

# SÉNAT

1<sup>re</sup> SESSION ORDINAIRE DE 1960-1961

Annexe au procès-verbal de la 1<sup>re</sup> séance du 15 novembre 1960.

## AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1961, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME V

### TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

I. — Travaux publics et Transports.

2. — S. N. C. F. et R. A. T. P.

Par M. Auguste-François 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 Bajeux, Jean Bardol, Amar Beloucif, Jean Bène, Auguste-François Billiemaz, Georges Bonnet, Albert Boucher, Amédée Bouquerel, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Gabriel Burgat, Michel Champleboux, Henri Claireaux, Emile Claparède, Maurice Coutrot, Etienne Dailly, Léon David, Jean Deguise, Alfred Dehé, Henri Desseigne, Hector Dubois, Baptiste Dufeu, Emile Durieux, René Enjalbert, Jean Errecart, Jacques Gadoin, Jean de Geoffre, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Mohamed Gueroui, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Jean Lacaze, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouverey, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Robert Liot, Henri Longchambon, Jacques Murette, Pierre-René Mathey, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Pierre Patria, Gilbert Paulian, Marc Pauzet, Paul Pelleray, Raymond Pinchard, Jules Pinsard, Michel de Pontbriand, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Eugène Romaine, Laurent Schiaffino, Abel Sempé, Edouard Soldani, Charles Suran, Gabriel Tellier, René Toribio, Camille Vallin, Emile Vanrullen, Jacques Verneuil, Pierre de Villoutreys.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (1<sup>re</sup> législ.) : 866, 886 (annexe 27), 892 (tome I et tome II, annexe XV) et in-8° 194.

Sénat : 38 et 39 (tome III, annexe 26) (1960-1961).

Mesdames, Messieurs,

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan m'a chargé de vous faire connaître son avis sur les chapitres du budget des Travaux publics et des Transports concernant la S. N. C. F. et les transports de voyageurs dans la région parisienne.

Mon étude sera limitée aux problèmes suivants :

	Pages.
<b>I. — Société nationale des chemins de fer français:</b>	
1° Travaux d'équipement.....	3
2° Amélioration de la rentabilité.....	4
3° Evolution du trafic.....	5
4° Politique tarifaire.....	5
5° Bonifications d'ancienneté aux cheminots.....	7
<b>II. — Transports de voyageurs dans la région parisienne:</b>	
1° Bilan prévisionnel.....	8
2° Subventions compensatrices.....	8
3° Observations de la Commission.....	9

## I. — Société nationale des chemins de fer français.

### 1° TRAVAUX D'ÉQUIPEMENT

#### A. — *Electrification.*

Les opérations d'électrification du réseau ont été poursuivies activement au cours de l'année 1960.

Au total, 300 km de voies auront été équipées portant la longueur totale électrifiée à 6.890 km.

Les travaux effectués intéressent les lignes suivantes :

Hargarten—Frontière allemande (4 km).

Blainville—Sarrebourog (74 km).

Lens—Béthune—Lapugnoy (27 km).

Thionville—Apach (21 km).

Longueau—Amiens.

Pagny-sur-Moselle—Frouard—Toul (60 km).

Toul—Neufchâteau (43 km).

Avignon—Tarascon—Nîmes (49 km) en courant continu à 1.500 volts.

Blainville—Nancy—Frouard (12 km).

Toul—Lérouville (31 km).

Un certain nombre d'opérations importantes, actuellement en cours de réalisation, seront terminées en 1961. Ce sont :

Bar-le-Duc—Châlons-sur-Marne (60 km) (en mai).

Creil—Tergnier (80 km) (en octobre).

Tarascon—Miramas (47 km) (en octobre).

#### B. — *Dieselisation.*

La S. N. C. F. poursuivra son plan de dieselisation en particulier des lignes Centre-Ouest en commandant 164 machines Diesel de grande puissance.

C. — *Financement de ces équipements.*

Les dépenses directes entraînées par les opérations à réaliser en 1961 se décomposent de la manière suivante :

	(En millions de nouveaux francs.)
Electrification des voies.....	250
Achat de locomotives électriques.....	100
Achat de machines Diesel.....	143
Modernisation de la signalisation et des installations .....	270

Sur ces 763 millions de nouveaux francs de dépenses totales, 600 millions seront fournis par l'annuité de renouvellement et le reste par l'emprunt.

2° AMÉLIORATION DE LA RENTABILITÉ

L'électrification exigeant d'importantes dépenses d'installations fixes, il faut que les économies d'exploitation qu'elle procure compensent et au-delà le coût de cet investissement.

En fait, l'augmentation de la vitesse et du tonnage transporté entraîne une diminution de 50 % de la dépense énergétique, et la rentabilité du capital investi est de l'ordre de 12 à 16 % pour les lignes les plus importantes.

Le tableau suivant montre comment l'électrification a réagi sur la consommation d'énergie depuis 1938 en dépit de l'augmentation du trafic.

