

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

Annexe au procès-verbal de la séance du 15 novembre 1966.

## 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 1967, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,

*Rapporteur général.*

TOME III

**EXAMEN DES CREDITS  
ET DES DISPOSITIONS SPECIALES**

ANNEXE N° 16

**Equipement.**

**II. — 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 ; Martial Brousse, Roger Lachèvre, Pierre Carous, secrétaires ; Marcel Pellenc, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Bardol, Edouard Bonnefous, Jean-Eric Bousch, Paul Chevallier, Bernard Chochoy, André Colin, Antoine Courrière, Jacques Descours Desacres, Paul Driant, André Fosset, Roger Houdet, Michel Kistler, Jean-Marie Louvel, André Maroselli, Marcel Martin, Pierre Métayer, Max Monichon, Geoffroy de Montalembert, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Paul Ribeyre, Jacques Richard, François Schleiter, Louis Talamoni, Ludovic Tron.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2<sup>e</sup> législ.) : 2044 et annexes, 2050 (tomes I à III et annexe 16), 2053 (tome VI) et ln-8° 567.

Sénat : 24 (1966-1967).

## SOMMAIRE

	<b>Pages.</b>
<b>Introduction</b> .....	<b>5</b>
<b>I. — Les réseaux divers</b> .....	<b>7</b>
1° Réseaux de chemins de fer d'intérêt local et tramways.....	7
2° Chemins de fer d'intérêt général.....	7
<b>II. — La Régie Autonome des Transports Parisiens</b> .....	<b>10</b>
1° Participation aux dépenses d'exploitation.....	10
2° Financement du métro express régional.....	13
<b>III. — La Société Nationale des Chemins de fer Français</b> .....	<b>15</b>

---

Mesdames, Messieurs,

Les dotations prévues pour 1967 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 4.327.595.600 francs, en augmentation de près de 458 millions de francs sur ceux votés l'année précédente ;

— au titre des dépenses en capital, à 177,5 millions de francs en ce qui concerne les autorisations de programme et à 17,5 millions de francs pour les crédits de paiement. Ces dépenses sont uniquement relatives à la construction du métro express régional pour laquelle les dotations avaient été respectivement l'année dernière de 94 millions de francs en autorisations de programme et de 43,5 millions de francs en crédits de paiement. Aucun crédit n'est plus prévu pour les dépenses de reconstruction de la S. N. C. F., reconstruction qui est pratiquement terminée.

Le tableau ci-après donne la décomposition, par chapitre, des crédits prévus pour 1967 au titre des chemins de fer et de la Régie autonome des transports parisiens.

CHAPITRES	NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1966.	CREDITS PREVUS POUR 1967			DIFFERENCES entre 1966 et 1967
			SERVICES votés.	MESURES nouvelles.	TOTAL	
			(En francs.)			
	<i>Dépenses ordinaires.</i>					
44-41	Chemins de fer. — Subvention annuelle aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local et de tramways.....	110.000	110.000	»	110.000	»
45-41	Chemins de fer. — Subventions aux chemins de fer d'intérêt général .....	6.872.600	6.872.600	—	6.707.600	—
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.....	1.544.389.000	1.544.389.000	+	102.300.000	+
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.....	1.613.000.000	1.613.000.000	+	165.300.000	+
45-45	Chemins de fer. — Participation aux dépenses d'exploitation de la Régie autonome des transports parisiens.....	371.500.000	371.500.000	+	136.300.000	+
45-46	Remboursement à la Société nationale des chemins de fer français des charges des emprunts émis en couverture des insuffisances d'exploitation.....	7.921.000	7.559.000	»	7.559.000	—
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.....	326.000.000	326.000.000	+	54.430.000	+
	Totaux .....	3.869.792.600	3.869.430.600	+	458.165.000	+
	<i>Dépenses en capital.</i>					
63-90 (art. 5).	Subventions d'équipement pour travaux divers :					
	— Autorisations de programme.....	94.000.000	»	+	177.500.000	+
	— Crédits de paiement.....	43.500.000	43.500.000	—	26.000.000	—
					177.500.000	+
					17.500.000	—

## I. — LES RESEAUX DIVERS

### 1° 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 subventions d'établissement pour la construction de réseaux ferrés d'intérêt local, en application des lois du 11 juin 1880 et 31 juillet 1913.

