

# SÉNAT

1<sup>re</sup> SESSION ORDINAIRE DE 1961-1962

---

Annexe au procès-verbal de la 1<sup>re</sup> séance du 14 novembre 1961.

---

## 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 1962, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,

*Rapporteur général.*

TOME III

**EXAMEN DES CREDITS  
ET DES DISPOSITIONS SPECIALES**

ANNEXE N° 26

**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-Eric Bousch, vice-présidents ; Yvon Coudé du Foresto, Hector Peschaud, Julien Brunhes, secrétaires ; Marcel Pellenc, rapporteur général ; André Armengaud, Fernand Auberger, Edouard Bonnefous, Paul Chevallier, Bernard Chochoy, André Colin, Antoine Courrière, Marc Desaché, Jacques Descours Desacres, Paul Driant, Jacques Duclos, Pierre Garet, Roger Houdet, Michel Kistler, Roger Lachèvre, Jean-Marie Louvel, André Maroselli, Georges Marrane, Max Monichon, René Montaldo, Geoffroy de Montalembert, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Jacques Richard, Jacques Soufflet, Ludovic Tron.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (1<sup>re</sup> législ.) : 1436 et annexes, 1445 (annexe 26), 1459 (tomes I et II, annexe XV) et in-8° 331.

Sénat : 52 (1961-1962).

## SOMMAIRE

---

	Pages.
<b>I. — Les réseaux divers.....</b>	<b>5</b>
1° Compagnie des chemins de fer Méditerranée—Niger.....	5
2° Réseaux de chemins de fer d'intérêt local et tramways.....	6
3° Chemins de fer d'intérêt général.....	7
<b>II. — La Régie autonome des transports parisiens.....</b>	<b>9</b>
<b>III. — La Société nationale des chemins de fer français.....</b>	<b>12</b>
1° Dépenses ordinaires .....	12
2° Dépenses en capital.....	17
<b>Observations de la Commission.....</b>	<b>19</b>
<b>ANNEXE. — Note technique sur le réseau du Méditerranée—Niger.....</b>	<b>21</b>

---

Mesdames, Messieurs,

Les chapitres du budget des Travaux publics relatifs aux chemins de fer et à la Régie autonome des transports parisiens sont au nombre de neuf. Un seul d'entre eux concerne la R. A. T. P., trois les réseaux divers de chemins de fer, les autres intéressent la Société nationale des chemins de fer français.

Au budget voté de 1961, l'ensemble de ces chapitres représentait un total de crédits de 1.724.203.800 NF ; dans le présent projet de budget ils s'élèvent à 1.838.605.379 NF, en augmentation de 114.401.579 NF, soit 6,6 %.

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

NUMERO des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1961.	CREDITS PREVUS POUR 1962			DIFFERENCES entre 1961 et 1962.
			Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
			(En nouveaux francs.)			
41-41	Subvention au Méditerranée-Niger.....	7.130.000	7.130.000	+ 1.788.179	8.918.179	+ 1.788.179
44-41	Chemins de fer. — Subvention annuelle aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local et de tramways .....	150.000	135.000	»	135.000	— 15.000
45-41	Chemins de fer. — Subventions aux chemins de fer d'intérêt général .....	2.534.800	2.534.800	+ 157.400	2.692.200	+ 157.400
45-42	Chemins de fer. — Application de l'article 18 de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la S. N. C. F. ....	107.589.000.	107.589.000	+ 11.000	107.600.000	+ 11.000
45-44	Chemins de fer. — Application des articles 19, 19 bis et 19 quater de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la S. N. C. F. ....	1.170.000.000	1.230.000.000	»	1.230.000.000	+ 60.000.000
45-45	Chemins de fer. — Participation aux dépenses d'exploitation de la Régie autonome des transports parisiens .....	130.200.000	145.200.000	+ 12.900.000	158.100.000	+ 27.900.000
45-46	Remboursement à la S. N. C. F. des charges des emprunts émis en couverture des insuffisances d'exploitation .....	13.800.000	8.560.000	»	8.560.000	— 5.240.000
46-41	Chemins de fer. — Application de l'article 20 bis de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la S. N. C. F. ....	226.800.000	249.200.000	+ 7.400.000	256.600.000	+ 29.800.000
73-41	Reconstitution du réseau de la S. N. C. F. et des entreprises exploitant les chemins de fer d'intérêt général .....	66.000.000	66.000.000	»	66.000.000	»
	Totaux .....	1.724.203.800	1.816.348.800	+ 22.256.579	1.838.605.379	+ 114.401.579