	UNITES de trafic. (En milliards.)	EFFECTIFS	LONGUEUR de lignes électrifiées (kilomètres.)	ENERGIE (En millions de tonnes d'équivalent charbon.)
1938 .....	48,6	514.700	3.340	9,42
1954 .....	68,1	388.200	4.310	6,89
1955 .....	74,6	373.800	5.000	6,86
1956 .....	81,0	365.400	5.500	7,18
1957 .....	86,2	364.700	5.750	7,03
1958 .....	85,2	363.600	6.290	6,87
1959 .....	85,4	359.200	6.570	6,03
1960 .....	87,8	354.000	6.890	5,85

On voit que depuis la Libération, la productivité de la S. N. C. F. n'a cessé de croître, le nombre d'unités de trafic par heure de travail d'agent passant de 50 en 1938 à 114 pour 1960.

### 3° EVOLUTION DU TRAFIC

Le rythme de progression de l'activité ferroviaire s'est nettement ralenti depuis 1957 et reste très inférieur à celui de la production industrielle (+ 7 %) et de l'activité économique générale (+ 4 %). Ceci est particulièrement vrai pour le mouvement des voyageurs qui a légèrement décreu depuis 4 ans. Il convient donc d'être extrêmement prudent dans le domaine des investissements à réaliser dans l'avenir. La S. N. C. F. l'a d'ailleurs compris et entend limiter à 8 ou 9.000 km la longueur des lignes électriques. Elle procède, dès maintenant, à l'établissement d'un programme de dieselisation car, en tout état de cause, 29.400 km, environ, ne seront pas électrifiés.

La tendance est à l'élimination quasi totale de la traction à vapeur et à son remplacement par les machines diesel.

La première expérience de dieselisation complète de la zone d'Orléans a montré, en effet, que le coût de la traction par diesel était inférieur de plus de 50 % à celui de la traction à « vapeur ».

### 4° POLITIQUE TARIFAIRE

Au cours de l'examen du budget de 1960 et de la loi d'orientation agricole, votre Commission avait marqué son inquiétude de voir la S. N. C. F. mettre à l'étude une nouvelle tarification qui risque d'aggraver encore les inconvénients du système de « nuancement » actuel.

En effet, en application des dispositions du décret du 14 novembre 1949 faisant obligation aux différents modes de transports de tenir compte du prix de revient réel pour établir leurs tarifs, la S. N. C. F. s'est orientée depuis dix ans vers une tarification différenciée en fonction, d'une part, de l'importance des gares expéditrices et réceptrices et, d'autre part, du tonnage et de la régularité des envois.

En ce qui concerne le premier point, ce « nuancement » aboutit à une différence de tarif d'environ 25 % entre les liaisons les meilleures (ex : Paris-Lyon) et les plus défavorisées.

Il est clair que ce système favorise essentiellement les grands centres industriels entre lesquels s'effectue un important trafic de pondéreux et défavorise, en vertu même du principe de la compensation, le trafic intéressant les villes secondaires, en particulier celles qui sont situées dans les régions agricoles de moyenne ou faible importance.

A ce premier élément de pénalisation visant indirectement les produits agricoles s'en ajoute un deuxième, beaucoup plus marqué, tenant à la nature de l'expédition de ces produits.

La S. N. C. F. consent, en effet, d'importantes réductions de tarif aux expéditeurs par trains, rames et wagons complets (qui alimentent 90 % de son trafic) et accorde même un avantage supplémentaire à ceux de ses clients qui effectuent des envois réguliers et importants.

Ainsi, la S. N. C. F. devient progressivement un remarquable outil de transport pour la grande industrie, mais tend à décourager ses clients agriculteurs ou commerçants qui confient de plus en plus leurs marchandises à la route.

Il est extrêmement difficile d'apprécier l'incidence du coût du transport sur le prix de revient d'un produit. L'erreur la plus courante consiste, cependant, à la calculer par rapport à la valeur marchande au lieu de la considérer au regard du prix à la production.

Sur ces bases, la part « transport » apparaît particulièrement élevée pour les produits agricoles. Elle est, par exemple, de 9 francs pour une valeur moyenne de 20 francs pour 1 kg de pommes de terre expédié de Bretagne en Allemagne. Indiquons encore que la part du prix de transport rapporté à la valeur du produit brut est de 31,7 % pour un lot de pêches expédié de Perpignan au Havre.

Les charges de transport sont d'autant plus lourdes que nos régions agricoles productrices sont presque toutes éloignées des grands centres industriels consommateurs.

La mise en œuvre du Marché Commun ne fera qu'aggraver cette situation. En effet, d'une part, nos concurrents hollandais et belges sont, en quelque sorte, à pied d'œuvre, d'autre part, les tarifs pratiqués par les chemins de fer italiens pour les légumes

et les fruits sont, notamment pour les grandes distances et les petits lots (5 tonnes), moitié moins élevés que ceux de la S. N. C. F.

