

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1963-1964

Annexe au procès-verbal de la séance du 13 novembre 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 1964, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

**EXAMEN DES CREDITS
ET DES DISPOSITIONS SPECIALES**

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, Jean-Erich Bousch, vice-présidents ; Yvon Coudé du Foresto, Martial Brousse, Julien Brunhes, secrétaires ; Marcel Pellenc, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Bardol, Jean Berthoin, Edouard Bonnefous, Paul Chevallier, Bernard Chochoy, André Colin, Antoine Courrière, Marc Desaché, Jacques Descours Desacres, Paul Driant, René Dubois, Max Fléchet, 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, Jacques Richard, Ludovic Tron.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 549 et annexes, 568 (Tomes I à III et annexe 26), 586 (Tomes I et II, annexe XIII) et in-8° 101.

Sénat : 22 (1963-1964).

SOMMAIRE

	Pages.
	—
Introduction	3
I. — Les réseaux divers	5
1° Méditerranée—Niger	5
2° Réseaux de chemins de fer d'intérêt local et tramways.....	5
3° Chemins de fer d'intérêt général.....	5
II. — La régie autonome des transports parisiens	7
1° Participation aux dépenses de la R. A. T. P.	7
2° Financement du métro express régional.....	8
III. — La Société nationale des chemins de fer français	10
1° Dépenses ordinaires.....	11
2° Dépenses en capital.....	13
IV. — Reclassement des agents des services de transports publics d'Algérie et d'outre-mer	17
Observations de la Commission	21

Mesdames, Messieurs,

Le budget du Ministère des Travaux publics contient onze chapitres concernant les chemins de fer et la Régie autonome des transports parisiens. L'un d'eux est un chapitre nouveau relatif au reclassement en surnombre d'agents en provenance des réseaux de chemins de fer et services de transports publics routiers d'Algérie et d'Outre-Mer. Par contre, le chapitre relatif au Méditerranée—Niger ne figure plus que pour ordre, sa suppression étant demandée au titre des mesures nouvelles.

Les crédits prévus pour 1964 pour l'ensemble de ces chapitres s'élèvent à 2.918.567.300 F pour les dépenses ordinaires et à 87.250.000 F pour les dépenses en capital.

Le tableau ci-après donne, par chapitre, la décomposition des crédits dont il s'agit.

NUMÉROS des chapitres.	NATURE DES DÉPENSES	CRÉDITS votés pour 1963.	CRÉDITS PRÉVUS POUR 1964			DIFFÉRENCES entre 1963 et 1964.		
			Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.			
			En francs.					
	Dépenses ordinaires.							
41-41	Subvention au Méditerranée-Niger	4.746.977	4.746.977	—	4.746.977	»	—	4.746.977
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. — Subventions aux chemins de fer d'intérêt général	4.843.300	4.843.300	+	2.310.000	7.153.300	+	2.310.000
45-42	Chemins de fer. — Application de l'article 18 de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français.....	432.589.000	452.589.000	+	431.400.000	883.989.000	+	451.400.000
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 Société nationale des chemins de fer français.....	1.314.000.000	1.386.000.000		»	1.386.000.000	+	72.000.000
45-45	Chemins de fer. — Participation aux dépenses d'exploitation de la Régie autonome des transports parisiens.....	257.200.000	257.200.000	+	75.000.000	332.200.000	+	75.000.000
45-46	Remboursement à la Société nationale des chemins de fer français des charges des emprunts émis en couverture des insuffisances d'exploitation....	8.340.000	8.150.000		»	8.150.000	—	190.000
46-41	Chemins de fer. — 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.	233.000.000	258.000.000		»	258.000.000	+	25.000.000
47-43 nouv.	Reclassement en surnombre d'agents en provenance des services de transports publics d'Algérie et d'outre-mer.....	»	»	+	42.940.000	42.940.000	+	42.940.000
	Totaux	2.254.854.277	2.371.664.277	+	546.903.023	2.918.567.300	+	663.713.023
	Dépenses en capital.							
63-90 Art. 5.	Financement du programme de la transversale Est-Ouest du métro express régional.....	32.000.000	»		53.250.000	53.250.000	+	21.250.000
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.....	34.000.000	34.000.000		»	34.000.000		»

