

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1971-1972

Annexe au procès-verbal de la séance du 18 novembre 1971.

## AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),  
sur le projet de loi de finances pour 1972, ADOPTÉ PAR  
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME XI

Transports.

### I. — TRANSPORTS TERRESTRES

Par M. Auguste BILLIEMAZ,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Joseph Yvon, Paul Mistral, Michel Chauty, Raymond Brun, vice-présidents ; Joseph Voyant, Fernand Chatelain, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Charles Alliès, Octave Bajoux, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Maurice Blin, Georges Bonnet, Pierre Bouneau, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Pierre Brousse, Albert Chavanac, Jean Cluzel, Francisque Collomb, Jacques Coudert, Maurice Coutrot, Pierre Croze, Georges Dardel, Léon David, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Charles Durand, Emile Durieux, François Duval, Fernand Esseul, Jean Filippi, Jean Francou, Marcel Gargar, Lucien Gautier, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Alfred Isautier, Maxime Javelly, Alfred Kieffer, Pierre Labonde, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Marcel Lucotte, Pierre Maille, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Louis Orvoen, Gaston Pams, Paul Pelleray, Albert Pen, André Picard, Jules Pinsard, Jean-François Pintat, Auguste Pinton, Henri Prêtre, Etienne Restat, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Michel Sordel, Raoul Vadepied, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4<sup>e</sup> législ.) : 1993 et annexes, 2010 (tomes I à III et annexe 31),  
2015 (tome XVII) et in-8° 494.

Sénat : 26 et 27 (tomes I, II et III, annexe 29) (1971-1972).

---

Lois de finances. — Transports - Société nationale des chemins de fer français (S.N.C.F.) - Régie autonome des transports parisiens (R.A.T.P.).

## SOMMAIRE

---

|   | Pages.        |
|---|---------------|
| <b>I. — L'évolution des transports terrestres.</b>  |               |
| A. — Le transport ferroviaire .....   | 3             |
| B. — Le transport routier .....   | 4             |
| C. — L'activité des voies navigables.....   | 5             |
| <br><b>II. — La S. N. C. F.</b>   |               |
| A. — Crédits budgétaires affectés à la S. N. C. F. au titre du<br>Ministère des Transports..... | 8             |
| B. — Situation financière de la S. N. C. F.....   | 9             |
| C. — Evolution du trafic ferroviaire.....   | 10            |
| D. — Infrastructure et matériel roulant.....  | 12            |
| E. — Personnel et productivité.....   | 13            |
| F. — Fermetures de lignes.....  | 13            |
| <br><b>III. — La R. A. T. P.</b>  |               |
| A. — Evolution du trafic.....   | 15            |
| B. — Situation financière.....  | 17            |
| C. — Vérité des prix de transport à Paris et en province.....                                   | 19            |
| D. — Principales opérations de modernisation en cours ou prévues..                              | 20            |
| E. — Servitudes particulières de la R. A. T. P.....   | 21            |
| <br><b>Conclusion</b> .....   | <br><b>23</b> |

---

## I. — L'ÉVOLUTION DES TRANSPORTS TERRESTRES

Les études entreprises depuis maintenant plus de dix ans dans l'optique de l'aménagement du territoire ont conduit à une meilleure appréciation du facteur transport trop longtemps négligé ou du moins mal apprécié par les économistes. Cependant, les avis restent partagés sur le rôle exact que joue ce service, et notamment sur la priorité qu'il convient de donner au déplacement des personnes ou à l'acheminement des marchandises.

Ces réserves faites, voici comment se présente aujourd'hui la situation par mode de transport.

### A. — Transport ferroviaire.

#### 1° LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Le transport de voyageurs, par voie ferrée, a connu, au cours de la dernière décennie, une sensible augmentation en banlieue parisienne et une régression lente du nombre des usagers de grandes lignes, cette dernière compensée par une notable augmentation des parcours réalisés. De façon plus précise, on constate une érosion rapide de l'activité des lignes secondaires (jusqu'à 11 % par an) tandis que la proportion de voyageurs effectuant des étapes supérieures à 300 kilomètres est passée de 10 à 14 %. Ces données ont entraîné une concentration spectaculaire du trafic qui s'effectue aujourd'hui à raison de 96 % sur 20.000 kilomètres de voies.

