

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE OUVERTE LE 27 DECEMBRE 1962

Annexe au procès-verbal de la séance du 29 janvier 1963.

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 1963 (2^e partie. — Moyens des services et dispositions spéciales), ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,

Rapporteur général.

ANNEXE N° 29

Travaux publics et transports.

CHEMINS DE FER

REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

Rapporteur spécial : M. Antoine COURRIÈRE

(1) Cette commission est composée de : MM. Alex Roubert, président ; Jacques Masteau, Gustave Alric, Yvon Coudé du Foresto, vice-présidents ; Julien Brunhes, Martial Brousse, Marc Desaché, secrétaires ; Marcel Pellenc, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Berthoin, Edouard Bonnefous, Jean-Eric Bousch, Paul Chevallier, Bernard Chochoy, André Colin, Antoine Courrière, Jacques Descours Desacres, Paul Driant, Jacques Duclos, André Fosset, Pierre Garet, Michel Kistler, Roger Lachèvre, Jean-Marie Louvel, André Maroselli, Georges Marrane, Pierre Métayer, Max Monichon, Geoffroy de Montalembert, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Paul Ribeyre, Jacques Richard, Ludovic Tron.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 22 et annexes, 25 (tome II, annexe 25), 57 (tomes I et II, annexe XIII) et in-8° 9.

Sénat : 42 (1962-1963).

SOMMAIRE

	Pages.
Introduction	5
I — Les réseaux divers	7
1° Méditerranée—Niger	7
2° Réseaux de chemins de fer d'intérêt local et tramways	8
3° Chemins de fer d'intérêt général	9
II. — La Régie autonome des transports parisiens	10
1° Participation aux dépenses de la R. A. T. P.	10
2° Financement du métro express régional	12
III. — La Société nationale des chemins de fer français	15
1° Dépenses ordinaires	15
Le déficit des lignes de la banlieue parisienne de la S. N. C. F.	18
2° Dépenses en capital	20
ANNEXE I. — Mode de calcul des contributions versées à la S. N. C. F. en application des articles 19, 19 bis et 19 quater de la Convention du 13 août 1937	23
ANNEXE II. — Détail des réductions accordées en application de l'article 20 bis de la Convention du 31 août 1937	25
Amendement présenté par la Commission	27

Mesdames, Messieurs,

Les crédits prévus pour 1963 au budget des Travaux publics et concernant les chemins de fer et la Régie autonome des transports parisiens s'élèvent :

— au titre des dépenses ordinaires, à 2.254.854.277 F (compte tenu d'un amendement de majoration déposé par le Gouvernement), en augmentation de plus de 504 millions de francs sur ceux votés l'année précédente ;

— au titre des dépenses en capital, à 66 millions, soit le même chiffre qu'en 1962, mais l'affectation en est différente : la dotation concernant la réparation des dommages de guerre de la S. N. C. F. se trouve diminuée de 32 millions et un crédit de la même somme est prévu au titre de la participation de l'Etat à la construction du métro régional express.

*
* *

Le tableau ci-après donne la décomposition, par chapitre, des crédits prévus pour 1963 au titre des chemins de fer et de la Régie autonome des transports parisiens.

NUMERO des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1962.	CREDITS PREVUS POUR 1963			DIFFERENCE entre 1962 et 1963.
			Services votés.	Mesures. nouvelles.	Total.	
			(En francs.)			
	Dépenses ordinaires.					
41-41	Subvention au Méditerranée-Niger.	7.130.000	7.130.000	— 2.383.023	4.746.977	— 2.383.023
44-41	Chemins de fer. — Subvention annuelle aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local et de tramways.....	135.000	135.000	»	135.000	»
45-41	Chemins de fer. — Subvention aux chemins de fer d'intérêt général.	2.534.800	2.534.800	+ 2.308.500	4.843.300	+ 2.308.500
45-42	Chemins de fer. — Application de l'article 18 de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la S. N. C. F.....	107.589.000	215.589.000	(a) + 217.000.000	(a) 432.589.000	(a) + 325.000.000
45-44	Chemins de fer. — Application des articles 19, 19 bis et 19 quater de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la S. N. C. F....	1.230.000.000	1.294.000.000	+ 20.000.000	1.314.000.000	+ 84.000.000
45-45	Chemins de fer. — Participation aux dépenses d'exploitation de la Régie autonome des transports parisiens.....	145.200.000	190.200.000	+ 67.000.000	257.200.000	+ 112.000.000
45-46	Remboursement à la S. N. C. F. des charges des emprunts émis en couverture des insuffisances d'exploitation	8.560.000	8.340.000	»	8.340.000	— 220.000
46-41	Chemins de fer. — Application de l'article 20 bis de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la S. N. C. F.....	249.200.000	233.000.000	»	233.000.000	— 16.200.000
	Total	1.750.348.800	1.950.928.800	+ 303.925.477	2.254.854.277	+ 504.505.477
	Dépenses en capital.					
63-90 (art. 3).	Financement du programme de la transversale Est-Ouest du métro régional express.....	»	»	+ 32.000.000	32.000.000	+ 32.000.000
73-41	Reconstitution du réseau de la S. N. C. F. et des entreprises exploitant les chemins de fer d'intérêt général.....	66.000.000	»	— 32.000.000	34.000.000	— 32.000.000

(a) Compte tenu de l'amendement déposé par le Gouvernement.