I. — LES RESEAUX DIVERS

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

En 1963, les crédits ouverts au titre du réseau du Méditerranée—Niger se sont élevés à 4.746.977 F. Ces crédits étaient destinés à assurer la liquidation du réseau qui avait été fermé à l'exploitation à compter du 1^{er} janvier 1963.

Cette liquidation étant maintenant achevée, il est proposé, dans le cadre des mesures nouvelles, de supprimer le chapitre.

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

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 qui ont été fixés antérieurement à 1914 sont très faibles.

Il est proposé pour 1964 de reconduire le crédit de 135.000 F ouvert en 1963.

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 de la Corse.

Les crédits demandés pour 1964 se montent à 7.153.300 F en augmentation de 2.310.000 F sur l'année dernière. Ils se répartissent :

— *Insuffisance d'exploitation* : 6.498.300 F.

Rappelons que l'Etat est tenu de prendre intégralement en charge le déficit des réseaux.

Les prévisions d'exploitation de ces réseaux pour 1964 sont les suivantes :

	CORSE	PROVENCE	VIVARAIS- LOZERE
		(En francs.)	
Recettes	1.470.000	1.220.000	846.000
Dépenses	4.017.300	3.455.000	2.562.000
Insuffisance	2.547.300	2.235.000	1.716.000

soit une insuffisance totale de 6.498.300 F.

— *Remise en état des réseaux* : 655.000 F.

II. — LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

Deux chapitres du budget des Travaux publics concernent la Régie autonome des transports parisiens. L'un, au titre de la participation aux dépenses d'exploitation (chapitre 45-45), l'autre, pour le financement du métro express régional (chapitre 63-90, article 5).

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

L'Etat doit, conformément aux dispositions du décret du 7 janvier 1959, compenser à la R. A. T. P. les crédits prévus au chapitre 45-45.

Les pertes de recettes sont les suivantes :

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

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 couvert 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, en application 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.*

La R. A. T. P. doit être remboursée des pertes de recettes résultant, pour elle, des tarifs réduits qui lui ont été imposés antérieurement au 1^{er} janvier 1958.

La charge de ces remboursements (dans la mesure où les taux de réduction consentis pour chaque catégorie de bénéficiaire 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, 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.

En fait, les seules réductions de l'espèce sont celles créées en 1960 en faveur des étudiants et des économiquement faibles. La perte de recettes est intégralement supportée par l'Etat.

Pour 1964, les différentes indemnités dues par l'Etat à la R. A. T. P. ont été évaluées à 332,2 millions de francs.

2° Financement du métro express régional.

Depuis 1963, 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, est destiné à assurer la participation de l'Etat dans la construction de la transversale Est—Ouest régional.

Les crédits prévus pour 1964 s'élèvent, en autorisations de programme à 380 millions de francs et à 53.250.000 F en crédits de paiement.

L'échelonnement des crédits de paiement correspondant est le suivant (en millions de francs) :

— 1964 : 53,25 ;

— 1965 : 120 ;

— 1966 : 110 ;

— 1967 : 96,75.

Les prévisions de dépenses pour le financement total de l'opération relative à la transversale Est—Ouest de Boissy-Saint-Léger à Saint-Germain-en-Laye — dont la mise en service est envisagée pour 1970 — sont actuellement évaluées à 1.351 millions de francs pour les travaux d'infrastructure et à 362,5 millions pour l'acquisition du matériel roulant.

Rappelons que les dépenses pour les travaux d'infrastructure incombent, en principe, à parts égales, à l'Etat et au district de la région de Paris. Par contre, les dépenses d'acquisition de matériel roulant sont entièrement à la charge de la R. A. T. P.

III. — SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

Cinq chapitres du budget des Travaux publics et des Transports concernent la S. N. C. F. Le total des dotations demandées pour 1964 au titre de ces chapitres, s'élèvent à 2.570.139.000 F en augmentation de 548.210.000 F par rapport au budget précédent.

Ces chapitres groupent trois catégories de crédits différents affectés, d'une part, au remboursement par l'Etat à la S. N. C. F. de certaines dépenses effectuées par celle-ci ou de diverses pertes de recettes résultant de l'application des tarifs spéciaux qui lui sont imposés, d'autre part, à la couverture du déficit d'exploitation, enfin, à la réparation des dommages de guerre subis par la S. N. C. F.

Signalons par ailleurs que les crédits dont il s'agit ne couvrent pas la totalité des versements faits par l'Etat à la S. N. C. F., mais seulement ceux qui sont relatifs à des mesures d'ordre général (comme par exemple la couverture du déficit d'exploitation) ou intéressant d'importantes catégories d'usagers (remboursement des pertes de recettes résultant des tarifs réduits accordés aux familles nombreuses, aux titulaires de congés payés, etc.). Par contre, certains remboursements sont imputés sur les crédits des départements ministériels directement intéressés (les réductions accordées aux militaires et marins sont supportées par le budget des Armées, le tarif réduit dont bénéficient les papiers de presse est pris en charge par le budget de l'Information, etc.).

Pour plus de clarté, nous examinerons les différents crédits prévus dans l'ordre numérique des chapitres.

1° Dépenses ordinaires.

— Chapitre 45-42. — Application de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937.

Ce chapitre groupe deux crédits distincts :

a) *Une subvention pour frais d'entretien des lignes maintenues en service à la demande de l'autorité militaire :*

Aux termes de l'article 26 de son cahier des charges, la S. N. C. F. est tenue 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 1964 la subvention de 10 millions de francs qui a été accordée plusieurs années.

b) *Une subvention destinée à la couverture du déficit d'exploitation en application de l'article 18, alinéa 8, de la Convention :*

On rappelle qu'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 à titre de garant.

Pour 1963, les crédits votés à ce titre au budget s'élevaient à 422.589.000 F. Il est proposé, pour 1964, de porter ce crédit à 873.989.000 F, soit une augmentation de plus de 100 %. Signalons toutefois que les crédits de 1963 ont été majorés de 592 millions de francs par la loi de finances rectificative du 2 juillet 1963.

— Chapitre 45-44. — Application des articles 19, 19 bis et 19 quater de la Convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français.

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 de certains passages à niveau et de retraites de la S. N. C. F.

Les crédits demandés, à ce titre, comparés à ceux de l'année dernière, sont les suivants :

	1963	1964	DIFFERENCE
	(En francs.)		
Contribution de l'Etat aux dépenses d'entretien et de renouvellement de la voie, des ouvrages d'art et des installations de sécurité (art. 19 de la convention)	761.000.000	822.000.000	+ 61.000.000
Contribution de l'Etat aux frais de gardiennage des passages à niveau (art. 19 bis de la convention)	10.000.000	14.000.000	+ 4.000.000
Contribution de l'Etat à certaines charges de retraite (art. 19 quater de la convention)	543.000.000	550.000.000	+ 7.000.000
	1.314.000.000	1.386.000.000	+ 72.000.000

— *Chapitre 45-46.* — Remboursement des charges des emprunts émis en couverture des insuffisances d'exploitation.

L'Etat rembourse, chaque année, à la Société nationale des chemins de fer français les charges de certains emprunts que celle-ci a été amenée à contracter pour faire face à des insuffisances d'exploitation.

Le crédit voté à ce titre, en 1963, s'élevait à 8.340.000 F, celui demandé pour 1964 est de 8.150.000 F, en diminution de 190.000 F. Cette diminution résulte du remboursement progressif des emprunts dont il s'agit, remboursement qui, évidemment, allège les charges d'annuités.