Les taux de ces subventions ayant été fixés par la loi ou le décret déclarant d'utilité publique et comme il s'agit, en fait, d'opérations qui sont toutes antérieures à 1914, ces taux sont très faibles. Ces subventions sont destinées à disparaître progressivement, à mesure que viendront à extinction les concessions auxquelles elles se rattachent.

Pour 1967, elles doivent s'élever, au total, à 110.000 francs, sans changement par rapport à l'année précédente.

### 2° 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 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 réseaux de la Provence et du Vivarais-Lozère sont exploités en régie et leur déficit est intégralement pris en charge par l'Etat. Quant au réseau de la Corse, il est depuis le 1<sup>er</sup> juin 1965 sous le régime de la concession.

Pour 1965, les résultats d'exploitation des réseaux de Provence et du Vivarais-Lozère sont les suivants :

	PROVENCE	VIVARAIS-LOZERE
Recettes .....	1.355.784	873.203
Dépenses .....	4.087.313	2.642.344
Insuffisance .....	2.731.529	1.769.141

En ce qui concerne le réseau de la Corse, l'exploitation en régie s'est poursuivie jusqu'au 31 mai 1965 et s'est traduite pour cette période par une insuffisance de 1.059.552 francs. Depuis cette date le réseau est exploité par un concessionnaire auquel a été versée une subvention de 1.619.766 francs se décomposant comme suit :

— subvention forfaitaire annuelle d'exploitation :

$$\frac{1.700.000 \times 7}{12} = \dots\dots\dots 991.666 \text{ F.}$$

— subvention forfaitaire pour la période transitoire d'adaptation 1965-1966 :

$$75.000 \times 8 = \dots\dots\dots 600.000$$

— participation aux travaux de réfection des voies du port d'Ajaccio..... 28.100

Les crédits demandés pour 1967 s'élèvent à 6.707.600 francs en diminution de 165.000 francs par rapport à 1966. Ce crédit se décompose de la manière suivante :

	1966	1967
— insuffisance d'exploitation.....	6.313.600	6.682.600
— remise en état des réseaux.....	559.000	25.000

Cette dotation a été calculée en prenant pour hypothèse la fermeture du réseau de Provence au 1<sup>er</sup> juillet 1967.

L'Administration a, toutefois, indiqué que « compte tenu de la provision prévue pour régler divers frais de liquidation auxquels il faudra faire face si l'on ferme le réseau, le crédit proposé serait suffisant pour continuer à compenser l'insuffisance d'exploitation du réseau en 1967, dans l'hypothèse où celui-ci serait maintenu en activité après un allègement des méthodes de gestion ».

Cette interprétation a été confirmée par M. Pisani, Ministre de l'Équipement, lors de son audition par votre Commission des Finances.

Pour sa part, votre Commission estime que le maintien en exploitation des Chemins de fer de Provence s'impose. En effet, ce réseau, qui constitue la seule communication par fer directe entre la région de Nice et les Alpes, possède un intérêt économique et touristique certain. D'autre part elle juge que la position du Gouvernement est, en la matière, ambiguë. En effet, ou l'on se propose de fermer au cours de l'année prochaine le réseau des Chemins de fer de Provence, ou, au contraire, l'exploitation sera maintenue, au besoin sur des bases rénovées. En revanche, il paraît difficile d'admettre qu'à moins de deux mois du début de l'exercice 1967 aucune détermination n'ait encore été prise.

En présence de cette situation, votre Commission a estimé qu'elle était dans l'impossibilité de se prononcer sur l'utilité des crédits demandés ; aussi, sur la proposition de M. *Raybaud*, a-t-elle voté un amendement de suppression de la dotation du chapitre 45-41.

## II. — LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

Deux chapitres du budget des Travaux publics intéressent la Régie autonome des transports parisiens. L'un, le chapitre 45-45, concerne la participation du budget général aux dépenses d'exploitation de la Régie, l'autre, relatif aux dépenses en capital (Chap. 63-90. — « Subvention d'équipement pour travaux divers »), comporte dans son article 5 une dotation au titre de la construction du métro express régional.

### 1° Participation aux dépenses d'exploitation.

Les crédits prévus au chapitre 45-45 sont destinés à compenser certaines pertes de recettes subies par la R. A. T. P. dans les conditions prévues par le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 qui a fixé le régime financier de la Régie.