I. — LES RESEAUX DIVERS

1° Méditerranée—Niger (chapitre 41-41).

Les crédits demandés au titre du chemin de fer de la Méditerranée au Niger, pour 1963, ont le caractère de crédits de liquidation. En effet, le réseau a été fermé à l'exploitation le 1^{er} janvier 1963.

Rappelons que l'année dernière, les crédits votés pour ce chapitre s'élevaient à : 7.130.000 F, se répartissant comme suit :

— entretien des pistes transsahariennes.....	3.100.000 F.
— annuités versées à la Compagnie.....	1.710.000
— subvention pour la couverture du déficit d'exploitation	2.320.000

Cette année, les crédits inscrits au présent chapitre sont de 4.746.977 F, dont :

- 1.426.977 F au titre des annuités versées à la Compagnie ;
- 3.320.000 F au titre du déficit d'exploitation.

Quant à la dotation pour l'entretien des pistes sahariennes, elle disparaît complètement ; en effet, l'entretien de ces pistes (1), qui avait été confié au réseau du Méditerranée—Niger relève, depuis le 1^{er} janvier, des Etats africains intéressés : Algérie, Mauritanie et Mali qui devront dorénavant en supporter les charges, chacun pour la partie des pistes le concernant.

Le crédit concernant les annuités est en diminution de 283.023 F. Ce crédit est destiné à couvrir la charge des emprunts contractés par le Méditerranée—Niger. La diminution constatée est la conséquence de l'amortissement progressif des emprunts. Cet amortissement doit être achevé le 31 décembre 1985. Il est précisé à ce sujet que le service des titres du Méditerranée—Niger, qui était jusqu'ici assuré par le réseau lui-même, devra, comme conséquence de la liquidation du réseau, être transféré, à partir de 1964, à un autre établissement qui sera vraisemblablement la Caisse des dépôts et consignations.

(1) Piste transsaharienne n° 2. Piste de Colomb-Béchar à Tindouf et portion de la piste transsaharienne n° 1 comprise entre Tindouf et Fort-Gouraud.

Quant au crédit relatif au déficit d'exploitation, il est fixé à 3.320.000 F, en augmentation de 1 million de francs par rapport à l'année précédente. En réalité, il s'agit plus exactement d'un crédit de liquidation puisque l'exploitation du chemin de fer est définitivement arrêtée. Il sera donc essentiellement destiné à régler les indemnités de licenciement du personnel et les frais de liquidation.

Compte tenu des disponibilités du réseau et du produit escompté des cessions de matériel et de terrains, ce crédit doit permettre de faire face aux dépenses de liquidation.

Il est, par ailleurs, de l'intention du Ministère des Travaux publics de terminer cette liquidation au cours de l'année 1963, aucune demande de crédit ne devant plus être faite à ce titre en 1964.

2° Réseaux de chemins de fer d'intérêt local et tramways (chapitre 44-41).

Rappelons que les subventions prévues à ce chapitre sont accordées par l'Etat aux départements et aux communes, au titre de subvention d'établissement pour la construction de réseaux ferrés d'intérêt local, en application des lois des 11 juin 1880 et 31 juillet 1913.

Les taux de ces subventions ont été fixés par la loi ou le décret déclarant l'utilité publique. Comme il s'agit, en fait, d'opérations qui sont toutes antérieures à 1914, ces taux sont très faibles.

Les subventions les plus considérables n'excèdent pas 5.000 à 6.000 F. Elles disparaissent progressivement, à mesure que viennent à extinction les concessions auxquelles elles se rattachent.

Pour 1963, les quarante-six départements suivants recevront une subvention :

Ain, Aisne, Allier, Ardennes, Territoire de Belfort, Bouches-du-Rhône, Calvados, Charente, Charente-Maritime, Côte-d'Or, Doubs, Drôme, Eure-et-Loir, Finistère, Gard, Haute-Garonne, Gironde, Indre-et-Loire, Isère, Jura, Landes, Loir-et-Cher, Loire, Loiret, Lot-et-Garonne, Manche, Marne, Haute-Marne, Meuse, Basses-Pyrénées, Hautes-Pyrénées, Pyrénées-Orientales, Rhône, Haute-Saône, Saône-et-Loire, Savoie, Seine-et-Marne, Seine-et-Oise, Somme, Tarn, Tarn-et-Garonne, Var, Vendée, Haute-Vienne, Vosges, Yonne.

3° Chemins de fer d'intérêt général (chapitre 45-41).

Ce chapitre est relatif aux subventions versées aux trois réseaux de chemins de fer secondaires d'intérêt général :

- Régie des chemins de fer de la Provence (ligne de Nice à Digne) ;
- Chemin de fer du Vivarais-Lozère, exploité par la Compagnie des chemins de fer départementaux ;
- Chemin de fer des Charentes-Deux-Sèvres. Ce dernier réseau est, du reste, en liquidation et les dépenses le concernant sont infimes ;
- Chemin de fer de la Corse.

L'Etat prend intégralement en charge le déficit de ces réseaux.