## I. — LES RESEAUX DIVERS

### 1° Compagnie des chemins de fer Méditerranée - Niger.

#### Chapitre 41-41.

Le crédit demandé, pour 1962, au titre des chemins de fer Méditerranée - Niger (1) s'élève à 8.918.179 NF, en augmentation de 1.788.179 NF par rapport à l'année dernière.

Ce crédit se décompose en trois parties :

— entretien des pistes transsahariennes . . . .	3.800.000 NF
— annuités versées à la compagnie . . . . .	1.418.179 —
— couverture du déficit d'exploitation . . . . .	3.700.000 —

#### a) *Entretien des pistes transsahariennes :*

Rappelons tout d'abord que la Compagnie des chemins de fer Méditerranée - Niger a été chargée, aux termes de deux décrets en date des 22 février 1949 et 13 octobre 1954, de l'entretien de la portion de la piste transsaharienne n° 1, comprise entre Tindouf et Fort-Gouraud et de la piste n° 2 ainsi que de la bretelle Colomb-Béchar—Tindouf.

Il est demandé une majoration de 700.000 NF de la dotation accordée en 1961 (3.100.000 NF). Cette majoration est destinée à la remise en état de la portion de piste Colomb-Béchar—Reggane qui a à faire face, à l'heure actuelle, à un trafic important.

#### b) *Annuités versées à la Compagnie :*

Le crédit prévu pour le remboursement au Méditerranée - Niger des annuités des emprunts contractés pour la construction du réseau s'élève à 1.418.179 NF, en diminution de 291.821 NF par rapport au budget précédent. Cette diminution traduit l'amortissement progressif des emprunts.

---

(1) On trouvera ci-après, en annexe au présent rapport, une note technique sur le réseau du Méditerranée - Niger.

c) *Subvention pour la couverture du déficit d'exploitation :*

Les prévisions de recettes et de dépenses d'exploitation du Méditerranée-Niger, pour 1962, sont les suivantes :

— recettes .....	1.300.000 NF.
— dépenses .....	5.000.000
	<hr/>
Insuffisance .....	3.700.000 NF.

La diminution des recettes est due surtout à la réduction de l'activité des houillères du Sud-Oranais, houillères qui sont le principal client du réseau. Cette diminution de recettes ne pourra, du reste, qu'aller en s'aggravant par suite de l'accroissement de la production du pétrole saharien qui ne peut que ralentir encore les ventes des houillères du Sud-Oranais.

L'Etat devant prendre en charge le déficit du réseau, il est demandé une majoration de 1.788.179 NF du crédit correspondant de 1961.

**2° Réseaux de chemins de fer d'intérêt local et tramways.**

(Chapitre 44-41.)

Rappelons que les subventions dont il s'agit sont accordées aux départements et aux communes, en application des dispositions de la loi du 11 juillet 1880 et de la loi du 21 juillet 1913, à titre de contribution à la charge des emprunts contractés par ces collectivités locales pour faire face aux dépenses de construction et de premier établissement des lignes de chemins de fer d'intérêt local et de tramways.

En fait, ces lignes ont été construites avant la guerre 1914, aussi les subventions dont le montant avait été fixé à l'époque ne représentent plus maintenant en valeur absolue que des chiffres minimes : les subventions les plus importantes n'excèdent pas 5.000 à 6.000 NF et sont appelées à disparaître progressivement au fur et à mesure de l'extinction des concessions auxquelles elles se rattachent.

A l'heure actuelle, les quarante-six départements suivants bénéficient encore de ces subventions :

Ain, Aisne, Allier, Ardennes, Territoire de Belfort, Bouches-du-Rhône, Calvados, Charente, Charente-Maritime, Côte-d'Or, Doubs,

Drôme, Eure-et-Loir, Finistère, Gard, Haute-Garonne, Gironde, Indre-et-Loire, Isère, Jura, Landes, Loir-et-Cher, Loire, Loiret, Lot-et-Garonne, Manche, Marne, Haute-Marne, Meuse, Basses-Pyrénées, Hautes-Pyrénées, Pyrénées-Orientales, Rhône, Haute-Saône, Saône-et-Loire, Savoie, Seine-et-Marne, Seine-et-Oise, Somme, Tarn, Tarn-et-Garonne, Var, Vendée, Haute-Vienne, Vosges, Yonne.

