellement la croissance très rapide du transport des produits pétroliers par oléoduc (+ 16 % par an), encore accélérée en 1963 par la mise en service du pipeline Sud-Européen. Par ailleurs, le transport des hydrocarbures, à la fois par la voie d'eau (+ 6,5 %) et par voie ferrée (+ 14,2 %), reste en nette augmentation entre 1960 et 1963.

./...

## B - Le trafic intérieur de voyageurs.

Le trafic intérieur des voyageurs reste dominé par le développement de la circulation des voitures particulières dont le rythme de croissance est bien supérieur à celui prévu par le Plan. Le parc de voitures privées atteint environ 7.600.000 véhicules au 1er Janvier 1964, en accroissement annuel de plus de 11 % depuis 1961, ce qui représente en moyenne une automobile pour 6,3 habitants actuellement en France.

Pour les transports collectifs de voyageurs, la prévision faite pour le trafic S.N.C.F. en 1965 a été globalement atteinte en 1963. Si les transports de voyageurs "grandes lignes" sont en lente progression (261 millions de voyageurs en 1963 contre 252 millions en 1959), par contre les distances moyennes augmentent plus sensiblement. La conjonction de ces deux progressions explique que le nombre de voyageurs-kilomètres atteint en 1963 se situe au-dessus des prévisions.

Le trafic de la R.A.T.P. amorce une nette reprise depuis 1961 avec un taux de progression annuel de 2,5 %, et atteint 1.986 milliards de voyageurs en 1963. On constate une évolution divergente entre le réseau souterrain, en expansion (+ 4,4 %) et le réseau routier qui continue à régresser (-1,5 %).

Quant au trafic d'AIR-INTER, l'essor amorcé depuis 1961 se poursuit au rythme spectaculaire de + 71 % entre 1962 et 1963.

## C - Trafic maritime.

Avec un total de 125.246.126 T., le trafic global de marchandises est en augmentation de 21 % par rapport à 1962. Ce développement est dû pour la plus grande part à l'augmentation considérable des entrées (+ 26 %) qui se situe très au-dessus des prévisions du Plan, traduisant le déséquilibre de la balance du commerce extérieur. Cet accroissement notable du trafic à l'importation provient principalement des hydrocarbures importés (+ 54 % entre 1962 et 1963) dont l'évolution masque le développement des autres marchandises : + 0,2 % seulement entre 1962 et 1963.

En ce qui concerne le trafic des passagers, le taux de progression du nombre des voyageurs marque un fléchissement certain depuis 1961, avec un accroissement de 1 % seulement entre 1962 et 1963. Cette diminution relative provient de facteurs politiques tels que la fin des rapatriements d'Algérie, et ne fait pas ressortir l'augmentation générale des trafics avec l'étranger et du cabotage national.

./...

D - Trafic aérien international.

Poursuivant la tendance amorcée en 1962, le volume global du trafic aérien pour 1963 reste très inférieur aux prévisions du Plan avec un taux de croissance de 2,2 % seulement entre 1962 et 1963 au lieu des 12 % prévus. Cette régression résulte essentiellement de la diminution considérable du trafic entre la France et l'Algérie, affectant plus spécialement l'aéroport de Marseille, et du transfert d'une partie importante du trafic africain à la Compagnie Air-Afrique.

Par contre l'aéroport de Paris connaît un accroissement de trafic supérieur à la moyenne mondiale :

- + 13 % pour les passagers, contre 11 % pour le trafic O.A.C.I.
- + 16 % pour le fret, contre 14 % pour le trafic O.A.C.I.

./...

## II - LES INVESTISSEMENTS EN 1963 ET 1964.

Le tableau ci-dessous donne le montant des crédits de paiements constatés en 1963 et prévus pour 1964 et les compare au montant total prévu pour le IV<sup>o</sup> Plan.