Les crédits demandés pour 1963 se montent à 4.843.300 F, en augmentation de 2.308.500 F sur l'année dernière. Ils se répartissent :

— *Insuffisance d'exploitation* : 4.218.300 F, au titre de laquelle un complément de dotation de 1.733.500 F est demandé pour faire face à une augmentation des déficits due essentiellement à la charge supplémentaire résultant de l'extension, à l'année entière, des mesures prises en 1962 en faveur des agents des réseaux secondaires, lesquels ont bénéficié de majorations de salaires identiques à celles que la S. N. C. F. a accordées à son personnel.

— *Remise en état des réseaux* : 625.000 F. Ce crédit se décompose comme suit :

Réseau de la Provence (renouvellement de voie, travaux de protection contre les eaux, remise en état d'un autorail).....	100.000 F.
Réseau du Vivarais-Lozère (travaux de sécurité de consolidation de la plate-forme, acquisition d'outillage et de matériel de transbordement).	55.000
Réseau de la Corse (dépenses d'équipement)...	470.000

II. — LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

Deux chapitres du budget des Travaux publics concernent la Régie autonome des transports parisiens. L'un pour les dépenses ordinaires, c'est le chapitre 45-45, intitulé « Participation aux dépenses d'exploitation de la Régie autonome des transports parisiens », l'autre, au titre des dépenses en capital, le chapitre 63-90 « Subventions d'équipement pour travaux divers » où figure un crédit de 32 millions de francs au titre du financement du programme de la transversale Est-Ouest du métro express régional.

1° Participation aux dépenses d'exploitation de la R. A. T. P.

Les crédits prévus au chapitre 45-45 sont, rappelons-le, destinés à compenser certaines pertes de recettes subies par la R. A. T. P.

Ces pertes de recettes sont de trois ordres :

— *Pertes de recettes résultant d'une opposition des pouvoirs publics au relèvement des tarifs.*

Aux termes du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, lorsque le Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme 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 des 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 départements de la Seine, de la Seine-et-Oise, de la Seine-et-Marne et de l'Oise).

Cette répartition est effectuée, conformément aux dispositions du décret du 27 octobre 1960, dans la proportion de 70 % à la charge de l'Etat et de 30 % à la charge des collectivités locales.

— *Pertes de recettes résultant de réductions tarifaires instituées antérieurement au 1^{er} janvier 1958.*

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

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

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

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

Les réductions tarifaires instituées postérieurement au 31 décembre 1957 sont celles qui ont été créées par la loi du 30 juillet 1960 en faveur des étudiants et des élèves poursuivant leurs études dans des établissements publics dans la première zone de la région parisienne, ainsi que des économiquement faibles domiciliés dans la même zone, pour compenser la charge supplémentaire résultant, pour les intéressés, de l'augmentation des tarifs de la R. A. T. P. intervenue à l'époque.

La perte de recettes correspondante est intégralement supportée par l'Etat.

Pour 1963, les différentes indemnités dues à la R. A. T. P. ont été évaluées, lors de la préparation du budget, sur la base du module tarifaire (1) actuellement en vigueur (0,185 F), et compte tenu des facteurs de hausse probables en cours d'exercice, aux chiffres suivants :

— indemnité compensatrice pour opposition à l'augmentation des tarifs.....	230.000.000 F.
— remboursement des pertes de recettes résultant de réductions tarifaires :	
— réductions antérieures au 1 ^{er} janvier 1958	135.200.000
— réductions nouvelles.....	3.000.000

(1) Le module tarifaire est le prix d'un ticket d'autobus acheté en carnet. Le prix du ticket de métro est égal au double du module.

Quant à la part de l'Etat dans ces contributions, elle s'établit à :

— 70 % de l'indemnité compensatrice.....	161.000.000 F.
— 70 % des réductions tarifaires antérieures au 1 ^{er} janvier 1958	93.200.000
— la totalité des réductions tarifaires nouvelles..	3.000.000
	<hr/>
Soit au total.....	257.200.000 F.

Tel est le montant du crédit demandé pour 1963 au présent chapitre, crédit qui est en augmentation de 112 millions de francs sur celui voté au précédent budget.

Toutefois, lors de son audition par votre Commission des Finances, le Ministre des Travaux publics a indiqué que, compte tenu des différents chefs de hausse qui affecteront en 1963 le compte d'exploitation de la R. A. T. P., une réévaluation des subventions versées à la Régie devra être effectuée en cours d'année et que le crédit demandé sera, en définitive, insuffisant d'environ 20 millions de francs.

2° Financement du métro express régional.

Pour la première fois cette année, un crédit est inscrit au titre des dépenses en capital du budget des Travaux publics pour le financement de travaux d'extension du réseau ferré de la R. A. T. P.

Ce crédit, qui figure à l'article 5 du chapitre 63-90, s'élève tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement à 32 millions de francs et est destiné à assurer la participation de l'Etat dans la construction de la première tranche du réseau express régional.

Le principe de la construction d'un métro régional a été retenu lors de l'élaboration du IV^e Plan de développement économique et social. Les deux premières opérations prévues pendant la période 1962-1965 sont, d'une part la construction du tronçon la Folie—Etoile, d'autre part l'électrification de la ligne de Vincennes. Le raccordement de ces deux tronçons à travers Paris sera effectué dans un avenir plus lointain.

