

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1965-1966

Annexe au procès-verbal de la séance du 2 novembre 1965.

## AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1966, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME VI

Travaux publics et transports.

S. N. C. F. — R. A. T. P.

Par M. Auguste BILLIEMAZ,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Octave Bajoux, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Champleboux, Michel Chauty, Henri Claireaux, Emile Claparède, Maurice Coutrot, Léon David, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Jacques Duclos, Emile Durieux, Jean Errecart, Jean Filippi, Marcel Fortier, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Halgout, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Georges Marrane, Louis Martin, François Monsarrat, André Morice, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Marc Pautzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, Jules Pinsard, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Maurice Sambron, Robert Schmitt, Abel Sempé, Charles Stoessel, Charles Suran, René Toribio, Henri Tournan, Raoul Vadepied.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2<sup>e</sup> législ.) : 1577 et annexes, 1588 (tomes I à III et annexe 25), 1594 (tome XIV) et in-8° 423.

Sénat : 30 et 31 (tomes I, II et III, annexe 29) (1965-1966).

## SOMMAIRE

---

|  | Pages.    |
|--|-----------|
| <b>I. — La S. N. C. F.</b>                               |           |
| A. — Contributions financières de l'Etat.....            | 3         |
| B. — Situation financière de la S. N. C. F.....          | 4         |
| C. — Réforme de la distribution du trafic de détail..... | 6         |
| D. — Evolution générale du trafic.....                   | 11        |
| E. — Investissements .....                               | 11        |
| <b>II. — La R. A. T. P.</b>                              |           |
| A. — Evolution du trafic.....                            | 15        |
| B. — Travaux de modernisation.....                       | 16        |
| C. — Situation financière de la Régie.....               | 19        |
| <b>III. — Examen en Commission.....</b>                  | <b>22</b> |

---

## I. — LA S. N. C. F.

Nous vous indiquerons, tout d'abord, les principales contributions accordées par l'Etat à la S. N. C. F. à des titres divers.

### A. — Contributions financières et remboursement de services accordés par l'Etat à la S. N. C. F.

|   | CREDITS<br>totaux<br>accordés<br>en 1963. | LOI<br>de finances<br>1964. | LOI<br>de finances<br>1965. | LOI<br>de finances<br>1966. |
|---|---|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| (En millions de francs.)  |   |                             |                             |                             |
| <i>I. — Insuffisance de recettes.</i>   |   |                             |                             |                             |
| Indemnité compensatrice pour non-application de majorations tarifaires .....              | 300                                       | Mémoire.                    | Mémoire.                    | Mémoire.                    |
| Subvention pour la couverture du déficit d'exploitation.....                              | 715                                       | 874                         | 950,4                       | 1.539,4                     |
| <i>II. — Indemnités conventionnelles.</i>   |   |                             |                             |                             |
| Lignes militaires.....  | 10  | 10                          | 10                          | 5                           |
| Entretien et renouvellement de la voie et installations fixes.....                        | 761                                       | 822                         | 940                         | 1.040                       |
| Passages à niveau.....  | 10  | 14                          | 16                          | 18                          |
| Participation à certaines charges de retraite .....                                       | 543                                       | 550                         | 565                         | 555                         |
| <i>III. — Remboursement de services.</i>  |   |                             |                             |                             |
| Remboursement de charges d'emprunt .....  | 8   | 8                           | 8                           | 7,9                         |
| Indemnités compensatrices de réduction de tarifs (familles nombreuses et pensionnés)..... | 233                                       | 258                         | 311                         | 326                         |
| Indemnités compensatrices de réduction de tarifs (militaires).....                        | 189                                       | 207                         | 200                         | 211                         |
| Transport de charbon à tarif réduit.  | 40  | 40                          | 29                          | 24                          |
| Réparation des dommages de guerre.  | 34  | 34                          | 17,5                        | 9,6                         |

### B. — Situation financière de la S. N. C. F.

Le soutien financier apporté par l'Etat à la S. N. C. F. aux titres : subvention pour la couverture du déficit d'exploitation, infrastructure et participation à certaines charges de retraite, a évolué d'une année à l'autre de la manière suivante :

|            |                           |
|------------|---------------------------|
| 1965 ..... | 2.471 millions de francs. |
| 1966 ..... | 3.152 — —                 |

---

Différence 1966-1965 ..... + 681 millions de francs.

La principale augmentation concerne la *subvention pour la couverture du déficit d'exploitation*, qui progresse, à elle seule, de 589 millions de francs. Ce chiffre, jamais atteint jusqu'à ce jour, met en lumière la détérioration continuelle de la situation financière de la S. N. C. F., détérioration due essentiellement au *blocage des tarifs imposé depuis deux ans*. De plus, il est malheureusement probable que le déficit escompté pour 1965, basé sur une progression des recettes de l'ordre de 6 %, sera encore plus lourd que prévu en raison de la relative stagnation du trafic, contrastant avec les brillants résultats enregistrés les années précédentes.