Le crédit demandé pour 1962 s'élève à 135.000 NF, il est en diminution de 15.000 NF sur celui de l'année dernière par suite de la fin de certaines concessions.

### 3° Chemins de fer d'intérêt général.

(Chapitre 45-41.)

Ce chapitre groupe les subventions accordées aux trois réseaux secondaires de chemins de fer d'intérêt général suivants :

— les chemins de fer de la Provence (ligne de Nice à Digne) exploités en régie par l'Etat ;

— les chemins de fer du Vivarais-Lozère, exploités pour le compte de l'Etat par la Compagnie des chemins de fer départementaux ;

— le chemin de fer des Charentes - Deux-Sèvres. Ce réseau est en liquidation, la voie ferrée ayant été entièrement déclassée et l'exploitation transférée à la route. Seules demeureront donc à la charge de l'Etat les dépenses de liquidation (évaluées pour 1962 à 2.000 NF).

Pour les deux autres réseaux, l'Etat supporte entièrement le déficit d'exploitation.

Il est demandé au titre de l'exercice 1962 un crédit total de 2.692.200 NF, en augmentation de 157.400 NF sur l'exercice précédent.

La répartition de ce crédit est la suivante :

— insuffisance d'exploitation .....	2.537.200 NF
— remise en état.....	155.000 NF

La ventilation envisagée entre les réseaux est :

a) Réseau de Provence :

— insuffisance d'exploitation :

Recettes .....	1.150.000 NF
Dépenses .....	2.550.000 NF

soit une insuffisance de..... 1.400.000 NF

— remise en état..... 100.000 NF

Se décomposant comme suit :

— 50.000 NF de travaux de gros entretien des ouvrages d'art et de défense contre les crues des différents cours d'eau qui longent la voie ferrée (rechargement en blocs et gabionnage),

— 50.000 NF pour revision générale d'un autorail (le matériel roulant ayant un âge moyen de vingt ans, et le réseau de Provence étant essentiellement touristique, il est indispensable de mettre à la disposition de la clientèle un matériel en excellent état) ;

b) Réseau du Vivarais-Lozère :

— insuffisance d'exploitation :

Recettes .....	895.000 NF.
Dépenses .....	1.939.200 NF.

Insuffisance ..... 1.044.200 NF.

— remise en état :

Réseau du Vivarais :

Provision pour travaux imprévus intéressant la sécurité et les gares communes avec la S. N. C. F. ....

5.000 NF.

Travaux de consolidation de la plateforme..

10.000 NF.

Réseau de Lozère :

Travaux de consolidation de la plateforme..

20.000 NF.

Total ..... 35.000 NF.

— plan quinquennal d'équipement..... (1) 111.000 NF.

c) Réseau des Charentes—Deux-Sèvres :

Dépenses de liquidation..... 2.000 NF.

(1) Dont 91.000 NF considérés comme dépenses d'exploitation.

## II. — LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

Les crédits prévus au chapitre 45-45, au titre de la participation de l'Etat aux dépenses d'exploitation de la Régie autonome des Transports parisiens, sont destinés à compenser certaines pertes de recettes subies par la R. A. T. P.

Ces pertes de recettes sont de deux ordres :

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

Aux termes du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, pris en application de l'ordonnance n° 59-151 de la même date, 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 (1), ou bien s'il n'autorise qu'une application partielle de la proposition du Syndicat, 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 dans une proportion fixée respectivement à 70 % et 30 % par le décret n° 60-1142 du 27 octobre 1960.

— *Pertes de recettes résultant des 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 réduits qui lui sont imposés.

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

---

(1) Ce syndicat, créé par l'ordonnance du 7 janvier 1959, groupe l'Etat, la Ville de Paris et les départements de la Seine, de la Seine-et-Oise, de la Seine-et-Marne et de l'Oise.