Les engagements autorisés pour les opérations inscrites au IV^e plan sont :

— travaux d'infrastructure :

Construction de la ligne de Folie—	
Etoile	566.000.000 F.
Electrification de la ligne de Vincennes..	100.000.000
	<hr/>
Total	666.000.000 F.
— matériel roulant.....	186.500.000 F.
	<hr/>
Soit au total.....	852.500.000 F.

Les dépenses de matériel roulant sont à la charge de la R. A. T. P. et seront couverts au moyen d'emprunts.

Quant au financement des travaux d'infrastructure, il doit être assuré, en principe, par parts égales par des subventions de l'Etat et du district de Paris. Les crédits prévus à l'article 5 du chapitre 63-90 sont destinés au versement des subventions de l'espèce qui incomberont à l'Etat en 1963.

La question du métro express régional a fait l'objet d'une importante discussion au sein de votre Commission ; elle a également été évoquée lors de l'audition du Ministre des Travaux publics.

Sur le fond même du problème, *M. Pellenc* a fait observer que la solution vers laquelle on s'orientait : construction en souterrain d'un réseau ferré doublant, dans certaines parties, les lignes actuelles du métro et se prolongeant jusqu'en grande banlieue, était extrêmement coûteuse et qu'il serait sans doute possible de réaliser un plan d'aménagement différent des transports de la région parisienne comportant, d'une part, une augmentation du débit actuel du métro par la régulation électronique de la marche des trains et d'autre part pour la desserte de la banlieue de lignes de « métro suspendu », selon la technique française mise en œuvre par un groupement d'industriels comportant notamment la Régie nationale des usines Renault, et qui paraît être, à l'heure actuelle, parfaitement au point. Une telle solution serait beaucoup moins coûteuse que celle actuellement envisagée.

D'autre part, et en tout état de cause, votre Commission a été surprise de constater que les autorisations de programme demandées pour cette année, au titre de la participation de l'Etat à la

construction d'un métro express régional couvrirait uniquement les crédits de paiement afférents à l'année 1963, alors qu'il eût été normal que ces autorisations de programme représentent la totalité de cette participation dans l'ensemble de l'opération envisagée (construction de la ligne La Folie—Etoile et électrification de la ligne de Vincennes).

Interrogé sur ce point par les soins de votre Rapporteur, le Ministre des Travaux publics a indiqué qu'il n'était pas possible de prévoir la totalité des autorisations de programme nécessaires « l'importance des crédits d'investissement qui seront accordés à la R. A. T. P. pour les exercices postérieurs à 1963 ainsi que les modalités de financement des travaux correspondants n'étant pas encore arrêtés ». Une telle réponse ne manque de surprendre, car il semble difficilement pensable que l'on puisse envisager le lancement d'une opération d'une pareille envergure sans en avoir, au préalable, définitivement arrêté les modalités de financement.

Dans ces conditions, votre Commission a estimé devoir vous proposer la suppression du crédit de 32 millions prévu pour le financement du métro régional.

III. — LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le budget des Travaux publics contient cinq chapitres intéressant la Société nationale des chemins de fer français. Quatre de ces chapitres concernent les dépenses ordinaires pour un total de 1.987.929.000 F et le cinquième est relatif aux dépenses en capital au titre de la réparation des dommages de guerre subis par la Société nationale.

1° Dépenses ordinaires.

a) *Application de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937 (chapitre 45-42).*

Dans ce chapitre figurent deux subventions distinctes :

1. — Une subvention pour frais d'entretien des lignes maintenues en service à la demande de l'autorité militaire :

La S. N. C. F. est tenue, par son cahier des charges, de maintenir en service les lignes et installations qui pourraient être déclassées du point de vue commercial, mais qui présentent, par contre, un intérêt stratégique. En contrepartie, la Société nationale reçoit une subvention de l'Etat.

Il est proposé de reconduire pour 1963 la subvention qui avait été accordée les années précédentes, soit 10 millions de francs.

2. — Une subvention destinée à la couverture du déficit d'exploitation en application de l'article 18, alinéa 8, de la convention :

Aux termes de ce texte, lorsque les prévisions budgétaires de la S. N. C. F. font apparaître une insuffisance de recettes par rapport aux dépenses, cette insuffisance est couverte par une subvention versée par l'Etat. Cette subvention est à valoir sur la subvention définitive qui est attribuée à la Société nationale lors de l'arrêt des comptes de l'exercice considéré. Il s'agit donc, en définitive, d'un acompte prévisionnel.

Signalons tout de suite que le crédit inscrit pour 1963 dans le document budgétaire annexe II (Mesures nouvelles) du budget des Travaux publics au chapitre 45-42 doit être majoré de 80 millions.

En effet, un amendement du Gouvernement, lors du vote de la première partie de la loi de finances, a relevé les plafonds de dépenses pour tenir compte d'une augmentation de 80 millions de la subvention à la S. N. C. F. et un nouvel amendement à la seconde partie de la loi de finances a été déposé devant l'Assemblée Nationale pour concrétiser cette majoration.

