

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1965-1966

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

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 1966, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,
Rapporteur général.

TOME III

EXAMEN DES CREDITS
ET DES DISPOSITIONS SPECIALES

ANNEXE N° 29

Travaux publics et Transports.

CHEMINS DE FER
REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

Rapporteur spécial : M. Antoine COURRIÈRE

(1) Cette commission est composée de : MM. Alex Roubert, président ; Jacques Masteau, Gustave Alric, 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 Dulin, 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, Ludovic Tron.

Voir les numéros :

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

Sénat : 30 (1965-1966).

SOMMAIRE

	Pages.
Introduction	3
I. — Les réseaux divers	5
1° Réseaux de chemins de fer d'intérêt local et tramways.....	5
2° Chemins de fer d'intérêt général.....	5
II. — La Régie Autonome des Transports Parisiens	7
1° Subvention d'exploitation.....	7
2° Les investissements de la R. A. T. P.....	9
III. — La Société Nationale des Chemins de fer Français	12
1° Les dépenses ordinaires.....	12
2° Les dépenses en capital.....	17

Mesdames, Messieurs,

Les crédits prévus pour 1966 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 3.869.792.600 F, en augmentation de 643.121.000 F sur ceux votés l'année précédente ;
- au titre des dépenses en capital, à 78,1 millions de francs pour la réparation des dommages de guerre de la S. N. C. F. et la participation de l'Etat, d'une part, à la construction du métro régional express et, d'autre part, à certains remaniements des installations ferroviaires de Grenoble en prévision des Jeux olympiques de 1968. Les autorisations de programme concernant ces deux derniers postes s'élèvent respectivement à 94 millions et 45 millions.

Le tableau ci-après donne la décomposition, par chapitre, des crédits prévus pour 1966 au titre des chemins de fer et de la Régie autonome des transports parisiens.

NUMÉROS des chapitres.	NATURE DES DÉPENSES	CRÉDITS VOTÉS pour 1965.	CRÉDITS PRÉVUS POUR 1966			DIFFÉRENCES entre 1965 et 1966.
			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.....	120.000	110.000	»	110.000	— 10.000
45-41	Chemins de fer. — Subvention aux chemins de fer d'intérêt général	7.672.600	7.672.600	— 800.000	6.872.600	— 800.000
45-42	Chemins de fer. — Application de l'article 18 de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français.....	960.389.000	960.389.000	+ 584.000.000	1.544.389.000	+ 584.000.000
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.....	1.521.000.000	1.521.000.000	+ 92.000.000	1.613.000.000	+ 92.000.000
45-45	Chemins de fer. — Participation aux dépenses d'exploitation de la Régie autonome des transports parisiens.....	418.500.000	418.500.000	— 47.000.000	371.500.000	— 47.000.000
45-46	Remboursement à la Société nationale des chemins de fer français des charges des emprunts émis en couverture des insuffisances d'exploitation	7.990.000	7.921.000	»	7.921.000	— 69.000
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.....	311.000.000	311.000.000	+ 15.000.000	326.000.000	+ 15.000.000
	Total.....	3.226.671.600	3.226.592.600	+ 643.200.000	3.869.792.600	+ 643.121.000
	<i>Dépenses en capital.</i>					
63-90	Subventions d'équipement pour travaux divers :					
Art. 5.	Subventions pour le métro express régional :					
	— Autorisations de programme.....	100.000.000	»	94.000.000	94.000.000	— 6.000.000
	— Crédits de paiement.....	78.100.000	34.500.000	9.000.000	43.500.000	— 34.600.000
Art. 7 (nouveau).	Remaniement des installations ferroviaires de Grenoble (Jeux olympiques 1968) :					
	— Autorisations de programme.....	»	»	45.000.000	45.000.000	+ 45.000.000
	— Crédits de paiement.....	»	»	25.000.000	25.000.000	+ 25.000.000
73-41	Reconstitution du réseau de la Société nationale des chemins de fer français et des entreprises exploitant les chemins de fer d'intérêt général :					
	— Autorisations de programme.....	»	»	»	»	»
	— Crédits de paiement.....	17.500.000	9.600.000	»	9.600.000	— 7.900.000

I. — LES RESEAUX DIVERS

1° Réseaux de chemins de fer d'intérêt local et tramways (chap. 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 des 11 juin 1880 et 31 juillet 1913.