Quoi qu'il en soit, les dépenses et les recettes de la S. N. C. F. se présentent, pour 1964 et 1965, de la manière suivante (en millions de francs) :

*Dépenses :*

|                                     | 1964      | 1965<br>(prévisions). |
|-------------------------------------|-----------|-----------------------|
| Personnels et charges sociales..... | 7.210,70  | 7.734                 |
| Energie de traction.....            | 495,60    | 490,80                |
| Matières et travaux.....            | 1.773,30  | 1.842,80              |
| Impôts .....                        | 367,90    | 393,30                |
| Renouvellement .....                | 836,90    | 822                   |
| Charges financières.....            | 671,10    | 755,20                |
| Autres dépenses.....                | 784,30    | 1.003,90              |
|                                     | <hr/>     | <hr/>                 |
| Total .....                         | 12.139,80 | 13.042                |

*Recettes :*

|  | 1964<br>—        | 1965<br>(prévisions).<br>— |
|--|------------------|----------------------------|
| Produits du trafic (soit environ un tiers pour les voyageurs et deux tiers pour les marchandises)..... | 8.903,20         | 9.277,50                   |
| Recettes diverses.....   | 741,10           | 780,50                     |
| Contributions de l'Etat.....   | 1.392            | 1.522                      |
| <b>Total .....</b>   | <b>11.036,30</b> | <b>11.580</b>              |

Insuffisance : 1964 : 1.103,50

1965 : 1.462.

On constate, comme par le passé, que *les frais de personnel représentent près de 60 % des dépenses* et que leur augmentation reste supérieure à celle des produits du trafic.

En second lieu, nous observons que les recettes « voyageurs » sont relativement faibles par rapport aux dépenses qu'entraîne le transport des personnes. On peut donc estimer que l'essentiel du déficit est imputable à ce secteur et plus spécialement à l'activité des chemins de fer de banlieue.

Cependant, et c'est là un fait nouveau, le trafic de marchandises, même non compris le service de détail, est également déficitaire.

\*

\* \*

Pour la première fois, votre Commission n'aura pas été la seule à s'émouvoir de l'importance de ces chiffres et les différents rapporteurs de l'Assemblée Nationale, ainsi que le Gouvernement lui-même, en la personne de M. Marc Jacquet, ont estimé que le niveau atteint par la subvention d'équilibre ne pouvait pas être dépassé et qu'il fallait s'attaquer radicalement au mal (1).

Tout en reconnaissant que le blocage des prix de transport explique en grande partie cette situation, nous pensons qu'un relèvement tarifaire, qui ne pourra d'ailleurs être que progressif, ne

---

(1) C'est ce qui résulte des déclarations du Ministre publiées dans *Le Monde* du 12 octobre 1965 : « Cette situation ne saurait longtemps se prolonger. C'est pourquoi j'ai rédigé pour le Gouvernement un Livre blanc que j'ai déposé, en février dernier, qui a déjà été examiné à Matignon et qui le sera très prochainement à l'Élysée... ».

pourra résoudre tous les problèmes et qu'il faudra revoir notamment les problèmes de structure de la S. N. C. F., les relations de cette Société avec l'Etat et, une fois de plus, la coordination des transports.

Ce n'est pas, en tout cas, par des mesures telles que la limitation à 50 % des réductions accordées aux familles nombreuses que l'on remédiera à la situation présente.

En revanche, la *réforme de la distribution du trafic de détail* que nous allons examiner constitue un effort intéressant pour comprimer les dépenses en instituant une collaboration intelligente avec les services de camionnage routier.

**C. — Réforme de la distribution du trafic de détail,**  
des petits colis de la S. N. C. F. et modification de la tarification  
concernant les expéditions de détail.

Une partie importante de son déficit provenant de son trafic de détail et de petits colis (376 millions en 1963), la S. N. C. F. a procédé à une réforme profonde des conditions d'exploitation de ce secteur qui intéresse pratiquement les lots de marchandises allant de 0 à 60 kg, pour les petits colis, et de 60 kg à 5 tonnes pour le « détail ».

La réforme mise en œuvre à compter du 31 mai dernier présente un double aspect technique et tarifaire : le premier visant les petits colis et le « détail », le deuxième, le seul « détail ».

**1° ASPECT TECHNIQUE DE LA RÉFORME**

Le nouveau régime tend à rassembler le trafic de petits colis et de détail en 186 gares spécialisées, dites de concentration. Entre ces 186 gares, le trafic continue à être acheminé par voie ferrée, mais à partir de celles-ci — et dans les limites d'une zone géographique déterminée — le ramassage des colis est effectué par route au moyen de circuits de desserte assurés par des transporteurs routiers liés par contrat avec la S. N. C. F.

C'est ainsi, par exemple, que fonctionnent à partir de la gare d'Orléans, douze circuits touchant la quasi-totalité des localités de quelque importance de la région.

En réduisant ainsi ses dessertes ferroviaires, la S. N. C. F. pense pouvoir récupérer pour son trafic général environ 10.000 wagons qui circulaient sur les voies secondaires avec un chargement souvent inférieur à 500 kg. Cette meilleure utilisation des moyens permettrait, par ailleurs, de réduire de 50 % environ le déficit correspondant.