Par contre, lorsqu'il s'agit de réductions tarifaires nouvelles ou d'un taux supérieur 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 aura fait la demande de la réduction.

En fait, les réductions tarifaires instituées postérieurement au 31 décembre 1957 sont celles qui ont été créées par l'article 2 de 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 entraînée pour la R. A. T. P. par cette nouvelle réduction tarifaire est intégralement à la charge de l'Etat.

En ce qui concerne l'exercice 1962, les crédits demandés au titre de la contribution de l'Etat aux dépenses d'exploitation de la R. A. T. P. ont été calculés en fonction d'un budget prévisionnel de la Régie établi sur la base d'un module tarifaire de 0,20 NF (1), c'est-à-dire dans l'hypothèse d'un relèvement de tarifs au 1<sup>er</sup> janvier prochain de 8 % (le module tarifaire actuel est de 0,185 NF).

Il convient toutefois de noter qu'un tel relèvement, s'il est autorisé, et dans la conjoncture économique et sociale actuelle on peut se demander s'il est bien raisonnable, serait insuffisant pour assurer l'équilibre financier de la R. A. T. P. et laisserait par conséquent subsister à la charge de l'Etat et des collectivités locales une indemnité compensatrice.

Sur ces bases, le budget de la R. A. T. P. s'équilibrerait en recettes comme suit :

— recettes de trafic.....	750.000.000 NF.
— recettes diverses (publicité, etc.)....	60.000.000 —
— remboursements pour réductions tarifaires .....	155.000.000 —
— indemnités compensatrices.....	68.300.000 —
<hr/>	
Total.....	1.033.300.000 NF.

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

Quant à la part de l'Etat dans les contributions versées à la Régie par les collectivités publiques, elle s'établirait à :

— 70 % de l'indemnité compensatrice (70 % à la charge de l'Etat) .....	47.800.000 NF.
— 70 % des réductions tarifaires antérieures au 1 <sup>er</sup> janvier 1958.....	104.300.000 —
— la totalité des réductions tarifaires nouvelles .....	6.000.000 —
	<hr/>
Soit au total.....	158.100.000 NF.

Tel est le montant du crédit demandé pour 1962 au présent chapitre, qui est en augmentation de 27.900.000 NF sur celui voté au précédent budget et qui, pour les raisons évoquées ci-dessus, est très certainement largement inférieur aux besoins.

Il convient toutefois de signaler qu'en 1961 un crédit de 15 millions de nouveaux francs destiné au remboursement à la R. A. T. P. des pertes de recettes résultant de l'institution de tarifs réduits en faveur des étudiants et des économiquement faibles avait été ouvert au budget des Finances « Charges communes ». Ce crédit qui était du reste nettement supérieur aux besoins a été transféré au budget des Travaux publics et inclus dans la dotation globale du présent chapitre. Les versements de l'Etat à la R. A. T. P. ne font donc plus l'objet que d'un crédit unique.

### 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 1962, au titre de ces chapitres, s'élèvent à 1.668.760.000 NF, en augmentation de 84.571.000 NF par rapport au budget précédent.

Ces chapitres regroupent 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 recouvrent 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 de nombreuses catégories d'usagers (remboursement des pertes de recettes résultant des tarifs réduits accordés à d'importantes catégories d'usagers : familles nombreuses, 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 ci-après les différents crédits inscrits au projet de budget des Travaux Publics, 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 1962 la subvention qui avait été accordée les années précédentes, soit 10 millions de nouveaux francs.

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 1961, les crédits votés à ce titre s'élevaient à 97 millions 589.000 NF. Il est proposé pour 1962 de reconduire ce crédit sous réserve d'une très légère majoration de 11.000 NF.

En fait, l'ajustement initialement envisagé de la subvention d'équilibre était de 2.411.000 NF. Il a paru toutefois possible de la réduire de 2.400.000 NF pour tenir compte de la création, par la loi de finances rectificative du 29 juillet 1961, d'un cadre de contrôle des transports routiers (cf. Chapitre 31-42 du budget des Travaux Publics).

Cette réduction correspond au montant des salaires payés jusqu'ici par la S. N. C. F. à des assistants techniques chargés d'assurer les fonctions qui sont maintenant confiées au nouveau corps de contrôle des transports routiers.