Les taux de ces subventions ont été fixés par la loi ou le décret déclarant l'utilité publique. Comme il s'agit, en fait, d'opérations qui sont toutes antérieures à 1914, ces taux sont très faibles. Elles disparaissent progressivement à mesure que viennent à extinction les concessions auxquelles elles se rattachent.

Pour 1966, le crédit demandé est de 110.000 F, en diminution de 10.000 F sur celui de l'année précédente.

2° Chemins de fer d'intérêt général (chap. 45-41).

Ce chapitre est relatif aux subventions versées aux autres réseaux de chemins de fer secondaires d'intérêt général :

- Régie des chemins de fer de la Provence (ligne de Nice à Digne) ;
- Chemin de fer de la Corse ;
- Chemin de fer du Vivarais-Lozère, exploité par la Compagnie des chemins de fer départementaux ;
- Chemin de fer des Charentes—Deux-Sèvres. Ce dernier réseau est, du reste, en liquidation et les dépenses le concernant sont infimes.

L'Etat prend intégralement en charge le déficit de ces réseaux.

Les crédits demandés pour 1966 se montent à 6.872.600 F, en diminution de 800.000 F sur l'année dernière et se répartissent comme suit :

	PROVENCE	CORSE	VIVARAIS-LOZERE et CHARENTE - DEUX-SEVRES
		(En francs.)	
Insuffisance d'exploitation.	2.520.000	2.071.000	1.722.500
Remise en état des réseaux.	280.000	254.000	25.000
Totaux.....	2.800.000	2.325.000	1.747.500

La réduction de la dotation concerne essentiellement le réseau de la Corse et traduit l'effet des mesures de réorganisation adoptées par le Gouvernement, qui comportent une exploitation allégée et la concession du réseau à une entreprise privée jusqu'à la fin de 1979. Ces mesures ont fait l'objet du décret et de l'arrêté du 29 mai 1965 et sont entrées en application dès le 1^{er} juin. Leur mise en place se poursuit d'une manière qui paraît favorable.

L'administration estime que le nouveau mode d'exploitation permettra de réduire le déficit du réseau qui était de 3.300.000 F environ en 1963 à 1.600.000 F en régime de croisière. Pour 1966, le crédit demandé reste légèrement supérieur à cette somme en raison de divers frais entraînés par la liquidation de l'ancienne régie et la réorganisation du réseau.

II. — LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

Deux chapitres du budget des Travaux publics concernent la Régie autonome des transports parisiens. L'un pour les dépenses ordinaires, c'est le chapitre 45-45, intitulé « Participation aux dépenses d'exploitation de la Régie autonome des transports parisiens », l'autre, au titre des dépenses en capital, le chapitre 63-90 « Subventions d'équipement pour travaux divers » où figurent les crédits destinés au financement du programme de la transversale Est-Ouest du métro express régional.

1° Subvention d'exploitation.

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

Ces pertes de recettes sont de trois 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, 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^{er} 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.

— *Pertes de recettes résultant de réductions tarifaires instituées à partir du 1^{er} 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 1966, les différentes indemnités dues à la R. A. T. P. sont évaluées à 371.500.000 F, en diminution de 47 millions sur les crédits inscrits au budget de 1965.

D'après les explications fournies par le Gouvernement, ce crédit a été calculé en fonction des hypothèses générales retenues pour l'évolution des prix, des salaires et des prestations sociales pour l'année 1966.

Il admet d'autre part les hypothèses particulières ci-dessous :

— un volume des services offerts au public très légèrement supérieur à celui de l'année 1965 ;

— la réalisation d'économies entraînant une réduction de 6 millions de francs de la subvention de l'Etat ;

— un réajustement tarifaire qui n'a pas été précisé.

On peut toutefois indiquer que les prévisions budgétaires de la R. A. T. P. font ressortir, selon les différentes hypothèses tarifaires retenues, une insuffisance de :

— 660 millions de francs si les tarifs restent inchangés (module 0,185 F) (1). Dans ce cas, le total des subventions à la charge de l'Etat s'élèverait à 564 millions de francs ;

— 376 millions si le module tarifaire est porté à 0,25 F. Les subventions incombant à l'Etat représenteraient alors un total de 399 millions de francs.

Le crédit prévu pour 1966 étant de 371,5 millions, ceci paraît démontrer l'intention du Gouvernement de procéder à une augmentation des tarifs supérieure et de fixer le module au-delà de 0,25 F.