Nous rappellerons les grandes lignes de ce régime :

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

La Régie a droit au remboursement par l'Etat et les collectivités locales intéressées des pertes de recettes qui lui sont imposées. Ce remboursement est effectué dans les conditions suivantes :

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 Seine-et-Oise, de 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<sup>er</sup> 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 sociaux 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<sup>er</sup> 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 l'exercice 1967, les prévisions de recettes et de dépenses de la R. A. T. P. sont évaluées à 1.710 millions de francs et le montant total des participations de l'Etat est évalué à 507,8 millions de francs se répartissant comme suit :

— tarifs réduits antérieurs à 1958 .....	118.800.000 F.
— tarifs réduits postérieurs au 31 décembre 1957 .....	4.000.000
— opposition au relèvement des tarifs ....	385.000.000
	<hr/>
	507.800.000 F.

soit une augmentation de 136,3 millions de francs par rapport aux crédits de 1966.

Indiquons, pour mémoire, que la participation des collectivités locales serait :

— remboursement pour tarifs réduits .....	50.700.000 F.
— indemnité compensatrice pour non-augmentation des tarifs .....	165.000.000
	<hr/>
	215.700.000 F.

Il est à noter que ces prévisions budgétaires ont été établies dans l'hypothèse d'une augmentation des tarifs (relèvement du module tarifaire du réseau ferré de 18,5 centimes à 25 centimes).

\*  
\* \*

Votre Rapporteur croit devoir rappeler que, déjà, l'an passé, les propositions budgétaires tenaient compte d'une augmentation sensible des tarifs. Cette augmentation n'a pas été réalisée, ce qui explique le déficit accru. Il serait surprenant que ce qui n'a pas été fait dans une année préélectorale le soit dans l'année des élections. C'est pourquoi la Commission des Finances considère les crédits demandés comme nettement insuffisants.

De surcroît, elle rappelle ce que votre Rapporteur exprimait l'an passé lorsque le Ministre des Travaux publics paraissait — ses déclarations étaient formelles à ce sujet — s'engager vers une politique de vérité des prix. Elle persiste à penser que la R. A. T. P.

comme la S. N. C. F. étant deux affaires dont le caractère de service public est incontestable, il ne saurait être question de porter le prix du billet, ou du kilomètre, à un taux permettant un strict équilibre de la gestion sans entraîner des conséquences graves sur le plan social et sur le plan économique.

Mais la question reste posée, et il serait bon que le Gouvernement prenne en cette matière une position claire.

## 2° Financement du métro express régional.

Après les difficultés éprouvées en 1963 et 1964 dans la construction du tunnel à partir du Rond-Point de la Défense, les travaux se sont déroulés en 1965 et 1966 à un rythme normal.

Pour l'ensemble des chantiers, la progression est dès maintenant de 60 mètres de tunnel par semaine et elle doit atteindre 100 mètres avant la fin de l'année.

Par ailleurs la construction d'une première tranche du matériel roulant nécessaire à l'exploitation des deux parties de la ligne régionale — 124 motrices et 60 remorques — est en cours.

Compte tenu de l'échéancier actuel des autorisations de programme et des crédits de paiement, la mise en service des deux branches Ouest et Est du réseau express régional est prévue pour les périodes suivantes :

Branche Est (Nation—Vincennes—Boissy-Saint-Léger) : 1<sup>er</sup> octobre 1969.

Branche Ouest :

- section « navette » : Défense—Etoile . . . . octobre 1969 ;
- section Saint-Germain—Défense . . . . . octobre 1970 ;
- section Etoile—Auber . . . . . octobre 1970.

\*  
\* \*

Rappelons que le financement des travaux d'infrastructure du métro express régional doit être assuré par parts égales par des subventions de l'Etat et du district de Paris. Quant aux dépenses de matériel roulant, elles sont intégralement supportées par la R. A. T. P. et financées par voie d'emprunt.

Le coût total de l'opération est évalué à 1.876 millions de francs se répartissant ainsi :

- branche Ouest ..... 1.335 millions.
- branche Est ..... 541 millions

Les autorisations de programme accordées (part de l'Etat et part du district) et les dépenses effectuées sont :

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME accordées.		DEPENSES EFFECTUEES	
	Au 31 décembre 1965.	Au 31 décembre 1966.	Au 31 décembre 1965.	Au 31 décembre 1966.
	(En millions de francs.)			
Branche Ouest....	765	188	176	} 240 (1)
Branche Est.....	283		22	
	1.048	188	198	240
	1.236		438	

(1) Prévisions.