\*  
\* \*

Il convient toutefois de noter ici que le climat social qui se dégrade rapidement parmi le personnel de tous ordres de la S. N. C. F. laisse entrevoir des conflits prochains tendant à obtenir une augmentation des rémunérations et des traitements et salaires que la conjoncture économique paraît amplement justifier.

Votre Commission des Finances souhaite que la compréhension se substitue à des refus dangereux ou à des attitudes dilatoires et qu'une solution intervienne donnant satisfaction aux revendications raisonnables du personnel de la S. N. C. F.

C'est parce qu'elle souhaite qu'une détente intervienne à ce prix dans les rapports parfois aigris du Ministre des Travaux publics et de

la Direction de la S. N. C. F. avec le personnel, et qu'elle n'ignore pas qu'une pareille solution augmentera les dépenses de la S. N. C. F. et entraînera une aggravation des charges de subvention de l'Etat, que votre Commission craint que les crédits ouverts au présent chapitre soient insuffisants, estimant par ailleurs que de nouvelles augmentations de tarifs seraient peu souhaitables dans la conjoncture actuelle.

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 des retraites de la S. N. C. F.

Dans notre rapport de l'année dernière, nous avons indiqué en détail dans quelles conditions étaient calculées les contributions dont il s'agit, nous n'y reviendrons donc pas cette année, nous bornant à rappeler que ces contributions sont déterminées d'une manière automatique.

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

	1961	1962	DIFFERENCE
	(En nouveaux francs.)		
Contribution de l'Etat aux dépenses d'entretien et de renouvellement de la voie, des ouvrages d'art et des installations de sécurité (article 19 de la convention).....	705.000.000	730.000.000	+ 25.000.000
Contribution de l'Etat aux frais de gardiennage des passages à niveau (article 19 bis de la convention)...	10.000.000	10.000.000	»
Contribution de l'Etat à certaines charges de retraite (article 19 quater de la convention).....	455.000.000	490.000.000	+ 35.000.000
	1.170.000.000	1.230.000.000	+ 60.000.000

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 1961, s'élevait à 13.800.000 NF, celui demandé pour 1962 est de 8.560.000 NF en diminution de 5 millions 240.000 nouveaux francs. 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.

Les différentes réductions prises en charge par le budget des Travaux publics concernent :

- les familles nombreuses ;
- les réformés, pensionnés de guerre ;
- les abonnements hebdomadaires de travail ;
- les visites aux tombes de militaires ;
- les billets populaires de congés annuels, retraités, économiquement faibles ;
- les abonnements ordinaires de proche banlieue ;
- les promenades d'enfants ;
- les abonnements élèves, étudiants, apprentis ;
- les guides des aveugles civils.

Les crédits ouverts à ce titre en 1961 étaient de 226.800.000 NF, ceux prévus au présent budget s'élèvent à 256.600.000 NF, en augmentation de 29.800.000 NF. Cette augmentation traduit :

— à concurrence de 22.400.000 NF, un ajustement aux besoins réels pour tenir compte du trafic réellement constaté,

— pour le surplus, l'incidence de la hausse des tarifs de chemin de fer de 6,25 % qui vient d'être mise en application.

\*

\* \*

*Le déficit des lignes de la banlieue parisienne.*

L'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 et le décret n° 59-157 de la même date qui ont réorganisé le régime administratif et financier des transports parisiens ont placé les lignes de la banlieue parisienne exploitées par la S. N. C. F. dans une situation analogue à celle prévue pour la R. A. T. P.

Par conséquent, la Société nationale se voit rembourser par l'Etat et par les collectivités locales intéressées des charges que lui impose l'exploitation de son réseau parisien dans les mêmes conditions que la R. A. T. P.