— *Chapitre 46-41.* — Application de l'article 20 bis de la convention du 31 août 1937.

L'Etat, conformément aux dispositions de l'article 20 bis de la convention, doit rembourser à la S. N. C. F. les pertes de recettes résultant pour elle des obligations de transports à titre gratuit ou à des tarifs réduits qui lui sont imposées par voie législative ou réglementaire, et notamment celles qui lui incombent en application de son cahier des charges.

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

Pour le Ministère des Travaux publics, un crédit de 258 millions est demandé au titre de l'exercice 1964, en augmentation de 25 millions sur celui de 1963 et se décomposant comme suit :

— Familles nombreuses.....	81.722.000
— Réformés de guerre.....	20.168.000
— Abonnements hebdomadaires de travail.....	75.672.000
— Visites aux tombes de militaires.....	647.000
— Economiquement faibles, retraités, veuves et orphelins de guerre, congés populaires.....	58.542.000
— Abonnements ordinaires de proche banlieue....	1.468.000
— Promenades d'enfants.....	1.825.000
— Abonnements d'élèves, d'étudiants et d'apprentis.	16.204.000
— Guides des aveugles.....	1.752.000

Signalons, par ailleurs, pour mémoire que les crédits prévus dans d'autres budgets, au titre de l'application de l'article 20 bis de la convention du 31 août 1957, sont les suivants :

Ministère des Armées.

— Militaires et marins.....	206.500.000
-----------------------------	-------------

Ministère de la Justice.

— Prisonniers et leur escorte.....	1.700.000
------------------------------------	-----------

Ministère des Finances.

— Conjointes et enfants mineurs de retraités et pensionnés	4.800.000
--	-----------

Ministère de l'Industrie.

— Tarifs réduits C. E. C. A.....	40.000.000
----------------------------------	------------

Le montant total des subventions perçues à ce titre par la S. N. C. F. s'élève donc à la somme de 511 millions de francs.

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. C'est sur ce chapitre que sont imputés les acomptes sur dommages de guerre versés à la S. N. C. F. en application de l'article 46 de la loi du 27 mai 1946 (1).

Il est demandé, à ce titre, la reconduction du crédit ouvert l'année dernière, soit 34 millions de francs.

On trouvera, ci-après, quelques indications concernant les travaux de reconstruction les plus importants dont l'exécution est prévue en 1964.

OUVRAGES D'ART

La situation des ouvrages d'art détruits pendant la guerre a été longtemps préoccupante : beaucoup, en effet, avaient été rétablis de façon provisoire, en raison de l'urgence qu'il y avait à assurer la continuité du réseau ; ils avaient été conçus pour rester en service pendant 3 ou 4 ans au plus ; mais, faute de crédits, certains devaient rester en voie, sous un trafic sans cesse croissant, pendant plus de 10 ans, leurs structures commencèrent à se disloquer et leurs appuis en bois à pourrir. Aujourd'hui la situation est assainie et il reste moins de 3 millions à dépenser pour les ouvrages d'art à partir du 1^{er} janvier 1964 dont 2 millions au titre de l'exercice 1964.

Outre l'achèvement du viaduc de Waville qui permet le rétablissement du raccordement entre les lignes d'Onville à Conflans-Jarny et d'Onville à Lérouville, du pont de la Force (ligne de Sarrebourg à Vallerysthal) de deux ouvrages sur la ligne de Lunéville à Sélestat, du pont de Rosendaël (ligne de Dunkerque à Furnes), du pont d'Ardres (ligne de Lille aux Fontinettes) et du saut de mouton d'Abbeville, la S. N. C. F. entreprendra en 1964 la reconstruction de deux ouvrages sur la ligne de Saint-Louis à Huningue, du pont de Coudekerque (ligne de Dunkerque à Furnes), du pont de Cercamps (ligne de Fives à Abbeville), du pont des Pierrettes (ligne de Calais marée), du pont de Montrelet (ligne d'Amiens à Canaples) et d'un ouvrage sur la ligne de Givors à Grezan.