Pour 1967, les dotations prévues sont de :

- 177,5 millions de francs en autorisations de programme ;
- 17,5 millions de francs en crédits de paiement.

### III. — LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le budget des Travaux publics contient quatre chapitres intéressant la Société nationale des chemins de fer français représentant un total de 3.812.978.000 F en augmentation de 321.668.000 F par rapport à 1966.

a) *Application de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937*

(Chapitre 45-42).

Dans ce chapitre figurent trois 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 1967 la subvention de 5 millions de francs accordée pour l'année précédente.

2. — Une subvention destinée à compenser les pertes de recettes résultant pour la Société nationale du refus opposé par le Gouvernement, pour des raisons de politique économique générale, à une augmentation tarifaire demandée par la S. N. C. F.

3. — Une subvention destinée à la couverture du déficit d'exploitation. Rappelons que 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.

Pour 1967, la subvention prévue au titre de l'indemnité compensatrice pour non-approbation de majoration de tarif s'élève à 45.300.000 francs et la subvention pour couverture du déficit d'exploitation à 1.596.389.000 francs représentant une majoration totale de 102.300.000 francs par rapport au budget de 1966.

b) *Application des articles 19, 19 bis et 19 quater de la Convention du 31 août 1937 (chap. 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 a un caractère automatique. Les crédits demandés pour 1967, comparés à ceux ouverts en 1966, s'élèvent à :

	1966	1967	DIFFERENCE
	(En francs.)		
Contribution de l'Etat aux dépenses d'entretien et de renouvellement de la voie, d'entretien des ouvrages d'art et des installations de sécurité (art. 19).....	1.040.000.000	1.090.000.000	+ 50.000.000
Contribution de l'Etat aux dépenses de gardiennage des passages à niveau situés sur les routes nationales (art. 19 bis).....	18.000.000	20.000.000	+ 2.000.000
Contribution de l'Etat à certaines charges de retraite (art. 19 quater).	555.000.000	668.300.000	+ 113.300.000
	1.613.000.000	1.778.300.000	+ 165.300.000

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 dans le passé pour faire face à des insuffisances d'exploitation.

Le crédit prévu à ce titre pour 1967 s'élève à 7.559.000 F en diminution de 362.000 F par rapport au crédit voté en 1966.

Cette diminution est la conséquence du remboursement progressif de ces emprunts.

d) *Application des articles 18 ter et 20 bis de la convention du 31 août 1937* (chapitre 46-41).

Aux termes des articles 18 *ter* et 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 imposées par voie législative ou réglementaire, ou qui lui incombent en application de son cahier des charges.

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

Pour 1966, l'évaluation des remboursements dus à la S. N. C. F. au titre des articles 18 *ter* et 20 *bis* par le Ministère de l'Equipe-ment est de 380.430.000 francs, se répartissant comme suit :

— remboursement des pertes de recettes résultant de l'abais-  
sement temporaire de certains tarifs marchandises (application de  
l'article 18 *ter*) ..... 1.500.000 F.

— remboursement des pertes de recettes  
résultant des réductions permanentes de tarifs  
imposées à la S. N. C. F. (application de l'arti-  
cle 20 *bis*) ..... 378.930.000 F.

Le montant exact de cette indemnité ne pourra être fixé avec certitude qu'au cours du dernier trimestre. Sur la base des évaluations actuelles, les crédits se répartissent comme suit :

— Familles nombreuses.....	126.910.000 F.
— Réformés de guerre.....	27.650.000 F.
— Abonnements hebdomadaires de travail.	115.930.000 F.
— Visites aux tombes de militaires.....	755.000 F.
— Abonnements ordinaires de proche banlieue .....	1.705.000 F.
— Congés populaires.....	70.650.000 F.
— Promenades d'enfants.....	2.840.000 F.
— Abonnements d'élèves, d'étudiants et d'apprentis .....	30.120.000 F.
— Guides des aveugles.....	2.270.000 F.
— Economiquement faibles.....	100.000 F.

\*  
\* \*

A l'occasion de l'examen des crédits relatifs à la S. N. C. F., votre Commission a été conduite à se pencher plus particulièrement sur deux questions : celle des augmentations tarifaires intervenues ou à intervenir au cours de l'année 1966 et celle des projets de fermeture de petites lignes.