Lors de son audition par votre Commission des Finances, M. Marc Jacquet a indiqué que les prévisions sur lesquelles reposait le calcul du crédit prévu au présent chapitre avaient été établies compte tenu d'une hausse des tarifs de la S. N. C. F. à intervenir en 1963. Le Gouvernement étant opposé à une telle augmentation, le montant de la subvention à la S. N. C. F. devra donc être augmenté d'environ 500 millions de francs.

Votre Commission des Finances ne peut donc que constater une sous-estimation considérable des crédits nécessaires à l'application de l'article 18 de la convention du 31 août 1937.

*b) Application des articles 19, 19 bis et 19 quater
de la convention du 13 août 1937 (chapitre 45-44).*

Aux termes des dispositions des articles 19, 19 *bis* et 19 *quater* de la convention du 31 août 1937, modifiée par l'avenant du 10 juillet 1952, l'Etat est tenu de participer aux dépenses d'entretien de l'infrastructure de gardiennage des passages à niveau situés sur les routes nationales et des retraites de la S. N. C. F.

Cette participation, dont le mode de calcul est donné en annexe au présent rapport (annexe I), a un caractère automatique. Les crédits demandés pour 1963 s'élèvent à :

— participation aux frais de gardiennage des passages à niveau	10 millions de francs.
— participation aux dépenses d'infrastructure	761 —
— contribution de l'Etat à certaines charges de retraites	543 —

Signalons, sur ce dernier point, qu'actuellement la participation de l'Etat aux charges de retraites de la S. N. C. F. représente environ un tiers de ces charges.

c) *Remboursement des charges d'emprunts émis en couverture des insuffisances d'exploitation* (chapitre 45-46).

Chaque année, l'Etat rembourse à la Société nationale des chemins de fer français les charges d'emprunts que celle-ci a dû contracter pour faire face à des insuffisances d'exploitation.

Le crédit prévu à ce titre pour 1963 s'élève à 8.340.000 F, en diminution de 220.000 F par rapport au crédit voté en 1962.

Cette diminution est la conséquence du remboursement progressif des emprunts.

d) *Application de l'article 20 bis de la convention du 31 août 1937* (chapitre 46-41).

Aux termes de l'article 20 bis de la convention du 31 août 1937, l'Etat doit rembourser à la S. N. C. F. les pertes de recettes résultant, pour elle, des obligations de transport à titre gratuit ou à des tarifs réduits qui lui sont imposés par voie législative ou réglementaire ou qui lui incombe en application de son cahier des charges (1).

Ces remboursements sont imputés sur les budgets des différents ministères intéressés.

Pour 1963, l'évaluation des remboursements dus à la S. N. C. F. au titre de l'article 20 bis est la suivante :

Ministère des Travaux publics.

— familles nombreuses.....	76.029.000 F.
— réformés de guerre.....	18.125.000
— abonnements hebdomadaires de travail.....	69.812.000
— visites aux tombes de militaires.....	690.000
— économiquement faibles, retraités, veuves et orphelins de guerre, congés populaires....	48.272.000
— abonnements ordinaires de proche banlieue..	1.415.000
— promenades d'enfants.....	1.697.000
— abonnements d'élèves, étudiants et apprentis.	15.217.000
— guides des aveugles.....	1.743.000

(1) Le détail de ces réductions est donné ci-après en annexe (annexe II).

Ministère des Finances.

— conjoints, enfants mineurs de retraités et pensionnés 3.900.000 F.

Ministère des Armées.

— militaires et marins 188.500.000 F.

Ministère de la Justice.

— prisonniers et leur escorte 1.700.000 F.

Ministère de l'Industrie.

— tarifs internationaux directs entre les pays de la C. E. C. A. 40.000.000 F.

Le crédit prévu au présent budget a pour objet de permettre le versement de la subvention incombant au Ministère des Travaux publics.

LE DÉFICIT DES LIGNES DE LA BANLIEUE PARISIENNE DE LA S. N. C. F.

Avant d'aborder l'examen des dépenses en capital intéressant la S. N. C. F., votre Rapporteur a tenu à présenter le bilan propre des lignes de banlieue de la S. N. C. F. Ces lignes se trouvent, en effet, placées dans une situation particulière puisqu'aux termes de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 et du décret n° 59-157 de la même date qui ont réorganisé les transports parisiens, elles ont un régime administratif et financier analogue à celui de la R. A. T. P.

Par conséquent, la Société nationale se voit rembourser par l'Etat et par les collectivités locales intéressées des charges que lui impose l'exploitation de son réseau parisien dans les mêmes conditions que la Régie autonome.