Enfin, la S. N. C. F. estime que cette réorganisation de son service de détail lui permettra de toucher un plus grand nombre de localités que précédemment, soit 26.000 au lieu de 9.000 à 11.000.

## 2° RÉPERCUSSIONS TARIFAIRES

*Aucune modification n'est apportée aux tarifs concernant les petits colis (0 à 60 kg).*

En revanche, la tarification des expéditions de détail se trouve notablement modifiée.

*Les nouveaux éléments de cette tarification sont la taxe ferroviaire et les taxes routières :*

### a) *La taxe ferroviaire :*

En ce qui concerne le transport par voie ferrée, aux tarifs anciennement pratiqués entre la gare expéditrice et la station réceptrice, tarifs basés sur la distance « tarifaire », se trouve substituée une *taxe ferroviaire spéciale* déterminée forfaitairement de gare de concentration à gare de concentration. Ces taxes sont numérotées de 1 à 32, le numéro 1 correspondant à la coupure la plus courte (0 à 49 km) et le numéro 32 à la distance la plus longue (1.401 km et au-dessus).

La structure même du tarif des expéditions n'est pas modifiée, les marchandises continuant à être classées en quatre catégories suivant leur coefficient d'encombrement.

### b) *Les taxes additionnelles routières :*

*Taxe de camionnage.* — Cette taxe supplémentaire, acquittée par les expéditeurs ou les destinataires des grandes agglomérations, reste inchangée.

*Taxe de ramassage et de distribution.* — Ces taxes ont pour but de rémunérer le transport entre les centres de ramassage ou de distribution et les gares de concentration. Elles sont établies sur la base du prix de revient du transport routier.

c) *Calcul du tarif nouveau et incidences de la réforme :*

Trois cas peuvent se présenter suivant que le transport se fait :

- entre deux gares de concentration ;
- entre deux centres de ramassage et de distribution situés dans des zones de concentration différentes ;
- entre deux points situés dans une même zone de concentration.

Dans le premier cas, le tarif de transport est égal à la taxe ferroviaire dont le niveau est voisin du tarif précédemment pratiqué pour le même parcours. Toutefois, les réductions de 5 à 15 %, dont bénéficient diverses marchandises quand elles sont expédiées ou reçues dans certaines gares, sont étendues à de nouvelles localités, en particulier dans l'Ardèche, les Côtes-du-Nord, l'Ille-et-Vilaine et la Loire-Atlantique.

Dans le second cas, le tarif nouveau s'obtient par l'addition de la taxe ferroviaire et des taxes routières, mais au cas où le total ainsi obtenu serait supérieur au tarif ancien, le nouveau chiffre ne peut être supérieur à 120 % de cet ancien tarif.

Dans le dernier cas, à la somme des deux taxes routières s'ajoute une surtaxe dont l'objet essentiel semble être de pénaliser un transport considéré comme trop court pour bénéficier valablement de l'organisation mise en place.

d) *Majorations visant certaines marchandises :*

Ces majorations visent notamment :

- les colis ou objets ayant une dimension supérieure à 4 mètres ou deux dimensions supérieures à 1,50 mètre ;
- les colis ou objets ayant un poids unitaire supérieur à 200 kg ;
- les marchandises de faible densité (ainsi les taxes routières sont calculées sur le poids réel majoré de 400 % lorsque le poids au mètre cube est inférieur à 20 kg).



e) *Quelques exemples :*

Le tableau ci-après concernant les envois de 100 kg de marchandises de deuxième série (coefficient d'encombrement moyen = 8 tonnes par wagon) permet d'établir une comparaison entre les tarifs anciens et nouveaux pour un certain nombre de relations types :