Pour l'année 1962 et sur la base d'un module tarifaire égal à 0,20 NF qui, comme nous l'avons vu, est celui retenu pour le calcul de la subvention à verser à la R. A. T. P., le compte d'exploitation des lignes de banlieue de la S. N. C. F. s'établirait comme suit :

<i>Dépenses</i> .....	391.000.000 NF.
<hr/>	
<i>Recettes :</i>	
— produits du trafic.....	206.200.000 NF.
— contribution de l'Etat aux dépenses de la S. N. C. F. au titre des articles 19, 19 bis et 19 quater de la convention.....	25.000.000
— remboursement des pertes de recettes pour tarifs réduits :	
— antérieurs au 31 décembre 1957..	81.100.000
— postérieurs au 31 décembre 1957..	100.000
— indemnité compensatrice pour opposition au relèvement des tarifs.....	10.800.000
— insuffisance du compte d'exploitation banlieue de la S. N. C. F.....	67.800.000
	<hr/>
	391.000.000 NF.
	<hr/>

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

DESIGNATION DES CONTRIBUTIONS	REPARTITION		MONTANT des remboursements.	
	Etat.	Collectivités locales.	Etat.	Collectivités locales.
			(En millions de nouveaux francs.)	
Tarifs réduits antérieurs au 31 décembre 1957 .....	70 %	30 %	56,67	24,33
Tarifs réduits postérieurs au 31 décembre 1957 .....	100 %	—	0,10	—
Opposition au relèvement des tarifs et insuffisance du compte d'exploitation banlieue de la S. N. C. F. ....	70 %	30 %	55,02	23,58
Articles 19, 19 bis et 19 quater de la convention .....	100 %	—	25	—
			<b>136,79</b>	<b>47,91</b>

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

## 2° Dépenses en capital.

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

Le crédit prévu est de 66 millions de nouveaux francs, identique à celui voté ces dernières années ; il est destiné au versement à la S. N. C. F. d'acomptes sur dommages de guerre en application de la loi du 27 mai 1946 et de la loi du 16 septembre 1954.

En effet, en application de ces textes, 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.

A la fin de l'année 1961, le total des dépenses consacrées par la S. N. C. F. à la reconstitution de son patrimoine ferroviaire endommagé au cours des hostilités s'élèvera à 3.855 millions de nouveaux francs (en francs courants). Cette somme concerne, pour un montant de 2.045 millions de nouveaux francs, les dépenses nécessitées par la reconstitution des installations fixes. La reconstitution du matériel roulant, du mobilier et de l'outillage, pratiquement terminée à la fin de l'exercice 1955, a occasionné une dépense totale de 1.810 millions de nouveaux francs.

D'autre part la S. N. C. F., pour couvrir le total de ces dépenses, aura reçu de l'Etat, à la fin de l'année 1961, des acomptes de reconstitution s'élevant au total à 3.029 millions de nouveaux francs.

\*  
\* \*

A partir de l'année 1962, les dépenses restant à faire par la S. N. C. F. pour achever la reconstitution des installations fixes sont évaluées, sur la base des prix en juin 1960, à 194 millions de nouveaux francs.

Cette somme comprend d'abord, pour un montant de 140 millions de nouveaux francs, la réalisation de travaux jugés nécessaires par la S. N. C. F. et retenue dans le quatrième plan comportant les principales opérations suivantes, dont l'achèvement doit être réalisé en 1965.

#### *Voies et ouvrages d'art.*

Il s'agit du rétablissement de quelques lignes détruites qui n'ont pas encore été remises en état, notamment de certains raccordements (par exemple celui de Waville), de voies de dédoublement, triplement ou quadruplement (Hagondange-Woippy, Sens-Laroche, les Laumes-Blaisy, etc.), ainsi que des travaux de parachèvement de certains viaducs et la consolidation de ponts provisoires en vue de leur transformation en ouvrages définitifs.

#### *Bâtiments des voyageurs.*

La reconstruction pourra être achevée en ce domaine en 1963. Les principales opérations restant à réaliser concernent les gares de Boulogne-sur-Mer, Dunkerque, Besançon, Dijon, Orléans et Calais-Ville.

*Autres travaux.*

Les destructions causées par la guerre ont souvent intéressé, non seulement les installations ferroviaires, mais aussi des installations complémentaires aux chemins de fer. Ce fut notamment le cas de Boulogne avec les installations portuaires, des Aubrais-Orléans, de Saint-Pierre-des-Corps - Tours. La reconstruction nécessite alors des déplacements de bâtiments et des implantations nouvelles. L'achèvement de ces travaux est prévu pour 1963.