	En millions de Fr. courants				en M.F.	Pourcentage de réalisation
	1962 réalisé	1963 réalisé	1964 prévu	total des 3 années.	1961 Prévisions 4 <sup>o</sup> Plan	
S.N.C.F. ....	1.415	1.476	1.600	4.491	5.990 <sup>(1)</sup>	74,9
Routes Nationales (F.S.I.R. + budget + emprunts) .....	481	705	858	2.044	2.904 <sup>(2)</sup>	70,3
F.S.I.R. (tranches locales, sauf urbaines) .....	105	127	129	361	544	66,3
Voies navigables (y compris fonds de concours) .....	141 (47)	161 (48)	180 (50)	482 (145)	681 (130)	70,7
Batellerie .....	42,8	55,9	56,6	155,3	250	62,1
R.A.T.P. ....	109	144	273	526	1.475	35,6
Autres transports urbains et V.F.I.L. ....	46	64	74	184	197	93,4
Ports maritimes, y compris fonds de concours .....	314	334	375	1.023	1.435 <sup>(3)</sup>	71,2
Infrastructure aéronautique (métropole) et services du S.G.A.C. ....	163	179	201	544	850	64 %
Compagnies aériennes .....	403	272	159	834	1.540	54,1

- (1) + 40 par rapport au texte du Plan à la suite de la décision d'accélérer les travaux d'équipement ferroviaire de la Bretagne.
- (2) Montant tenant compte de la décision d'accélération du programme autoroutier du 9 Août 1962. Montant initial : 2.406 M.F.
- (3) - 15 M.F. par rapport au Plan correspondant aux dépenses des sociétés de manutention dont on ne connaît pas les réalisations.

./...

Les coefficients donnés dans la dernière colonne du Tableau ne doivent pas être considérés comme le reflet exact de l'avancement du Plan, car ils ont été calculés sur des chiffres exprimés en unités monétaires différentes. Etant donné les hausses de prix intervenues depuis 1961, on peut dire que seul le secteur des transports urbains et voies ferrées d'intérêt local est en avance sur les prévisions contenues dans le Plan, lesquelles comportaient d'importantes lacunes. Les autres secteurs marquent un retard plus ou moins important, avec une accentuation particulière en ce qui concerne la Régie Autonome des Transports Parisiens et l'infrastructure aéronautique - Services de l'Aviation Civile.

### III - LES PRINCIPALES OPERATIONS.

1°- La S.N.C.F. poursuit son programme d'électrification, concrétisé par l'achèvement des travaux du Nord qui a permis, au cours de l'été 1963, d'utiliser la traction électrique de Paris à Bruxelles et à Amsterdam. Les travaux se poursuivent sur les parcours Le Mans-Rennes et Dijon - Neufchateau, tandis que de nouvelles électrifications sont entreprises sur Marseille-Carnoules, Paris-Rouen et Reims-Charleville.

Quant à l'aménagement de la gare souterraine de Paris-Austerlitz, le début des travaux est prévu au cours de l'année 1964.

2°- La réalisation du programme d'autoroutes est marquée par les chiffres suivants : en 1963, 107 km ont été mis en service et 150 km en chantier. Au cours de l'année 1964, 134 km seront mis en service, portant la longueur totale du réseau à 489 km, et 175 km mis en chantier, portant à 460 km la longueur totale des travaux engagés.

3°- Voies navigables.- La mise en service de la Moselle canalisée au grand gabarit sera prolongée par l'aménagement du tronçon Metz-Frouard et la construction des écluses de Metz et d'Ars. D'autres opérations d'aménagement à grand gabarit sont poursuivies sur Dunkerque-Valenciennes, ainsi que les travaux du canal du Nord, sur la Seine (écluse de Chatou) et sur le canal de la Marne au Rhin.

./...

#### 4°- Ports maritimes.-

La première tranche des travaux d'extension du port de Marseille dans le golfe de Fos est lancée en 1964 avec une contribution importante du Fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire. Les travaux d'extension du port du Havre ont été engagés en 1963 et se poursuivront en 1964, ainsi que différents aménagements dans les ports de Bordeaux, Boulogne, Cherbourg, Rouen et La Rochelle.

#### 5°- Transports aériens.-

La décision de réaliser l'aéroport de Paris-Nord a été prise par le Gouvernement au mois de Janvier 1964. Les travaux de reconnaissance, les études techniques et surtout les procédures d'acquisition des terrains seront engagés au cours de l'année 1964.

### IV - LES PROBLEMES IMPORTANTS POSES PAR L'EXECUTION DU PLAN.

#### I - Politique commune des transports.

La politique commune européenne des transports n'a que légèrement progressé au cours de l'année 1963. Les cinq projets de décision présentés en Mai 1963 au Conseil des Ministres de la C.E.E. ont été ensuite examinés par l'Assemblée Parlementaire Européenne. Ils devraient faire l'objet d'une décision du Conseil au cours du dernier trimestre 1964. Par ailleurs une nouvelle proposition concernant l'action de la Communauté dans le domaine des investissements d'infrastructure de transport a été présentée au Conseil des Ministres le 14 Avril 1964.