Si telle n'était pas l'intention du Gouvernement, nous devrions en conclure qu'il y a une sous-évaluation manifeste des crédits.

Indiquons, enfin, que la répartition prévue du crédit entre les différentes catégories de subventions est la suivante :

	(En millions de francs.)
Indemnité compensatrice pour non-relèvement de tarifs (art. 7, § 3, du décret du 7 janvier 1959).....	237
Remboursement de pertes de recettes résultant de réductions tarifaires :	
a) Antérieures au 1 ^{er} janvier 1958 (art. 8, § 2, du décret du 7 janvier 1959).....	130
b) Nouvelles (étudiants et économiquement faibles (art. 8, § 5, du décret).....	4,5
Ensemble	371,5

2° Les investissements de la R. A. T. P.

Parmi les investissements de la Régie autonome des transports parisiens, seuls ceux intéressant la construction du métro express régional, et qui sont du reste les plus importants, ont une répercussion sur le budget de l'Etat.

(1) Le module tarifaire de la R. A. T. P. est le prix d'un ticket d'autobus acheté par carnet.

En effet, le financement de ces travaux (infrastructure et équipement) est assuré — par parties égales — par des subventions d'équipement de l'Etat et du District de la région de Paris, l'acquisition du matériel roulant étant réalisée sur fonds d'emprunt.

Le montant des autorisations de programme accordées à la R. A. T. P. pour la réalisation de la ligne régionale Est-Ouest s'élève actuellement à 1.048 millions de francs pour les travaux et 185,40 millions de francs pour le matériel, se répartissant comme suit :

	1961	1962	1963	1964	1965
	(En millions de francs.)				
1° Travaux.					
<i>Section Saint-Germain—Auber :</i>					
— Saint-Germain—Nanterre	»	»	»	118	»
— Nanterre—La Défense	»	78	»	2	88
— La Défense—Etoile	176	148	»	»	»
— Etoile—Auber	»	»	»	155	»
Total	176	226	»	275	88
<i>Section Nation—Boissy-Saint-Léger :</i>					
— Nation—Vincennes	»	»	»	»	112
— Vincennes—Boissy-Saint-Léger ..	»	171	»	»	»
Total	176	397	»	275	200
2° Matériel roulant.					
Commande de 60 éléments et 4 motrices.	»	170	15,40	»	»

Au 31 décembre 1964, le montant global des engagements effectués pour les travaux de la ligne régionale atteignait 290,08 millions de francs, alors que celui des paiements comptabilisés était de 87,20 millions de francs ; ces chiffres se décomposent de la manière suivante :

ANNEES	ENGAGEMENTS		PAIEMENTS	
	Saint-Germain—Auber.	Nation—Boissy.	Saint-Germain—Auber.	Nation—Boissy.
	(En millions de francs.)			
1961	48,06	»	0,86	»
1962	61,02	2,48	9,49	2,48
1963	67,92	3,18	18,28	2,88
1964	103,69	3,73	49,41	3,80
Total	280,69	9,39	78,04	9,16
	290,08		87,20	

Pour 1966, les dotations prévues au budget des travaux publics (chap. 63-90, art. 5), s'élèvent :

— en autorisations de programme à 94 millions de francs contre 100 millions au budget de 1965 ;

— en crédits de paiement à 43,5 millions de francs, dont 34,5 millions pour la poursuite des opérations en cours, contre 78,1 millions au précédent budget.

III. — LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le budget des Travaux publics contient cinq chapitres intéressant la Société nationale des chemins de fer français. Quatre de ces chapitres concernent les dépenses ordinaires, pour un total de 3.491.310 F, et le cinquième est relatif aux dépenses en capital au titre de la réparation des dommages de guerre subis par la Société nationale.

1° Les dépenses ordinaires.

a) *Application de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937*
(chap. 45-42).

Dans ce chapitre figurent deux 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 fixer, pour 1966, cette subvention à 5 millions de francs, soit une réduction de moitié par rapport à celles qui avaient été accordées les années précédentes.

2. — Une subvention destinée à la couverture du déficit d'exploitation en application de l'article 18, alinéa 8, de la Convention :

Rappelons 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. 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 1966, la subvention prévue à ce titre s'élève à 1.539 millions 389.000 F, en augmentation de 589 millions de francs sur celle inscrite au budget de 1965.