Le surplus des dépenses de reconstruction concerne :

— pour 23 millions de nouveaux francs, les dépenses nécessaires à la remise en état de la ligne de Coni à Vintimille, dont la S. N. C. F. ne demande pas, du reste, le rétablissement ;

— pour 31 millions de nouveaux francs, des remboursements à effectuer au Ministère de la Construction.

## OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Lors de l'examen par votre Commission des Finances des chapitres du budget des Travaux publics relatifs à la Régie autonome des transports parisiens et aux chemins de fer, un long débat s'est institué au sujet du déficit des transports en commun de la Région parisienne, qu'ils soient effectués par la R. A. T. P. ou par la S. N. C. F.

Notamment, *M. Edouard Bonnefous* a fait observer que le déficit croissant de ces transports était le résultat d'une centralisation excessive et d'un développement tentaculaire de l'agglomération parisienne. En effet, les lignes de banlieue, qu'elles soient ferroviaires ou routières, sont, par essence, déficitaires et l'augmentation du trafic ne fait qu'accroître ce déficit, en particulier dans le cas de la création de nouvelles lignes d'autobus pour desservir les ensembles d'habitation qui sont construits à l'heure actuelle autour de Paris. La responsabilité du déficit des transports parisiens doit donc être recherchée, avant tout, dans les insuffisances du plan d'aménagement du Territoire, qui n'a pas réussi jusqu'ici à freiner un développement anormalement rapide de la Région parisienne. Ce point de vue a été appuyé par *M. Armengaud*.

Par ailleurs, *Mlle Rapuzzi* a attiré l'attention de la Commission sur le fait que, dans beaucoup d'agglomérations de province, les réseaux de transports urbains accordaient à certaines catégories d'usagers des réductions à caractère social ; or, les pertes de recettes résultant de ces réductions doivent être prises en charge par les collectivités locales intéressées, qui ne reçoivent à cet effet aucun concours de l'Etat ; puisque le budget général est appelé à supporter une partie des pertes de recettes résultant, pour les Transports en commun de la région parisienne, de l'application de tarifs réduits, il serait équitable qu'une solution analogue soit retenue en ce qui concerne la province.

\*  
\* \*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre Commission des Finances vous propose d'adopter les crédits du budget des Travaux publics concernant les chemins de fer et la Régie autonome des transports parisiens.

## ANNEXE

---

### NOTE TECHNIQUE sur le réseau du Méditerranée-Niger.

*Généralités.* — Le projet de chemin de fer désigné sous le nom de Méditerranée-Niger a été conçu pour relier la Méditerranée au bassin du Niger en passant par Oujda (Maroc), Colomb-Béchar, Adrar, Reggan (Sahara), pour aboutir d'une part à Niamey (République Nigérienne) via Gao (Soudan) et, d'autre part, à Segou (Mali).

*Situation actuelle.* — Le Réseau Méditerranée-Niger est une administration régie par l'ordonnance du 2 novembre 1945 et dépendant du Ministère des travaux publics et des transports.

Sous sa forme embryonnaire actuelle le Réseau a son origine près de Bou-Arfa (Maroc) où la ligne se raccorde avec celle des Chemins de fer marocains venant d'Oujda. Il dessert la région de Colomb-Béchar où se trouvent les centres houillers de Kenadsa, Djedid et Ksi-Ksou. Son terminus provisoire se trouve à Abadla sur les bords de l'oued Guir. (carte en annexe II).

Les voies principales s'étendent sur 280 kilomètres dont 93 sur territoire marocain et 187 sur territoire saharien. La longueur des voies de service est de 22 kilomètres.

*Caractéristiques techniques générales.* — Le Réseau comporte une voie unique à écartement normal.

Il a été construit en 1941-1942 avec du matériel usagé provenant de la dépose des voies désaffectées de la S. N. C. F. La voie est armée de rails divers d'un poids au mètre variant de 34 à 48 kilogrammes, posés sur traverses en bois à raison de 1.400 environ au kilomètre.

Les déclivités maxima sont de 6 mm par mètre (exceptionnellement 8 mm dans le col du Foug-Defla, passage difficile de l'Atlas saharien) et les rayons de courbure sont supérieurs à 500 mètres.

La traction est entièrement assurée avec des locomotives diesel électriques : locomotives de 1.500 CV pour le service de ligne et 700 CV environ pour les manœuvres et les grandes dessertes (centres houillers).