Nous ne voyons pas comment le fait de substituer des tarifs de ligne aux tarifs de gare pourra améliorer cette situation. Elle risque, au contraire, de l'aggraver puisque les coefficients tarifaires seront fonction du profil et du trafic des voies ainsi que de leur modernisation.

Si la « vérité des prix », réclamée par le rapport Rueff-Armand, nécessite que l'on serre de près le prix de revient, les impératifs économiques et la politique de décentralisation exigent que le chemin de fer, subventionné par tous les contribuables français, garde son caractère de service public.

Votre Commission estime donc que seul un retour à la péréquation des tarifs de transport, c'est-à-dire à la définition d'un tarif moyen, répond à cet objectif. Toute autre formule conduit, en effet, à envisager l'octroi de subventions particulières nécessairement arbitraires et sujettes à de continuelles révisions.

L'expérience de « nuancement » conduite depuis 1949 a contribué à accélérer une concentration économique et industrielle qui résulte déjà de la structure même du réseau. Nous pensons qu'il convient, au contraire, de favoriser les régions éloignées et relativement pauvres par des tarifs dégressifs et préférentiels comme le font la plupart de nos partenaires du Marché commun.

La subvention de l'Etat pourrait s'appliquer, dès lors, à l'instar de la formule appliquée en ce qui concerne Air France et les compagnies maritimes, aux seules lignes déficitaires considérées comme « d'intérêt général ».

##### 5° BONIFICATIONS AUX CHEMINOTS ANCIENS COMBATTANTS

Votre Commission s'étonne une fois encore que les crédits nécessaires ne soient pas inscrits au budget pour permettre d'accorder aux cheminots anciens combattants les bonifications de campagnes auxquelles ils ont droit.

Elle souhaiterait que cette question soit réglée cette année même, d'autant plus qu'elle l'a déjà été en ce qui concerne les agents français des chemins de fer tunisiens.

## II. — Transports de voyageurs dans la région parisienne.

La situation financière des transports parisiens se présente comme suit pour l'exercice 1961 :

### 1° Bilan prévisionnel. (En millions de nouveaux francs.)

R. A. T. P.		S. N. C. F. (BANLIEUE)	
Recettes .....	755	Recettes (1).....	210
Dépenses .....	970	Dépenses .....	357
Insuffisance .....	215	Insuffisance .....	147

(1) Dont 23 au titre Contribution de l'Etat.

### 2° Subventions compensatrices versées par l'Etat et les collectivités locales.

#### R. A. T. P.

	TOTAL	ETAT 70 %.	COLLECTIVITES locales 30 %.
Indemnité pour tarifs sociaux.....	140	98	42
Indemnité compensatrice pour tarifs insuffisants .....	75	52,5	22,5
<b>Total .....</b>	<b>215</b>	<b>150,5</b>	<b>64,5</b>

#### S. N. C. F. (banlieue).

	TOTAL	ETAT	COLLECTIVITES locales.
Indemnité pour tarifs sociaux.....	71	49,7	21,3
Indemnité compensatrice pour tarifs insuffisants .....	76	53,2	22,8
<b>Total .....</b>	<b>147</b>	<b>102,9</b>	<b>44,1</b>



Soit, au total, pour les transports parisiens :

Etat : 253,4 millions de nouveaux francs + 24 millions au titre tarifs spéciaux aux économiquement faibles et étudiants = 277,4 millions de nouveaux francs.

Collectivités : 108,6 millions de nouveaux francs.

### 3° OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Si l'on rapproche ces chiffres de ceux de l'année dernière, on constate une importante augmentation de la contribution des collectivités locales, qui passe de 73,3 à 108,5 millions de nouveaux francs, tandis que celle de l'Etat est réduite de 48,6 millions de nouveaux francs : 277,4 contre 326 en 1960.

Cependant, ce transfert de charges dissimule mal le fait que le déficit total des transports parisiens reste à peine inférieur à celui de 1960 en dépit de l'important relèvement tarifaire intervenu le 1<sup>er</sup> août dernier.

A peine établis, les nouveaux barèmes devraient, d'ailleurs, être relevés de plus de 10 % puisque leur insuffisance seule entraîne déjà un déficit de 151 millions de nouveaux francs.

L'augmentation tarifaire décidée n'aura donc été qu'un palliatif aux difficultés financières des transports parisiens dont on ne voit pas comment ils pourraient augmenter leurs recettes de trafic alors que d'importantes dépenses d'investissements doivent, au contraire, être engagées, pour moderniser et étendre le réseau du métropolitain.

Nous attendons du Gouvernement qu'il nous indique comment il entend faire face au cours des prochaines années à ce délicat problème mais il est certain que l'accroissement des charges de transport constitue la première sanction de la concentration parisienne.

Sous réserve de ces observations votre Commission vous propose de donner un avis favorable aux dispositions de la loi de finances 1961 concernant la S. N. C. F. et les transports dans la région parisienne.