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 1966, comparés à ceux ouverts en 1965, s'élèvent à :

	1965	1966	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	940.000.000	1.040.000.000	+ 100.000.000
Contribution de l'Etat aux dépenses de gardiennage des passages à niveau situés sur les routes nationales	16.000.000	18.000.000	+ 2.000.000
Contribution de l'Etat à certaines charges de retraite	565.000.000	555.000.000	— 10.000.000
Totaux	1.521.000.000	1.613.000.000	+ 92.000.000

c) *Remboursement des charges d'emprunts émis en couverture des insuffisances d'exploitation (chap. 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 1966 s'élève à 7.921.000 F, en diminution de 69.000 F par rapport au crédit voté en 1965.

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

d) *Application de l'article 20 bis de la convention du 31 août 1937 (chapitre 46-41).*

Aux termes de l'article 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 de l'article 20 bis par le Ministère des Travaux publics est de 326 millions de francs, en augmentation de 15 millions sur l'année précédente et se décompose comme suit :

— Familles nombreuses	109.805.000 F.
— Réformés de guerre.....	19.076.000 F.
— Abonnements hebdomadaires de travail.....	104.011.000 F.
— Visites aux tombes militaires.....	614.000 F.
— Abonnements ordinaires de proche banlieue..	817.000 F.
— Congés populaires	58.605.000 F.
— Promenades d'enfants	2.279.000 F.
— Abonnements d'élèves, d'étudiants et d'apprentis	28.657.000 F.
— Guides des aveugles.....	2.049.000 F.
— Economiquement faibles	87.000 F.

Dans le but de limiter l'augmentation, en 1966, des subventions versées à la S. N. C. F., le Gouvernement envisage certaines augmentations tarifaires sur lesquelles, du reste, aucune précision n'est fournie.

On peut, toutefois, et d'une manière générale, faire observer que toute augmentation des tarifs marchandises aura une répercussion directe sur le prix des marchandises transportées. Dans la plupart des cas, les frais de transport constituent une partie non négligeable et parfois très importante du coût de revient des produits. Si ces frais sont majorés, cela se traduira automatiquement par une majoration quasi générale des prix.

A une époque où la stabilité est à l'honneur dans les déclarations gouvernementales, il serait paradoxal que l'on puisse envisager, sous l'euphémisme d'aménagements tarifaires, une mesure aussi grave de conséquences, pour cette stabilité, qu'une majoration des tarifs du rail.

Même si cette majoration devait être limitée à quelques tarifs, il s'ensuivrait en tout état de cause un résultat fâcheux, car, même cantonnée à certains secteurs, la hausse des prix a toujours tendance à s'étendre et, par ailleurs, il serait psychologiquement d'un effet déplorable que le Gouvernement, une fois de plus, donne l'exemple d'une entorse à la politique qu'il préconise.

En ce qui concerne les tarifs voyageurs, le Gouvernement a, jusqu'ici, manifesté seulement son intention de limiter à 50 % les réductions accordées jusqu'à présent, en première classe, à certaines catégories de voyageurs. Cette limitation ne s'appliquerait pas toutefois aux mutilés. Pratiquement ne seraient donc touchés que les familles très nombreuses (6 enfants et plus), les militaires et marins et les titulaires de certains abonnements. Théoriquement, la mesure est censée procurer une économie de l'ordre de 25 millions. *En réalité, cette économie sera pratiquement nulle, alors qu'elle risque d'être considérée comme une inutile brimade.* En effet, l'expérience a montré que lorsqu'il existe une différence trop importante entre le tarif de la classe inférieure et celui de la classe supérieure, cette dernière se voit désertée par les voyageurs, au détriment des recettes fiscales du chemin de fer. A titre d'exemple, rappelons que les réductions applicables aux billets de congé payé avaient été, à l'origine, limitées à la seule troisième classe (il existait, à cette époque, trois classes différentes) et ont été étendues aux autres classes à la demande de la S. N. C. F. pour des motifs

purement commerciaux. Or, la mesure envisagée par le Gouvernement créerait pour les titulaires de réduction de 75 % une différence de 1 à 3 entre le prix du billet de seconde classe et celui de première ; il est évident que l'élévation tarifaire serait extrêmement importante et que le bénéfice net retiré de l'opération par la S. N. C. F. serait très faible et, en tout état de cause, sans commune mesure avec le montant du déficit du chemin de fer.