*Matériel roulant.* — A la date du 30 juin 1961, le matériel roulant dont disposait le réseau était le suivant:

DESIGNATION	NOMBRE	OBSERVATIONS
<b>LOCOMOTIVES DIESEL ÉLECTRIQUES :</b>		
a) <i>Baldwin</i> :		
Type 0.40 D. A. de 1.500 CV n° 351 à 356.....	6	Livrées en 1947 et mises en « pool » avec gérance par C. F. M. : 4 en mai et 2 en octobre.
b) <i>CAFL</i> :		
Type 0.40 D. B. de 700 CV n° 1 à 3.....	3	Construites et mises en service en 1956, construction CAFL, moteur Sulzer, équipement électrique, Compagnie Electromécanique.
c) <i>S. N. C. F.</i> :		
Type 141 D. B. I de 800 CV....	1	Prototypes S. N. C. F. de 1932, mis en service sur le réseau en septembre 1947 et février 1948.
Type de 4 B. M. D. I de 600 CV..	1	
Total .....	11	
<b>AUTORAILS :</b>		
Type « Charentaise » de 130 CV.	1	
Type « de Dietrich » de 320 CV.	1	
	2	
<b>DRAISINES .....</b>	<b>9</b>	
<b>VOITURES ET WAGONS :</b>		
a) Voiture voyageurs.....	1	
b) Wagons :		
Tombereaux de 30 t.....	141	
Tombereaux de 20 t.....	149	
Tombereaux de 10 t.....	6	
Tombereaux ridelles 10 t.....	4	
Couverts de 20 t.....	21	
Couverts de 18 t.....	1	
Plats de 20 t à bords tombants..	9	
Plats de 20 t à ranchers.....	10	
Citernes de 10 m <sup>3</sup> .....	3	Transformation de 3 tombereaux de 10 t.
Citernes de 16 m <sup>3</sup> .....	1	Transformation d'un wagon plat de 20 t.
Citernes de 22 m <sup>3</sup> .....	1	Transformation d'un tender réformé.
Fourgons P. V.....	6	
Wagons « rails route », Willème Coder .....	3	dont 1 aménagé en wagon magasin et 2 en wagons ateliers.
Total .....	356	

Il est à remarquer que le trafic des voyageurs est devenu extrêmement faible en raison des circonstances et que le réseau n'a pas, de ce fait, renouvelé le matériel correspondant. Le transport des voyageurs dans les trains mixtes est assuré avec des voitures provenant, soit des Chemins de fer marocains soit de la Société nationale des Chemins de fer français en Algérie. Ces voitures, quelques unités seulement, ne sont pas mentionnées à l'inventaire du matériel roulant du réseau.

*Effectifs.* — Les effectifs, répartis par grands services, étaient, à la date du 30 juin 1961, les suivants :

SERVICES	EFFECTIFS		
	Non temporaire.	Temporaire.	Total.
<i>Bureau Paris</i> .....	14	»	14
<i>Services administratifs et annexes</i> .....	76	3	79
<i>Services d'exploitation :</i>			
Exploitation, matériel et traction, voie et bâtiments.....	280	67	347
<i>Service des pistes :</i>			
Tronçon Nord (Béchar) et Sud (Gao), section Entretien matériel (Oujda) ..	120	164	284
<b>Totaux</b> .....	<b>490</b>	<b>234</b>	<b>724</b>

L'activité du Méditerranée-Niger comprend, en effet, non seulement l'exploitation ferroviaire, mais également l'aménagement et l'entretien de 4.000 kilomètres de pistes sahariennes (Colomb-Béchar—Gao et Colomb-Béchar—Fort-Gouraud par Tindouf).

Pour une gestion plus économique, les services administratifs et annexes sont communs au Service des pistes et à l'exploitation ferroviaire.

Il est précisé, en outre, que la baisse continue du trafic du chemin de fer depuis mai 1958 a conduit le réseau à réduire dans une forte proportion les effectifs de l'exploitation ferroviaire, qui sont passés de 486 au 1<sup>er</sup> janvier 1959 à 347 au 30 juin 1961, soit une réduction voisine de 30 % portant sur des agents de tous grades.