Sur le plan européen, les études en cours concernent essentiellement la définition des coûts d'infrastructure et leur imputation éventuelle aux usagers.

./...



## II - Problèmes de coordination entre les différents modes de transport.

- Les importantes études engagées par la Commission des Grandes Liaisons Fluviales se poursuivent. Les études techniques sont très avancées. Les études économiques sont en voie d'aboutir à des conclusions dès la fin de l'année. Dans ce domaine, la Commission Nationale d'Aménagement du Territoire s'est attachée plus spécialement à l'étude de l'axe Mer du Nord - Méditerranée.

- La nécessité d'une coordination rail-route a donné lieu à la mise en place d'une réforme tarifaire, à la fois dans le domaine des transports publics routiers et dans celui des trafics à longue distance de la S.N.C.F. Les données statistiques actuellement disponibles ne permettent pas encore d'en apprécier les résultats.

- La répartition optimum des transports de voyageurs entre les trains rapides d'une part et les liaisons aériennes intérieures assurées par la Société Air-Inter d'autre part, fait l'objet d'une étude en cours.

## III - Problèmes particuliers.

- L'avancement du programme d'électrification du réseau et de la dieselisation de la traction ferroviaire demeure le problème prioritaire auquel la S.N.C.F. s'attache depuis quelques années. La mise au point d'une nouvelle machine diesel de grande puissance, la B.B. 69.000, actuellement à l'essai, pourrait donner une nouvelle impulsion à cet effort de modernisation.

- Le rythme de réalisation des autoroutes reste la principale nécessité dans le domaine des transports routiers. En dépit de l'accélération du programme de construction d'autoroutes, la croissance rapide de la circulation automobile pose un problème accru d'équipement et de financement. D'une part cette croissance porte essentiellement sur le trafic urbain, accentuant les phénomènes de congestion des grandes villes, où les coûts d'investissement sont les plus élevés. D'autre part les exigences de la circulation future ont nécessité une révision des caractéristiques techniques des autoroutes conduisant à une majoration sensible du coût des projets.

- L'ouverture des bureaux de fret régionaux s'est effectuée fin 1963 et début 1964, mais il est encore trop tôt pour pouvoir évaluer les effets de leur fonctionnement.

- Certaines parties du tracé emprunté par le réseau express régional de la R.A.T.P. ont été modifiées dans un esprit d'harmonisation avec les exigences de l'urbanisme et de coordination avec la S.N.C.F. Par ailleurs, les difficultés techniques rencontrées paraissant maintenant surmontées, le rythme d'investissement de la R.A.T.P. sera bientôt subordonné aux possibilités de financement, lesquelles font actuellement l'objet d'une étude conjointe du Ministère des Finances et du Ministère des Travaux Publics et des Transports.

- La situation de la Marine Marchande est préoccupante. Pour la première fois depuis 1948 notre flotte de commerce accuse une régression de tonnage de 4 % en 1963. De plus, cette régression va de pair avec une diminution de la part du pavillon national dans le commerce maritime français, frappant les lignes de cargos régulières transportant des marchandises diverses. En particulier le taux de régression des trafics à l'exportation prévus par le IV<sup>o</sup> Plan est déjà dépassé, et la hausse enregistrée dans les trafics entre pays tiers, plus importante que prévue initialement, n'est pas suffisante pour compenser la baisse des exportations. Quant au rythme de la construction navale, le total des livraisons en tonnage effectuées en 1963 est en recul par rapport à 1962, et le carnet de commandes pour 1964 ne permet pas d'envisager une reprise notable de cette activité. Les réformes de structure recommandées par le IV<sup>o</sup> Plan conservent de ce fait toute leur valeur, dans leur triple orientation de concentration des entreprises, de conversion et d'intégration des chantiers.

- Dans le domaine des transports aériens, le retard concernant l'équipement des compagnies aériennes provient d'un ajustement des investissements aux besoins réels, ces besoins étant inférieurs à ceux prévus au moment de l'élaboration du IV<sup>o</sup> Plan du fait de la productivité élevée des appareils à réaction et de l'abandon de secteurs géographiques tels que l'Algérie et l'Afrique.

- Dans le domaine de la construction aéronautique, il faut mentionner l'avancement du projet de réalisation de l'avion supersonique "Concorde" qui a fait l'objet d'un accord avec la Grande-Bretagne en 1962.

Bien que des mesures d'organisation sur le plan européen soient devenues de plus en plus nécessaires, la création d'Air-Union est toujours en discussion.