En ce qui concerne les majorations de tarifs, rappelons que sont déjà intervenues le 1<sup>er</sup> mars les mesures suivantes :

*Tarifs voyageurs :*

— le prix du kilomètre 2<sup>e</sup> classe est passé de 0,095 franc à 0,10 franc ;

— le prix du kilomètre 1<sup>re</sup> classe est passé de 0,1425 franc à 0,15 franc.

Le tarif des bagages accompagnés a subi une augmentation de 5,263 %.

Pour les couchettes, le prix est resté inchangé pour les distances inférieures à 700 kilomètres ; par contre, pour les distances supérieures, les tarifs ont été portés :

— en 2<sup>e</sup> classe de 19 francs à 20 francs ;

— en 1<sup>re</sup> classe de 24 francs à 25 francs.

*Tarifs marchandises :*

Les envois par expédition (détail, envois express, etc.) ont subi une majoration générale de 10,517 % ; les envois par wagon ont été, quant à eux, augmentés de 5,127 %.

Le produit escompté en année pleine pour ces augmentations est de 176,30 millions de francs pour les tarifs voyageurs et de 344 millions de francs pour les marchandises.

Par ailleurs, la S. N. C. F. vient de procéder à une nouvelle augmentation des tarifs voyageurs sous forme de l'institution d'une taxe fixe.

Votre Rapporteur ayant demandé à la Société nationale des renseignements complémentaires sur ce point, celle-ci lui a fait tenir la note explicative suivante :

« Les études commerciales menées par la S. N. C. F. en matière de trafic voyageurs ont montré que les tarifs actuels sont insuffisamment adaptés au prix de revient. Pour remédier à ce défaut structurel et améliorer ainsi le bilan des transports à courte distance, la solution la plus rationnelle est d'introduire dans la tarification voyageurs une « part fixe » qui tienne compte des opérations dont le coût est indépendant de la distance, telles que l'établissement, la délivrance et le retrait des billets, ainsi que les facilités terminales offertes par les gares.

« Dans le cadre de l'article 14 du cahier des charges, il a été convenu d'appliquer aux transports de voyageurs de grandes lignes, à partir du 17 octobre 1966, une taxe fixe de 1 franc en 2<sup>e</sup> classe et de 1,50 franc en 1<sup>re</sup> classe sur les billets à plein tarif.

« Cette taxe fixe est réduite pour les petits parcours. De même, pour atténuer l'influence de l'arrondissement du prix sur les petites sommes, les règles d'arrondissement des prix aux 0,05 francs les plus voisins, prévues pour les sommes inférieures à 1 franc sont appliquées jusqu'à 2 francs.

« Pour les billets bénéficiant de réductions à caractère commercial ou social, la taxe fixe est affectée du même coefficient de réduction que la taxe kilométrique, de cette manière le taux de relèvement est le même, quelle que soit la catégorie du voyageur.

« Pour les abonnements ordinaires, dont les prix actuels sont restés basés sur le tarif aller et retour, aujourd'hui disparu, et correspondant à un nombre fictif de voyages à plein tarif peu élevé — 18,2 voyages simples mensuels à 20 kilomètres et 4,8 voyages à 200 kilomètres — l'augmentation est obtenue par l'application de la taxe fixe sur un nombre de voyages supérieur de 30 % au nombre fictif ci-dessus, et assez proche du nombre moyen réel avec, pour les petits parcours, une atténuation analogue à celle des billets simples. Cette mesure a pris également effet au 17 octobre 1966.

« Les prix des cartes de travail et des abonnements pour élèves, étudiants et apprentis ne sont pas majorés.

« Dans les relations de la tarification « banlieue de Paris » dont les prix sont fixés en fonction de l'unité commune de perception S. N. C. F.-R. A. T. P., les prix ne sont pas modifiés.

« La taxe est ajoutée au prix des relations sur lesquelles la tarification normale de la S. N. C. F. est appliquée dans des conditions analogues à celles des Grandes Lignes.

« Les prix de raccord entre les deux tarifications sont aménagés.