| Expéditions de détail.         |                                | Comparaisons de prix. |                     |                    |                     |                                       |
|--------------------------------|--------------------------------|-----------------------|---------------------|--------------------|---------------------|---------------------------------------|
| RELATIONS                      |                                | TARIF ACTUEL          |                     | NOUVEAU TARIF      |                     | DIFFERENCE<br>en plus<br>ou en moins. |
| de                             | à                              | Km.                   | Prix.<br>En francs. | Numéro<br>de prix. | Prix.<br>En francs. |                                       |
| Paris (1) .....                | Bordeaux .....                 | 502                   | 33,19               | 19                 | 31,77               | — 1,42                                |
| Paris (1) .....                | Lille .....                    | 217                   | 21,28               | 8                  | 21,27               | — 0,01                                |
| Paris (1) .....                | Lyon .....                     | 422                   | 29,37               | 16                 | 30,85               | + 1,48                                |
| Paris (1) .....                | Marseille .....                | 701                   | 41,78               | 23                 | 40,85               | — 0,93                                |
| Paris (1) .....                | Rouen .....                    | 135                   | 18,41               | 4                  | 17,47               | — 0,94                                |
| Paris (1) .....                | Strasbourg .....               | 437                   | 29,37               | 17                 | 29,87               | + 0,50                                |
| Bordeaux .....                 | Clermont-Ferrand .....         | 510                   | 31,12               | 20                 | 31,10               | — 0,02                                |
| Le Havre .....                 | Grenoble .....                 | 787                   | 39,71               | 25                 | 40,70               | + 0,99                                |
| Marseille (1) .....            | Besançon .....                 | 521                   | 33,19               | 20                 | 33,17               | — 0,02                                |
| Lille .....                    | Orléans .....                  | 314                   | 23,48               | 12                 | 23,00               | — 0,48                                |
| Lyon (1) .....                 | Tours .....                    | 468                   | 31,29               | 18                 | 30,87               | — 0,42                                |
| Rouen .....                    | Melun .....                    | 173                   | 17,30               | 6                  | 17,30               | »                                     |
| Perpignan .....                | Paris .....                    | 829                   | 46,53               | 26                 | 47,13               | + 0,60                                |
| Strasbourg .....               | Nantes .....                   | 795                   | 39,71               | 25                 | 40,70               | + 0,99                                |
| Lons-le-Saunier .....          | Troyes .....                   | 342                   | 23,48               | 13                 | 24,00               | + 0,52                                |
| Candé (Maine-et-Loire) .....   | Brioude (Haute-Loire) .....    | 692                   | 35,89               | 17                 | 31,55               | — 4,34                                |
| Mauriac (Cantal) .....         | Tonnerre (Yonne) .....         | 637                   | 35,89               | 19                 | 33,63               | — 2,26                                |
| Argentan (Orne) .....          | Avesnes-sur-Helpe (Nord) ..    | 427                   | 27,30               | 17                 | 28,52               | + 1,22                                |
| Arvieux (Hautes-Alpes) .....   | Foullain (Haute-Marne) .....   | 673                   | 36,88               | 20                 | 35,06               | — 1,82                                |
| Arzens-de-Randon (Lozère) ..   | Arbignieu (Ain) .....          | 381                   | 27,09               | 7                  | 20,45               | — 6,64                                |
| Ciboure (Basses-Pyrénées) ..   | Daours (Somme) .....           | 835                   | 43,53               | 25                 | 44,81               | + 1,28                                |
| Etretat (Seine-Maritime) ..... | Eguilles (Bouches-du-Rhône) .. | 944                   | 47,35               | 26                 | 47,64               | + 0,29                                |
| Die (Drôme) .....              | Arudy (Basses-Pyrénées) .....  | 729                   | 39,71               | 22                 | 38,92               | — 0,79                                |
| Corrençon (Isère) .....        | Morlaix (Finistère) .....      | 1.079                 | 44,38               | 28                 | 48,11               | + 3,73                                |
| Courchamp (Côtel-d'Or) .....   | Donzère (Drôme) .....          | 294                   | 23,20               | 11                 | 24,95               | + 1,75                                |

(1) Y compris l'enlèvement à domicile.

On peut constater par ces chiffres, qu'en raison de l'écroulement des tarifs, décidé par le Gouvernement, les différences de prix en plus ou en moins sont peu importantes. Les cas les plus défavorables sont naturellement ceux où l'expéditeur et le destinataire se trouvent à une distance inférieure à celle qui sépare les gares de concentration dont ils dépendent.

Il convient de préciser enfin que les taxes routières payées par la S. N. C. F. aux transporteurs étant fixées indépendamment du prix total acquitté par l'expéditeur, c'est la Société nationale qui fait les frais du plafonnement tarifaire dont nous venons de parler.

La S. N. C. F. attend cependant de cette réforme une économie de l'ordre de 200 millions en année pleine.

\*  
\* \*

*Votre Commission approuve pleinement cette ingénieuse tentative de coordination technique du rail et de la route et estime qu'elle devrait être développée, sinon généralisée. Elle pense, en effet, que — partout au moins où n'existe pas de voie d'eau concurrente — il est logique d'acheminer les charges lourdes par voie ferrée jusqu'aux points d'éclatement à partir desquels les marchandises pourront être confiées de nouveau à la route et livrées à domicile par des transporteurs routiers jouant, en grand, le rôle des commissionnaires d'autrefois. Le développement d'un tel système suppose la mise au point de systèmes de transbordements rapides et économiques, relativement faciles à imaginer, mais aussi la fermeture d'un grand nombre de petites lignes avec la possibilité et la liberté corrolaires pour la S. N. C. F. d'abaisser sensiblement ses tarifs sur ses liaisons principales.*

Faute de pouvoir mettre au point une telle coopération avec la route, la S. N. C. F., dont le principal handicap est d'être prisonnière de son infrastructure et incapable, en conséquence, d'assurer un service « porte à porte » verrait se creuser l'écart entre son trafic et celui des « poids lourds », favorisé demain sur les grandes liaisons par le développement des autoroutes.