Les dépenses qui resteront à faire au-delà de 1964 ne comprendront, outre l'achèvement des ouvrages entrepris en 1964, que la reconstruction d'un ouvrage sur la ligne de Thionville à Hargaten.

(1) Conformément à 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.

BÂTIMENTS DES VOYAGEURS

200 bâtiments de voyageurs étaient détruits ou fortement endommagés à la Libération. 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. Lorsque, vers 1952-1953, la situation se fut renversée — dans beaucoup de villes tous les immeubles de la place de la gare étaient rétablis à l'exception de la gare — le manque de crédits ne permit plus d'entreprendre ces travaux ou tout au moins de les pousser autant qu'il eût été désirable. Aussi la reconstruction des bâtiments de voyageurs ne pourra-t-elle être achevée qu'en 1965.

La S. N. C. F. se propose au cours de l'exercice 1964 :

— d'achever la reconstruction du bâtiment de Calais-Ville et de 10 autres beaucoup moins importants sur les régions de l'Est et du Nord (Eulmont-Agincourt, Hunspach, Munchlausen, Niederbronn, Nuisement, Pont-Maugis, Seltz, Soultz-sous-Forêts, Anizy-Pinon, Libercourt) ;

— de poursuivre celle des bâtiments d'Orléans, de Delle, de Wissembourg et de 3 petites gares de la région de l'Est (Philippsbourg, Rœschwoog, Schweighouse).

La dépense prévue est d'environ 6 millions.

Il ne restera plus, à la fin de 1964, aucun bâtiment voyageurs à entreprendre, mais l'achèvement des bâtiments en cours nécessitera encore une dépense de l'ordre de 1 million.

AUTRES TRAVAUX

Parmi les autres opérations restant à exécuter la plus importante est certainement celle concernant le réaménagement des installations ferroviaires des Aubrais-Orléans. A la suite des destructions subies par le centre ferroviaire et l'agglomération des Aubrais-Orléans, il avait été envisagé de remplacer l'embranchement et la gare en cul-de-sac actuelle, desservie par navettes ou par rebroussement, par une gare de passage. Un projet en ce sens avait été élaboré en 1945 mais des difficultés financières arrêtaient presque aussitôt son exécution. Devant la nécessité de réduire les dépenses au minimum, un nouveau projet fut établi et approuvé en juin 1956.

Ce nouveau projet maintient le principe de la gare en cul-de-sac desservie par navettes, mais il réduit sensiblement les installations voyageurs et prévoit le report de la gare marchandises à l'extérieur de la ville : ces réductions permettent de dégager une surface importante (16 ha environ) de terrains bien situés pour la construction. En 1964, différents travaux sont prévus pour un montant de 6.400.000 F. A la fin de 1964, il ne restera plus qu'une dépense de 1.880.000 F pour achever le projet.

*

* *

Au total, on peut estimer à environ 35 à 40 millions de francs les dépenses qui resteront encore à faire au 1^{er} janvier 1965 au titre de la reconstruction de la S. N. C. F.

IV. — RECLASSEMENT DES AGENTS DES SERVICES DE TRANSPORTS PUBLICS D'ALGERIE ET D'OUTRE-MER

A la suite de l'accession à l'indépendance des différents Etats africains, les personnels en service dans les réseaux de transports publics de ces pays ont dû, dans une large mesure, être rapatriés.

Le reclassement de ces agents s'étant avéré assez difficile, il a été nécessaire de prévoir pour la plupart d'entre eux leur intégration en surnombre à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P. Les conditions de cette intégration ont été fixées par des conventions passées entre l'Etat et les deux entreprises intéressées.

Ce chapitre nouveau est destiné au versement des indemnités dues par l'Etat à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P. en application de ces conventions.