Pour l'année 1963 et sur la base des tarifs en vigueur, le compte d'exploitation des lignes de banlieue de la S. N. C. F. s'établit comme suit :

Dépenses	445.500.000 F
<i>Recettes :</i>	
— produits du trafic.....	198.000 000
— contributions de l'Etat au titre des articles 19 et 19 bis de la Convention	27.000.000
— remboursement des pertes de recettes pour tarifs réduits :	
antérieurs au 31-12-1957.....	82.900.000
postérieurs au 31-12-1957.....	100.000
— indemnité compensatrice pour opposition au relèvement des tarifs.	28.500.000
— insuffisance du compte d'exploitation banlieue de la S. N. C. F...	109.000.000
	————— 445.500.000 F

La répartition de ces remboursements entre l'Etat et les collectivités locales est la suivante :

DESIGNATION DES CONTRIBUTIONS	REPARTITION		MONTANT des remboursements.	
	Etat.	Collectivités locales.	Etat.	Collectivités locales.
			(En millions de francs.)	
Tarifs réduits antérieurs au 31 décembre 1957.....	70 %	30 %	58,03	24,87
Tarifs réduits postérieurs au 31 décembre 1957.....	100 %	»	0,10	»
Opposition au relèvement des tarifs et insuffisance du compte d'exploitation banlieue de la S. N. C. F.....	70 %	30 %	96,25	41,25
Articles 19, 19 bis et 19 quater de la convention	100 %	»	27	»
			181,38	66,12

La part de ces remboursements incombant à l'Etat ne fait pas l'objet d'une inscription budgétaire distincte et se trouve incluse dans le montant global des crédits que nous venons d'étudier.

*
* *

2° Dépenses en capital.

Le seul chapitre des dépenses en capital du budget des Travaux publics intéressant les chemins de fer est le chapitre 73-41 : Reconstitution du réseau de la Société nationale des chemins de fer français et des entreprises exploitant les chemins de fer d'intérêt général.

Les crédits demandés s'élèvent à 34 millions de francs, en diminution de 32 millions de francs sur ceux votés lors des précédents budgets. Ils sont destinés au versement à la S. N. C. F. d'acomptes sur dommages de guerre en application de l'article 46 de la loi du 27 mai 1946.

Rappelons qu'en application de ce texte, l'Etat doit prendre à sa charge :

- 80 % des dépenses de reconstitution des installations fixes ;
- 90 % des dépenses d'acquisition de matériel roulant neuf et d'outillage ;
- 100 % des dépenses de réparation de matériel, mobilier et outillage endommagés et de reconstitution des stocks.

La diminution des crédits s'explique par l'achèvement progressif des travaux de reconstruction du chemin de fer.

Les travaux de reconstitution prévus pour 1963 sont les suivants :

a) RECONSTITUTION EN IDENTIQUE

Voies et ouvrages d'art.

La plupart des lignes dont l'abandon n'a pas été décidé sont depuis longtemps rétablies, à l'exception de :

- certains raccordements, tel celui de Waville, entre les lignes d'Onville à Conflans-Jarny et d'Onville à Lérouville. L'importance du viaduc à reconstruire avait fait différer, jusqu'ici, le rétablissement de ce raccordement, mais son intérêt pour les transports marchandises sortant du triage de Conflans en direc-

tion de Lérrouville, ou vice versa, n'a pas permis de le remettre plus longtemps. La reconstruction du viaduc doit être effectuée en 1963, ainsi que la repose de la voie ;

- certaines voies de doublement, triplement ou quadruplement que la S. N. C. F. se propose d'achever en 1963, telles que Hagondange-Woippy, Saint-Martin-d'Ecublei, Conches, les Laumes-Blaisy.

La situation des ouvrages d'art qui a été longtemps préoccupante est donc, aujourd'hui, assainie. Les dépenses qui resteront à faire au-delà de 1963 sont peu importantes et concernent notamment :

- l'achèvement du pont de Coudekerque sur la ligne de Dunkerque à Furnes, du pont d'Ardres sur la ligne de Lille aux Fontinettes et du pont de Montrelet sur la ligne d'Amiens à Canaples ;
- la reconstruction du pont de Cercamps sur la ligne de Fives à Abbeville et celle du pont des Pierrettes sur la ligne de Calais—Marée.

Ces différentes opérations sont évaluées au total à 1.500.000 F.

Bâtiments de voyageurs.

A la Libération, 200 bâtiments de voyageurs avaient été détruits ou fortement endommagés. En 1947, le Gouvernement invita la S. N. C. F. à surseoir à leur reconstruction tant que le logement des sinistrés ne serait pas assuré. Commencée à partir de 1952, la reconstruction des bâtiments de voyageurs ne pourra être achevée qu'en 1965.

En 1963, la S. N. C. F. se propose :

- d'achever la reconstruction des bâtiments d'Audun-le-Roman, Delle, Forbach, Calais-Ville, Saint-Pol-sur-Ternoise, Dijon, Gondrexange, Hunspach, Hudres, Niederbronn, Philippsbourg, Pouxoux, Selts, Soultz-sous-Forêts, Anizy-Pinon, Libercourt, Maresquel, Remy, Rettondes, soit au total une dépense de 1.450.000 F ;
- de poursuivre celle des bâtiments de Wissembourg et d'Orléans, soit 1.200.000 F.