**D. — Evolution générale du trafic ferroviaire depuis 1958.**

1° *Voyageurs/kilomètre (en milliards).*

|                       |      |      |      |      | Pourcentage<br>d'augmentation<br>par rapport à : |      |
|-----------------------|------|------|------|------|--|------|
|                       | 1958 | 1962 | 1963 | 1964 | 1963   | 1958 |
| Banlieue de Paris.... | 4,3  | 4,6  | 5    | 5,3  | 6 %  | 23 % |
| Grandes lignes.....   | 28   | 31,1 | 31,8 | 32,5 | 2 %  | 16 % |
| Total .....           | 32,3 | 35,7 | 36,8 | 37,8 | 2,7 %  | 17 % |

A noter que le parcours moyen d'un voyageur est passé, sur l'ensemble du réseau, de 58,5 km en 1958 à 61,4 km en 1963 et, sur les grandes lignes, de 111 km à 122 km au cours de la même période.

2° *Tonnes/kilomètre (en milliards).*

|            |       |
|------------|-------|
| 1958 ..... | 52,9  |
| 1964 ..... | 65,26 |

Pourcentage d'augmentation par rapport à 1958..... 23 %

Les premiers résultats connus de 1965 font apparaître une légère régression pour le premier semestre, mais pour la seconde partie de l'année, une amélioration de la tendance permet d'espérer que seront atteints les chiffres de 39 milliards de voyageurs/kilomètre et 66,5 milliards de tonnes/kilomètre.

Dans cette hypothèse, la progression ne serait toutefois que de 3 % pour les voyageurs et 2 % pour les marchandises.

**E. — Investissements.**

1° *Les dépenses engagées en 1965 et prévues pour 1966.*

Le budget d'investissements de la S. N. C. F. s'établit, pour 1966, en dépenses, à 1.820 millions contre 1.700 millions cette année.

Le détail de l'affectation de ces crédits se présente comme suit :

|   | 1965<br>(estimation<br>actuelle). | 1966         |
|---|-----------------------------------|--------------|
|   | (En millions de francs.)          |              |
| <b>1. — Programme.</b>                                    |                                   |              |
| Matériel roulant neuf et transformation de matériel ..... | 1.190                             | 1.200        |
| Electrification .....                                     | 124                               | 95           |
| Autres installations fixes.....                           | 302                               | 380          |
| Participations .....                                      | 15                                | 21           |
| Reconstitution .....                                      | 10                                | —            |
| <b>Total .....</b>  | <b>1.641</b>                      | <b>1.696</b> |
| <b>2. — Paiements.</b>                                    |                                   |              |
| <b>1° Opérations pluri-annuelles :</b>                    |                                   |              |
| Matériel roulant neuf.....                                | 874                               | 985          |
| Transformation de matériel.....                           |                                   |              |
| Mobilier, outillage.....                                  | 166                               | 156          |
| Electrification .....                                     | 200                               | 192          |
| Autres installations fixes.....                           | 340                               | 359          |
| Reconstitution .....                                      | 25                                | 19           |
|   | <b>1.605</b>                      | <b>1.711</b> |
| <b>2° Opérations annuelles :</b>                          |                                   |              |
| Participations .....                                      | 15                                | 21           |
| <b>3° Frais généraux.....</b>                             |                                   |              |
|   | 80                                | 88           |
| <b>Total général.....</b>                                 | <b>1.700</b>                      | <b>1.820</b> |
| <b>3. — Financement (en millions).</b>                    |                                   |              |
| Ressources propres, reports et emprunts .....             |                                   | 1.000        |
| Annuités de renouvellement (1).....                       |                                   | 820          |
|   |                                   | <b>1.820</b> |

(1) L'annuité de renouvellement est portée en 1966 au taux fixé par la Convention (art. 22), soit 9 % des recettes du trafic.

Ces chiffres montrent qu'un effort important va être entrepris pour le renouvellement du matériel roulant tandis que les travaux d'électrification marquent un net ralentissement.

2° *L'électrification et la dieselisation en 1964, 1965 et 1966.*

1. — *Lignes électrifiées mises en service en 1964 :*

|  |        |
|--|--------|
| Hazebrouck—Lille .....                   | 53 km. |
| Neufchâteau—Culmont—Chalindrey .....     | 76 km. |
| Le Mans—Laval .....                      | 87 km. |
| Longwy—Villerupt .....                   | 20 km. |
| Reims—Mohon .....                        | 85 km. |
| Maubeuge—Jeumont et frontière belge..... | 10 km. |
| Culmont—Chalindrey à Dijon.....          | 73 km. |

2. — *Lignes électrifiées mises en service en 1965 :*

Laval—Rennes.

Marseille—Carnoules.

Opérations en cours :

Paris—Rouen.

Carnoules—Vintimille.

Creil—Achères.

Argenteuil—Saint-Denis.

Opérations prévues à partir de 1966 :

Saint-Denis—Pontoise, avec embranchement sur Persan - Beaumont et Valmandois.

Dijon—Bourg.

Dieselisation :

Au 1<sup>er</sup> juillet, le parc des locomotives diesel était le suivant :

|  |     |
|--|-----|
| Locomotives à puissance inférieure à 1.000 kW..... | 841 |
| Locomotives à puissance de 1.000 à 1.400 kW.....   | 231 |
| Locomotives à puissance de 1.400 à 2.000 kW.....   | 137 |
| Locomotives à puissance supérieure à 2.000 kW..... | 2   |

Il restait à cette date à livrer sur les programmes 1965 et antérieurs :

69 locomotives de 600 kW.