Les crédits prévus s'élèvent à 42.940.000 F et doivent être répartis comme suit :

— S. N. C. F.....	40.840.000 F.
— R. A. T. P.....	1.050.000 F.
— Autres entreprises de transport.....	1.050.000 F.

L'effectif des agents des chemins de fer et des sociétés d'outre-mer de transports publics d'Algérie, du Maroc, de Tunisie et des pays d'outre-mer intégrés dans des services publics de transport français s'élève à 11.680 se répartissant comme suit :

1° Agents des chemins de fer intégrés à la S. N. C. F.

ORIGINE	INTEGRES A LA S. N. C. F.
Chemin de fer de Tunisie.....	1.437
Sfax-Gafsa	522
Chemin de fer du Maroc et de Tanger à Fès.....	2.326
S. N. C. F. A.....	5.994
Méditerranée au Niger.....	133
Régie ferroviaire des chemins de fer d'outre-mer.....	111
Total	10.523

2° Agents des sociétés de transport public autres que les chemins de fer.

ORIGINE	INTEGRES à la R. A. T. P.	INTEGRES dans diverses entreprises de province.
Algérie	433	373
Maroc	139	2
Tunisie	207	3
Total	779	378
Total général	1.157	

Votre Commission s'est, par ailleurs, préoccupée de la situation des *agents retraités* du service des transports publics d'Algérie et d'outre-mer. Cette situation, assez complexe, est à l'heure actuelle la suivante :

A. — RETRAITÉS DES RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER

Algérie-S. N. C. F. A. — Le paiement des pensions des ex-agents de la S. N. C. F. A. résidant en France devait être assuré par la S. N. C. F. pour le compte de la S. N. C. F. A. en application d'une convention passée entre les deux sociétés le 29 juin 1962.

Selon cette convention, la S. N. C. F. A. devait mettre à la disposition de la S. N. C. F. quinze jours avant chaque échéance une provision correspondant au montant des arrérages à verser à cette échéance. Or, depuis le 1^{er} juillet dernier, la S. N. C. F. A. a fait connaître que sa situation financière ne lui permettait pas de faire face à cet engagement.

Rappelons que selon les dispositions de l'article 15 de la déclaration de principes relative à la coopération économique et financière en date du 19 mars 1962 « sont garantis les droits acquis à la date de l'autodétermination en matière de pension de retraite ou d'invalidité auprès d'organismes algériens. Ces organismes continueront à assurer le service des pensions de retraite

ou d'invalidité ; leur prise en charge définitive, ainsi que les modalités de leur éventuel rachat, seront fixées d'un commun accord entre les autorités algériennes et françaises ».

D'autre part, l'ordonnance du 4 février 1959 relative à la Société nationale des chemins de fer français en Algérie apporte la garantie de l'Etat au régime de retraites des agents du cadre permanent de la S. N. C. F. A. en ce qu'il est identique à celui du personnel homologue de la S. N. C. F.

Devant la carence de la S. N. C. F. A. l'Etat français s'est substitué à cette entreprise et assure, depuis le 1^{er} juillet, le paiement des pensions des agents en cause par l'intermédiaire de la S. N. C. F.

Méditerranée-Niger. — Le paiement des pensions est assuré actuellement par la Caisse de retraites du réseau.

Tunisie. — L'Etat tunisien a absorbé la Société de prévoyance des fonctionnaires et employés tunisiens à laquelle étaient affiliés les cheminots de Tunisie et a cessé d'assurer le paiement des pensions des agents retraités.

En application de l'article 11 de la loi du 4 août 1956 garantissant les pensions acquises par les personnels français affiliés à ladite Caisse, l'Etat français assure le paiement de ces pensions par l'intermédiaire de la S. N. C. F.

Maroc. — Les chemins de fer marocains bien que nationalisés continuent à assurer le paiement des pensions acquises au Maroc. Ces pensions bénéficient de la garantie de l'Etat français (loi du 4 août 1956).