L'achèvement des bâtiments en cours de reconstruction au 1^{er} janvier 1964 nécessitera une dépense de 2 millions de francs ; par

ailleurs, il restera encore à reconstruire à cette date sept petits bâtiments voyageurs (Fulmont-Agnicourt, Munchhausen, Nuisement, Pont-Maugis, Roeschwoog, Schweighouse, Dunkerque - Grande-Synthe), pour un montant total de 1.700.000 F.

b) RECONSTRUCTION SUR PROJETS

Deux opérations importantes sont prévues, à ce titre, en 1963 :

— *Boulogne*. Dans cette ville, les destructions intéressaient non seulement les installations ferroviaires, mais aussi les installations portuaires et la ville elle-même. De longues études ont été poursuivies en collaboration avec les services de la reconstruction du port et de la S. N. C. F. pour dresser un projet d'aménagement. Depuis 1960, la S. N. C. F. assure sur ses ressources de reconstruction le financement de l'essentiel de ces travaux. Pour chacun des exercices 1961 et 1962, 8.500.000 F ont été affectés à cette opération. En 1963, une dépense de 1.690.000 F est prévue pour achever le projet.

— *Les Aubrais-Orléans*. A la suite des destructions subies par le centre ferroviaire et l'agglomération des Aubrais-Orléans, un premier projet de reconstruction avait été élaboré en mai 1945 mais n'avait pas eu de suite. Un nouveau projet, plus réduit, fut alors discuté avec les services de la reconstruction et la municipalité. Ce projet fut approuvé en 1956.

Un montant de 5.600.000 F de travaux est prévu pour 1963. Plus de 7 millions de francs seront encore nécessaires pour achever ce projet.

c) OPÉRATIONS DIVERSES

A ce titre, sont prévues de nombreuses opérations d'importance plus réduite, intéressant notamment les gares de Delle, Calais-Ville, Hellemmes, Laon, Achères, Grenelle, le Mans, Nantes-Orléans, Tours, Dijon-Ville, Cambrai.

*
* *

Sous le bénéfice des observations qui précèdent et compte tenu de l'amendement qu'elle vous propose, votre Commission des Finances vous demande de voter ce budget pour 1963.

ANNEXE I

MODE DE CALCUL

des contributions versées à la S. N. C. F. en application des articles 19, 19 bis et 19 quater de la convention du 13 août 1937.

Les contributions versées à l'Etat, conformément aux dispositions des articles 19, 19 bis et 19 quater de la convention du 31 août 1937, modifiée par l'avenant du 10 juillet 1952, sont calculées de la manière suivante :

1° Voie et passages à niveau (art. 19 et 19 bis).

Aux termes de la convention, la S. N. C. F. doit recevoir de l'Etat une contribution aux dépenses d'entretien et de renouvellement de la voie, d'entretien des ouvrages d'art et des installations de sécurité. Pour un exercice donné (n), cette contribution est égale à 60 % de la moyenne des dépenses susvisées pour l'antépénultième ($n-3$) et le pénultième ($n-2$) exercices, affectées chacune de coefficients de revalorisation basés sur l'évolution de l'indice moyen des prix de gros industriels publiés par l'Institut national de la statistique et des études économiques (I. N. S. E. E.).

La S. N. C. F. doit recevoir également une contribution aux dépenses de gardiennage des passages à niveau situés sur les routes nationales, calculée suivant les mêmes principes et égale à 50 % de la moyenne des dépenses revalorisées.

Le calcul des dépenses revalorisées est effectué de la manière suivante :

On relève, dans la comptabilité des exercices de référence ($n-3$ et $n-2$), les éléments de base précisés plus haut (frais d'entretien, de réparation des ouvrages d'art et de sécurité, frais de gardiennage des passages à niveau situés sur routes nationales).

Ces éléments sont ensuite multipliés par le rapport qui existe entre l'indice des prix de gros industriels du deuxième semestre de l'exercice $n-1$ et l'indice correspondant relatif aux exercices $n-3$ et $n-2$ respectivement et le résultat est majoré de frais généraux. On fait alors la moyenne arithmétique des résultats obtenus pour les deux années

La contribution aux dépenses de voie est égale à 60 % de cette moyenne et celle des passages à niveau à 50 %.

2° Retraites (art. 19 quater).

En exécution de l'article 19 quater, les charges de retraites afférentes aux agents mis à la retraite depuis le 1^{er} janvier 1949 et non remplacés dans l'effectif global sont supportées par l'Etat.

A cet effet, on calcule, pour chacun des exercices écoulés depuis 1949 jusqu'à celui pour lequel est établi le budget :

1° La réduction R de l'effectif total de la S. N. C. F. intervenue ou prévue pour l'exercice en cause ;

P

2° Le rapport — qui existe entre le nombre P des pensions liquidées au cours de

N

cet exercice et le nombre total N des agents partis, pour toutes causes, au cours du même exercice.

Le nombre des pensions à mettre à la charge de l'Etat pour un exercice quelconque est déterminé en faisant l'hypothèse que, parmi les agents non remplacés, en nombre R, la proportion de ceux qui donnent lieu à attribution d'une pension est la même que celle observée pour l'ensemble des départs (remplacés ou non).

Le nombre des pensions à prendre en charge par l'Etat, pour l'exercice, est ainsi limité à :

$$R \times \frac{P}{N}$$

La contribution de l'Etat afférente aux agents non remplacés au cours de l'exercice est égale au produit du nombre des pensions prises en charge par l'Etat pour cet exercice multiplié par le coût de la pension moyenne correspondant, lequel tient compte des charges accessoires (contributions patronales à la Caisse de prévoyance et impôt sur les retraites).