119 locomotives de 1.000 kW.

74 locomotives de 1.500 kW.

71 locomotives de 1.950 kW.

En outre, deux prototypes à deux exemplaires chacun de 3.400 kW (deux moteurs de 1.700 kW) sont en service. L'un de ces prototypes est à transmission hydraulique, l'autre à transmission électrique.

**Effectifs par catégories (wagons S. N. C. F.) en exploitation.**

|                                  | Couverts | Tombereaux. | Plats. | Spéciaux. | Total.  |
|----------------------------------|----------|-------------|--------|-----------|---------|
| Au 1 <sup>er</sup> janvier 1962. | 111.600  | 112.100     | 58.600 | 11.300    | 293.600 |
| Au 1 <sup>er</sup> janvier 1964. | 111.100  | 104.000     | 58.500 | 13.800    | 287.400 |
| Au 1 <sup>er</sup> janvier 1965. | 112.300  | 100.000     | 59.200 | 17.000    | 288.500 |

**Wagons de particuliers.**

Au 1<sup>er</sup> janvier 1965..... 73.900

## II. — LA R. A. T. P.

### A. — Evolution du trafic.

Le trafic de la R. A. T. P., qui avait légèrement progressé en 1963 et 1964, marque *un nouveau palier* cette année. Cependant, compte tenu, d'une part, des travaux déjà réalisés ou en cours sur plusieurs lignes de métro et la ligne de Sceaux et, d'autre part, du renforcement et de l'allongement des dessertes routières de banlieue, une augmentation sensible est à prévoir à partir de 1968.

Pour mieux apprécier cette évolution du trafic, il convient de l'analyser de manière plus approfondie en distinguant le réseau métropolitain, la ligne de Sceaux, les autobus intra-urbains et le réseau routier de banlieue.

Le tableau suivant montre comment a évolué le nombre de voyageurs sur ces différents secteurs par rapport à 1952 et depuis 1958 (en millions de voyageurs) :

|                            | 1952  | 1958  | 1959  | 1960  | 1961  | 1962  | 1963  | 1964  | 1965  |
|----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| <b>1. Réseau ferré :</b>   |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| Métropolitain .....        | 1.070 | 1.161 | 1.159 | 1.166 | 1.113 | 1.130 | 1.182 | 1.200 | 1.200 |
| Ligne de Sceaux.           | 35    | 43    | 45    | 47    | 46    | 46    | 48    | 51    | 53    |
| <b>2. Réseau routier :</b> |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| Paris .....                | 468   | 403   | 393   | 373   | 348   | 325   | 312   | 320   | 301,5 |
| Banlieue .....             | 389   | 471   | 483   | 479   | 449   | 445   | 447   | 455   | 456,5 |

Ces chiffres permettent de constater une nouvelle baisse du trafic de surface à l'intérieur de Paris, réduction due aux embarras grandissants de la circulation.

En ce qui concerne le métro, la généralisation de la journée continue pèse sur les résultats de trafic. A ce sujet, il convient de rappeler que de nombreux parisiens effectuaient, en 1930, vingt-quatre voyages par semaine, alors qu'ils n'en font plus que dix, aujourd'hui.

## B. — Travaux de modernisation.

### 1° LE RÉSEAU SOUTERRAIN

#### 1. — *La ligne régionale Est—Ouest.*

Entre la Défense et la Seine, il va être procédé à l'aménagement de la plateforme. L'exécution de la traversée sous-fluviale par caissons immergés est en cours : l'établissement de la fouille par explosifs sera vraisemblablement achevé au cours du mois de novembre et le premier caisson est en construction.

Au chantier de l'Etoile, le point 752 a été atteint le 10 octobre 1965 et le tunnel arrive au voisinage de la porte Maillot : la machine Robbins, qui se trouve actuellement dans un terrain très hétérogène, progresse à la cadence de quatre à cinq mètres par jour.

Le gros œuvre de la station « Etoile » est achevé et la construction de la voûte, particulièrement délicate au passage sous le tunnel de la ligne n° 2, s'est effectuée sans incident. En direction de l'Opéra, les travaux se poursuivent normalement, d'abord vers le carrefour Saint-Honoré et, à partir de ce carrefour, en connexion avec ceux du parking souterrain. Le chantier entre l'avenue de Téhéran et le carrefour boulevard Haussmann-rue du Havre a été ouvert dans le courant du mois de septembre en trois endroits différents. A l'angle de la rue Scribe et de la rue Auber, deux chantiers sont également ouverts pour l'exécution des galeries longitudinales en vue de la construction de la station « Auber ».

Ainsi, la totalité de la branche Ouest est désormais en cours de réalisation entre l'Opéra et la gare de la Défense.

Les travaux de la Défense à Nanterre débiteront au mois d'octobre et ceux de la station « Nation », le 27 septembre.

#### 2. — *Autres lignes et stations.*

Depuis la fin de l'an dernier, la ligne Vincennes—Neuilly est équipée de wagons sur pneus. Cette opération, qui apporte un élément de confort appréciable aux usagers, a amélioré de près de 30 % la capacité de transport de cette ligne.