*
* *

En définitive, il est fort douteux que le Gouvernement puisse, à moins de changer totalement de politique économique, espérer stabiliser le déficit d'exploitation de la S. N. C. F. Par conséquent, il y a tout lieu de craindre que le montant des subventions prévues au budget de 1966 se révèle, finalement, très insuffisant et que, l'année prochaine, ne se reproduise une situation analogue à celle de cette année.

Rappelons, en effet, que les crédits inscrits au budget pour 1965, au titre de la couverture du déficit d'exploitation de la S. N. C. F., ont été seulement de 950 millions de francs, alors que, d'après les derniers résultats connus, le déficit réel de l'exercice sera d'environ 1.460 millions de francs, ce qui représente une sous-évaluation des crédits de plus de 50 %.

*
* *

La discussion du budget de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P. à l'Assemblée Nationale et au cours de laquelle tant les rapporteurs des diverses commissions que le ministre lui-même ont insisté sur la nécessité d'aboutir à la « vérité » des prix de transport des voyageurs ou des marchandises pose en fait un très grave problème.

C'est celui de la qualité de « service public » jusqu'ici accordée à la R. A. T. P. comme à la S. N. C. F. Il est en effet évident que si l'on veut équilibrer les budgets de ces deux organismes par les seules augmentations de tarifs, non seulement on ira à l'encontre de la politique de stabilité déjà évoquée ci-dessus, non seulement on entraînera une diminution du pouvoir d'achat des classes les plus défavorisées et une hausse sérieuse du prix de la plupart des mar-

chandises, mais on tournera carrément le dos à cette notion de « service public » que l'on avait toujours accordée aux transports en commun.

C'est là incontestablement un problème grave qu'il conviendra d'étudier avec la plus grande attention et que l'on ne saurait régler par le biais de décisions prises à la sauvette par l'inscription de crédits plus ou moins importants dans les fascicules budgétaires.

2° Les dépenses en capital.

Les prévisions de dépenses d'investissement et de renouvellement de la S. N. C. F., pour l'exercice 1966, s'établissent comme suit :

	En millions de francs.
— matériel roulant	985
— mobilier et outillage	156
— électrification	192
— autres installations fixes	359
— reconstruction	19
— frais généraux et charges de première année.....	88

La participation de l'Etat à ces dépenses d'investissement ne concernent normalement que les dépenses de reconstruction et figure au chapitre 73-41. Au budget de 1966 s'y ajoute toutefois une participation financière des dépenses entraînées par le remaniement des installations ferroviaires de Grenoble en vue des Jeux Olympiques d'hiver de 1968.

Cette participation figure au chapitre 63-90 qui, dans son article 7 (nouveau), prévoit une autorisation de programme de 45 millions de francs et un crédit de paiement d'un montant de 25 millions de francs.

Le chapitre 73-41 est doté, cette année, de 9.600.000 F, en diminution de 7.900.000 F sur 1965. Cette diminution est normale et traduit l'achèvement progressif de la réparation des dommages de guerre de la S. N. C. F.

Rappelons qu'aux termes de l'article 46 de la loi du 27 mai 1946, 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, de mobilier et d'outillage endommagés et des dépenses de reconstitution des stocks.

On trouvera, ci-après, quelques indications concernant les travaux de reconstruction les plus importants prévus pour 1966.

Ouvrages d'art. — La S. N. C. F. compte achever la reconstruction des ponts de Cercamps (ligne de Fives à Abbeville), des Pierrettes (ligne de Calais—Marée) et celle du pont de Chivres sur la Saône.

Bâtiments des voyageurs. — D'une part, doit être terminée la reconstruction des bâtiments de Chalindrey, Delle, Wissembourg et de deux autres moins importants, également situés sur la région de l'Est (Hunspach et Schweighouse) ; d'autre part, sera poursuivie la reconstruction du bâtiment de Roeschwoog.

Autres travaux. — Une somme d'environ 16 millions est prévue pour la poursuite de la reconstruction d'installations diverses sur l'ensemble du réseau notamment pour le réaménagement des installations ferroviaires des Aubrais-Orléans et de quelques centres comme Boulogne, Laon, Achères et Sotteville.

On peut estimer à environ 6 millions de francs les dépenses qui resteront encore à faire au 1^{er} janvier 1967 pour achever la reconstruction de la S. N. C. F.

*
* *

C'est dans ces conditions que votre Commission des Finances m'a chargé de vous présenter le présent budget.