« L'application de la taxe fixe dans les conditions ci-dessus, sur la base du trafic actuel, conduit à accroître de 121,4 M à année pleine les recettes commerciales. L'évasion probable de trafic, évaluée à 18 M aurait pour effet de ramener ce chiffre à 103,4 M. »

Quelques exemples chiffrés permettront de mieux comprendre le mécanisme de cette nouvelle tarification. Les exemples ci-après se rapportent au cas du voyageur payant plein tarif. Pour un voyageur bénéficiant, à un titre quelconque, d'un *tarif réduit*, les prix du billet seraient différents, mais *les pourcentages d'augmentation seraient les mêmes.*

I. — A partir de 25 km, la taxe sera fixée uniformément à la valeur de 10 km, soit :

- 1 franc en 2<sup>e</sup> classe,
- 1,50 franc en 1<sup>re</sup> classe,

son incidence sera donc dégressive suivant la longueur du parcours.

DISTANCE	PREX DU BILLET en seconde classe.	POURCENTAGE d'augmentation.
25 km.....	2,50 F	40 %
50 km.....	5,00 F	20 %
100 km.....	10,00 F	10 %
500 km.....	50,00 F	2 %
1.000 km.....	100,00 F	1 %

II. — Au-dessous de 25 kilomètres, le montant de la taxe sera limité à 40 % du prix du billet.

Exemple :

DISTANCE	MONTANT DU BILLET en seconde classe.	MONTANT de la taxe.
20 km.....	2 F	0,80 F
10 km.....	1 F	0,40 F

Les pourcentages d'augmentation sont les mêmes en première classe dans tous les cas.

On constate que si pour les grandes distances l'augmentation est pratiquement insensible (moins de 1 % pour le parcours Paris—Nice), en revanche elle est considérable pour les voyageurs effectuant de faibles parcours puisqu'elle atteint 40 %. Or, ces voyageurs sont, le plus souvent, des travailleurs obligés, pour se rendre sur le lieu de leur emploi, à des déplacements journaliers ; la nouvelle tarification va donc leur imposer de très lourdes charges supplémentaires et c'est là une situation contre laquelle votre Rapporteur se doit d'élever une énergique protestation. En effet, si la S. N. C. F. estime nécessaire de procéder à certaines majorations de tarifs, celles-ci devraient normalement avoir un caractère général ou quasi général, et il semble particulièrement inéquitable

de faire supporter aux usagers des augmentations différenciées d'une manière aussi importante en fonction du seul critère de la longueur unitaire du parcours. Il est aussi illogique qu'injuste de faire payer une majoration de 40 % à celui qui, dans l'année effectuera 40 voyages à 25 kilomètres, soit au total 1.000 kilomètres, alors que celui qui voyagera une seule fois sur un parcours de 1.000 kilomètres ne supportera qu'une hausse de tarif de 1 %.

Le problème des petites lignes a également retenu longuement l'attention de la Commission. Plusieurs de ses membres ont fait part de l'émotion que suscitaient dans de nombreuses régions les projets de fermeture de multiples lignes secondaires. Dans la plupart des cas ces fermetures auraient de fâcheuses incidences tant économiques que sociales. En particulier la suppression de certaines lignes desservant les banlieues d'agglomérations urbaines causerait un tort considérable aux travailleurs qui habitent ces banlieues, et pour lesquels le chemin de fer est le seul moyen pratique de se rendre à leur usine ou à leur bureau.

En outre, dans bien des cas, le réseau routier est déjà saturé dans les régions intéressées ; la mise sur route, dans ces conditions des services effectués, à l'heure actuelle, par fer entraînera une aggravation des difficultés présentes de circulation, sera la cause de nombreux accidents et entraînera pour l'ensemble des usagers les plus graves inconvénients.

Votre Commission estime que la question de la fermeture des lignes secondaires de la S. N. C. F. devrait faire l'objet d'un nouvel examen. Il semble notamment qu'une simplification des conditions d'exploitation permettrait certainement d'atténuer le déficit de ces lignes. En tout état de cause, elle tient à souligner le caractère de service public du chemin de fer, caractère qui doit imposer la recherche de la satisfaction des besoins des usagers et non celle d'une rentabilité ligne par ligne du chemin de fer.

\*  
\* \*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, et compte tenu de l'amendement qu'elle vous propose, la Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat les dotations du budget de l'Équipement relatives aux chemins de fer et à la Régie autonome des transports parisiens.

**AMENDEMENT PRESENTE PAR LA COMMISSION**

Art. 23.

ÉTAT B

**Equipement. II. — Travaux publics et transports.**

**Titre IV. — Interventions publiques.....+ 467.412.720 F.**

**Amendement : Réduire ce crédit de 6.707.600 F.**