Pour les exercices antérieurs, la somme est calculée de la même manière, mais elle est, d'année en année, corrigée pour tenir compte du remplacement progressif des retraités par des ayants droit à une pension de réversion et de l'extinction, également progressive, des retraités et de leurs veuves ou orphelins.

La contribution globale à recevoir de l'Etat, au cours de l'exercice, est égale à la somme des résultats annuels ainsi déterminés.

ANNEXE II

DETAIL DES REDUCTIONS

accordées en application de l'article 20 bis de la Convention du 31 août 1937.

Les réductions tarifaires donnant lieu au versement d'une indemnité compensatrice en application de l'article 20 bis de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français, sont les suivantes :

1. — Familles nombreuses.

A. — Famille comprenant au moins 3 enfants n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans :

30 % pour les membres des familles de 3 enfants.

40 % pour les membres des familles de 4 enfants.

50 % pour les membres des familles de 5 enfants.

75 % pour les membres des familles de 6 enfants et plus.

(Un enfant de 4 à 10 ans paie la moitié du prix perçu pour un adulte.)

B. — Pères et mères de familles nombreuses dont le nombre total d'enfants est, ou a été, au moins égal à 5 : réduction de 30 % à vie.

2. — Réformés pensionnés de guerre.

Réduction de 50 % pour les pensions de 25 à 45 % ;

Réduction de 75 % pour les pensionnés de 50 % et plus.

La gratuité du voyage est, en outre, accordée au guide de l'invalidé de 100 % bénéficiaire des dispositions de l'article 10 de la loi du 31 mars 1919.

3. — Abonnements hebdomadaires de travail.

Des cartes hebdomadaires de travail sont délivrées en 2^e classe sur des parcours ne dépassant pas 60 km (75 km pour les parcours compris dans la zone autour de Paris) à tout travailleur employé ou ouvrier qui justifie qu'il a à accomplir chaque jour le trajet du lieu de sa résidence au lieu de son travail et retour.

Le taux de la réduction sur le plein tarif est variable selon les relations, il peut être évalué à 70, 75 %.

4. — Abonnements ordinaires de proche banlieue.

Même observation quant aux taux de réduction. Ces cartes sont délivrées sans justification pour les relations de très proche banlieue desservies également par les transports en commun.

5. — Visites aux tombes.

Un permis de circulation en 1^{re} classe est accordé une fois par an « visites aux tombes » aux veuves, ascendants et descendants des militaires et victimes civils de guerre « Morts pour la France » ou, à défaut de ces parents, au frère aîné ou à la sœur de la victime, de leur résidence au lieu d'inhumation faite par l'autorité militaire.

6. — *Économiquement faibles, retraités, veuves et orphelins de guerre, congés populaires.*

Des billets d'aller et retour comportant une réduction de 30 p. 100 sur le plein tarif sont délivrés. une fois par an :

- aux titulaires de la carte sociale d'économiquement faibles ;
- aux titulaires d'une rente ou pension versée au titre de la sécurité sociale ou de régimes spéciaux désignés, ainsi qu'à leur conjoint et enfants mineurs ;
- aux veuves de guerre non remariées, titulaires d'une pension, ayant à leur charge au moins 2 enfants de moins de 15 ans et à ces derniers ;
- aux orphelins de guerre, de père et de mère, de moins de 21 ans ;
- aux ouvriers et employés bénéficiant d'un congé payé, ainsi qu'aux agriculteurs non assujettis à l'impôt sur le revenu et aux petits artisans. Ces dernières catégories peuvent faire figurer sur leur billet leur femme et enfants mineurs.

7. — *Promenades d'enfants.*

Une réduction de 75 p. 100 sur le plein tarif est accordée à tout groupe d'au moins 10 personnes composé d'enfants de moins de 15 ans, effectuant aux frais de municipalités ou d'œuvres philanthropiques un voyage d'instruction ou un déplacement à la campagne ou au bord de la mer, ainsi que d'accompagnateurs, à raison d'un au maximum par 10 enfants ou fraction de 10 (un enfant de 4 à 10 ans paie la moitié du prix perçu pour un enfant de plus de 10 ans).

8. — *Abonnements d'élèves, étudiants et apprentis.*

Réduction de 50 p. 100 sur le prix d'un abonnement ordinaire.

9. — *Guides des aveugles civils.*

Gratuité du transport.

10. — *Militaires et marins.*

Les militaires et marins voyageant isolément bénéficient, sur présentation des pièces militaires régulières, d'une réduction de 75 p. 100 sur le tarif applicable aux voyageurs ordinaires et à leurs bagages.

11. — *Prisonniers et leur escorte.*

Les employés de l'administration pénitentiaire, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne sont assujettis qu'à la moitié de la taxe fixée par les tarifs généraux pour les voyageurs ordinaires de la classe inférieure.

AMENDEMENT PRESENTE PAR LA COMMISSION

Article 14.

ETAT C

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

I. — Travaux publics et transports.

Titre VI. — Mesures nouvelles :

Autorisations de programme.....	50.100.000 F.
Crédits de paiement.....	36.000.000 F.

Amendement : Réduire ces dotations de 32 millions de francs.