Le matériel ancien récupéré est progressivement transféré sur la ligne n° 4, Clignancourt—Orléans, où les travaux d'allongement des stations sont maintenant terminés. Ainsi, la capacité de transport de cet axe, particulièrement surchargé, va être augmentée de 25 %, grâce à la mise en service de convois de six voitures, en attendant l'équipement sur pneus, qui doit être réalisé en 1967.

Enfin, un effort d'ensemble est fait, actuellement, pour moderniser, en particulier, les accès et l'éclairage d'un grand nombre de gares.

*Votre Commission constate donc avec satisfaction cette volonté de moderniser un mode de transport seul susceptible d'écouler un trafic nettement plus important en raison de l'accroissement continu de la population et de l'encombrement des artères urbaines.*

## 2° OPÉRATIONS RÉALISÉES EN 1965 SUR LE RÉSEAU DE SURFACE

- 4 janvier. — Création de la ligne 290.
- 15 février. — Réouverture du pont de Créteil à la circulation des poids lourds. — Reprise de l'ancienne exploitation : prolongement de la ligne 102 à Saint-Maur, Pont de Créteil, et remise en service de la N. 102 Eglise de Créteil—Mairie de Saint-Maur.
- 15 février. — Création d'un service de soirée sur l'antenne Mont-Mesly de la ligne 204.
- 1<sup>er</sup> avril. — Renforcement de la ligne 42.
- 4 avril. — Création d'un service de soirée sur la ligne 246, les dimanches et jours de fête.
- 5 juillet. — Remaniement des lignes 199-297 suite à la création d'une nouvelle piste à Orly.
- 1<sup>er</sup> août. — Suppression de la ligne A (autobus bleus).
- 1<sup>er</sup> septembre. — Création de la ligne 303. — Exploitation sur la ligne 46 d'autobus bleus avec un agent conducteur-receveur.
- 16 septembre. — Dédoublage des lignes 61 et 57. — Prolongation du service en soirée sur les lignes 135 et 149.
- 20 septembre. — Prolongement partiel de la ligne 121 du lycée Clemenceau, à Villemomble. — Prolongement partiel de la ligne 141 jusqu'au lycée de Rueil.

26 septembre. — Prolongement de la ligne 91 jusqu'au boulevard de Vaugirard (nouvelle gare).

1<sup>er</sup> octobre. — Ligne 195 : déviation Z. I. P. E. C. pour quelques courses ; ligne 268 : création d'une navette Les Carreaux, à Villiers-le-Bel ; ligne 283 : prolongement Voie des Saules, à Orly.

### 3° L'OPÉRATION MAINE-MONTPARNASSE

Dans le secteur Maine-Montparnasse, il semble que les travaux entrepris par la S. N. C. F. n'aient pas été convenablement coordonnés avec les aménagements des stations de métro et des emplacements des terminus d'autobus desservant la nouvelle gare. Il en résulte provisoirement, du moins nous l'espérons, une gêne sensible pour les usagers et certains voyageurs chargés de bagages doivent parcourir de longs trajets à pied pour accéder au réseau souterrain ou de surface. Cette situation, qui oblige pratiquement les provinciaux à utiliser les taxis ou les véhicules particuliers, est infiniment regrettable au moment où tout est mis en œuvre pour décongestionner la circulation dans le centre de Paris.

**C. — Situation financière de la R. A. T. P.**

*1° Budget d'exploitation pour l'exercice 1965.*

(En millions de francs.)

| <b>Dépenses.</b>              |                | <b>Recettes.</b>        |                |
|-------------------------------|----------------|-------------------------|----------------|
| Frais de personnel.....       | 903,40         | Produits du trafic :    |                |
| Autres frais d'exploitation : |                | — recettes du trafic..  | 722,50         |
| — impôts et taxes....         | 172,90         | — remboursements de     |                |
| — dépenses d'énergie          |                | pertes de recettes      |                |
| d'entretien et divers.        | 191,20         | pour réductions tari-   |                |
| Charges des emprunts et       |                | faires (art. 8, §§ 2    |                |
| frais financiers divers.      | 64,40          | et 5 du décret du       |                |
| Annuité de renouvellement     |                | 7 janvier 1959, modi-   |                |
| du matériel et des ins-       |                | fié par le décret du    |                |
| tallations .....              | 90 »           | 27 octobre 1960)...     | 142,50         |
| Autres dotations de l'exer-   |                | — subventions pour      |                |
| cise .....                    | 7 »            | maintien ou création    |                |
| Provisions (compte d'explo-   |                | de dessertes défici-    |                |
| tation) .....                 | »              | taires (art. 8, § 6, du |                |
|                               | 1.428,90       | décret du 7 jan-        |                |
| Provisions (compte de pertes  |                | vier 1959, modifié      |                |
| et profits .....              | 3,50           | par le décret du        |                |
|                               | 1.432,40       | 27 octobre 1960)....    | »              |
|                               |                | — indemnité compen-     |                |
| <i>A ajouter :</i>            |                | satrice pour non-       |                |
| Report à nouveau en début     |                | augmentation des        |                |
| d'exercice .....              | 0,60           | tarifs (art. 7, § 3, du |                |
|                               |                | décret du 7 jan-        |                |
|                               |                | vier 1959) (1).....     | 482 »          |
|                               |                | Produits commerciaux    |                |
|                               |                | accessoires du trafic.  | 26,50          |
|                               |                | Autres recettes .....   | 59,50          |
|                               |                |                         |                |
| <b>Total ....</b>             | <b>1.433 »</b> | <b>Total ....</b>       | <b>1.433 »</b> |