Régies ferroviaires d'Outre-Mer. — Le paiement des pensions est assuré par la Caisse des retraites des Régies ferroviaires, organisme français ayant son siège à Paris.

B. — AGENTS DES SERVICES CONCÉDÉS DE TRANSPORT PUBLIC, AUTRES QUE LES CHEMINS DE FER

Algérie. — Les agents actuellement en retraite étaient affiliés à la Caisse autonome mutuelle de retraites (C. A. M. R.) organisme français ayant son siège à Paris, qui assure normalement le paiement des pensions.

Tunisie. — L'Etat tunisien a cessé de payer les pensions. Celles-ci étant garanties par l'Etat français en application de la loi du 4 août 1956, les retraités français perçoivent actuellement le montant de leur pension par l'intermédiaire du Ministère des Affaires étrangères.

Maroc. — Les caisses de retraites marocaines continuent à assurer le paiement des pensions. Ces pensions bénéficient de la garantie de l'Etat français (loi du 4 août 1956).

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

L'examen des crédits figurant au présent rapport ont appelé de la part de votre Commission des Finances les observations suivantes :

En premier lieu, votre Commission pense que les crédits demandés tant pour la S. N. C. F. que pour la R. A. T. P. risquent de se révéler insuffisants en cours d'exercice. En effet, l'expérience montre que les prévisions budgétaires sont, en ce domaine, généralement sous-évaluées et ne tiennent pas compte, ou insuffisamment compte, des chefs de hausse qui inéluctablement se manifesteront au cours de l'année. Il y a donc lieu de craindre qu'au cours de l'année 1964 l'ouverture de crédits supplémentaires ne s'avère indispensable aussi bien pour les chemins de fer que pour la R. A. T. P.

D'autre part, votre Commission s'est préoccupée de l'augmentation constante des charges imposées à l'Etat par les transports publics de la région parisienne. En particulier, *M. Edouard Bonnefous* a indiqué que ces charges iraient en croissant si aucune mesure n'était prise pour stabiliser le chiffre de la population de la région parisienne qui est, à l'heure actuelle, en augmentation constante. Cette augmentation nécessite un développement sans cesse plus important des infrastructures de transport, sans que le rythme de ce développement puisse, du reste, suivre celui de l'accroissement de la population et entraîne des déficits d'exploitation des entreprises de transports publics de plus en plus lourds.

Par ailleurs, le principe même de la participation de l'Etat aux dépenses de la R. A. T. P. a fait l'objet d'un débat. Plusieurs commissaires ont souligné l'iniquité qui existe, à l'heure actuelle, en la matière, puisque les entreprises de transport public de province ne reçoivent aucune aide de l'Etat. Notamment, *Mlle Rapuzzi* a souligné que la situation des réseaux de province était souvent encore plus délicate que celle de la R. A. T. P.,

car ces réseaux desservant des zones urbaines ayant généralement une densité de population inférieure à celle de Paris se trouvent placés devant des conditions de rentabilité inférieures à celles de la R. A. T. P.

Or, ces réseaux se voient refuser tout concours de l'Etat et ne peuvent même pas bénéficier sur le plan fiscal de facilités en compensation des tarifs sociaux qu'ils pratiquent.

Enfin, *M. Chochoy* a soulevé la question de la bonification de la campagne double pour les cheminots anciens combattants qui constitue une revendication fort ancienne des organisations professionnelles intéressées. Lors de son audition par votre Commission des Finances, le 22 janvier dernier, le Ministre des Travaux publics et des Transports avait laissé espérer qu'au cours de l'année 1963 une première étape pourrait être réalisée en la matière pour un montant d'environ 30 millions. Or, aucune mesure n'est intervenue jusqu'à présent.

*
* *

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre Commission des Finances vous demande d'adopter les crédits du budget des Travaux publics relatifs aux chemins de fer et à la R. A. T. P.