L'indemnité compensatrice pour non-augmentation des tarifs résulte essentiellement du refus du Gouvernement de consentir à l'augmentation du module tarifaire de 18,5 à 31 centimes, comme le demande le Syndicat des transports parisiens. Notons que l'acceptation d'un tel relèvement aurait ramené cette indemnité de 482 à 241 millions de francs.

### 2° Prévisions pour 1966.

Le maintien des tarifs au niveau actuel aurait rendu nécessaire l'octroi d'une indemnité compensatrice de 660 millions de francs, se répartissant en 462 millions de francs pour l'Etat (70 %) et 198 pour les collectivités de la région parisienne.

Compte tenu des sommes prévues, par ailleurs, pour d'autres réductions tarifaires, le total des subventions de l'Etat inscrites au chapitre aurait atteint 564 millions de francs.

En n'inscrivant, en fait, qu'un crédit de 371 millions, le Gouvernement avait donc pris implicitement la décision de relever les tarifs du métro et des autobus, portant le module de 0,185 à 0,25.

Votre Commission ne peut que se féliciter de cette décision gouvernementale, aujourd'hui rendue publique, décision qui allègera la charge supportée par l'ensemble des contribuables et notamment les habitants des grands centres de province, qui acquittent, pour leurs déplacements, des tarifs beaucoup plus élevés que les parisiens.

### 3° Investissements.

Pour l'exercice 1966, la répartition des crédits d'investissement, par destination et source de financement, se présente comme suit (en millions de francs) :

#### 1° Nature et coût des travaux.

|                              | Autorisations<br>de programme. | Paiements. |
|------------------------------|--------------------------------|------------|
| Ligne de Sceaux.....         | 23,3                           | 17,3       |
| Réseau express régional..... | 208,6                          | 289,5      |
| Métro .....                  | 57,8                           | 89         |
| Autobus .....                | 27,5                           | 47,1       |
| Divers .....                 | 80                             | 57,1       |
| Total .....                  | 397,2                          | 500        |

2° Financement.

Régie :

|                           |             |
|---------------------------|-------------|
| Report de ressources..... | 45          |
| Emprunt .....             | 113         |
| Prêt du F. D. E. S. ....  | 100         |
|                           | <hr/>       |
| Total .....               | 258         |
|                           | <hr/> <hr/> |
| Etat .....                | 121         |
| District .....            | 121         |

### III. — EXAMEN EN COMMISSION

A la suite de l'exposé fait par le Rapporteur concernant l'importante augmentation du déficit de la S. N. C. F., exposé au cours duquel M. Billiemaz a été amené à comparer les recettes de transport aux dépenses de personnel, M. David a fait observer qu'il ne convenait pas de laisser entendre que ce déséquilibre budgétaire était imputable au nombre trop élevé de cheminots. Il a souligné qu'au contraire, le nombre d'employés du rail n'avait pas cessé de décroître depuis 1945.

M. David a demandé, par ailleurs, s'il était exact que certains transports ferroviaires entre l'Italie et l'Allemagne bénéficiaient de tarifs préférentiels.

Le Rapporteur a répondu à ces observations que l'effectif des cheminots était effectivement tombé de 477.000 en 1948 à 348.000 en 1962, mais qu'une légère augmentation s'était produite depuis lors.

Au sujet des tarifs préférentiels, M. Billiemaz a indiqué qu'il existait effectivement des accords tarifaires particuliers entre l'Italie et l'Allemagne, mais il a ajouté que certains gros clients bénéficiaient également de tels avantages en France même.

Au sujet de la participation de l'Etat aux dépenses de la R. A. T. P., à propos de laquelle le Rapporteur signalait la différence existant entre la situation des transports urbains des grandes villes de province mis dans l'obligation d'équilibrer leur budget, et la Régie parisienne subventionnée par l'ensemble des contribuables, M. Marrane a fait observer que les provinciaux bénéficiaient eux aussi de cette situation lorsqu'ils venaient à Paris. M. Billiemaz lui a répondu que les Parisiens utilisaient également les transports de Lyon, Marseille ou Bordeaux.

\*

\* \*

Sous le bénéfice de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1966, adopté par l'Assemblée Nationale et concernant la S. N. C. F. et la R. A. T. P.

# ANNEXE I

## TRAFIC MARCHANDISES DE LA S. N. C. F.

Importance relative des principales lignes.

*Débit journalier par section de ligne en tonnes transportées.*

ANNÉE 1963