Tenant compte de ces éléments, les responsables de la S. N. C. F. poursuivent parallèlement une double politique de fermeture de lignes et d'amélioration de la desserte des grands axes ferroviaires.

La fermeture des lignes secondaires aux voyageurs, entamée dès avant la dernière guerre mondiale, a été sensiblement accélérée depuis quatre ans et doit ramener la longueur du réseau ouvert à ce trafic aux environs de 20.000 kilomètres en 1975.

Le deuxième volet de la modernisation consiste dans l'amélioration des dessertes qui se traduit par une réduction sensible du temps de parcours et une augmentation des fréquences sur les

lignes principales. Ces résultats ont été obtenus notamment par le développement de l'électrification, la diésélisation et le recours à des techniques modernes, telles que le turbotrain.

Un troisième aspect de l'effort commercial de la S. N. C. F. consiste dans l'application d'une politique tarifaire visant à pallier l'augmentation nécessaire du prix des billets (tarifs pour jeunes et personnes âgées, billets de groupe, etc.).

## 2° TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le trafic de marchandises a, dans l'ensemble, connu une progression plus marquée que celui des voyageurs, qu'il s'agisse du tonnage ou du tonnage/kilomètre, mais des mutations notables se sont produites dans la nature des produits transportés où la part du charbon et des minerais a sensiblement décliné tandis que progressait celle des matériaux de construction, des métaux et des engrais.

Comme pour les voyageurs, le trafic est concentré sur le réseau principal dont les 25.000 kilomètres supportent 96 % du fret. Autre aspect de cette concentration, 94 % du tonnage sont acheminés par train, rame et wagon complet et plus de 90 % intéressent des clients dotés d'embranchements particuliers. C'est dire que le trafic de détail souvent mis en avant puisqu'il constitue l'aspect le plus « service public » de la S. N. C. F., est devenu pratiquement négligeable (0,9 % en 1969).

### B. — Le transport routier.

#### 1° LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Le nombre de personnes utilisant soit des transporteurs en commun, soit des véhicules privés, est difficile à chiffrer de façon précise ; il est estimé aux environs de 15 milliards de voyageurs/kilomètre dans le premier cas et de 260 milliards dans le second (sur la base de la consommation de carburant).

Sous réserve de leur imprécision, ces chiffres montrent la part considérable occupée par la route dans le déplacement des personnes. Bien que moins concentré que celui du rail, le trafic routier utilise surtout les grands axes rayonnant autour de Paris et aux grandes métropoles secondaires. Enfin, la progression des déplace-

ments par véhicule particulier + 7 à + 8 % par an contraste avec la stagnation de l'activité des transports en commun urbains et interurbains.

## 2° LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Comme pour les voyageurs, le trafic routier de fret résulte de l'addition du tonnage transporté par les camionneurs travaillant pour le compte d'autrui et de celui acheminé par les entreprises pour leur propre compte.

Dans ce domaine, les évaluations faites, bien que plus contestables encore que les chiffres fournis par le rail, sont cependant assez précises.

Sous ces réserves, le trafic a évolué comme suit au cours des dernières années :

|                              | 1961                                 | 1970 |
|------------------------------|--------------------------------------|------|
|                              | (En milliards de tonnes/kilomètres.) |      |
| <i>Pour compte propre.</i>   |                                      |      |
| Toutes distances.....        | 14,1                                 | 24   |
| Dont à plus de 150 km.....   | 4,8                                  | 8    |
| <i>Pour compte d'autrui.</i> |                                      |      |
| Toutes distances.....        | 15,7                                 | 44   |
| Dont à plus de 150 km.....   | 10,4                                 | 30   |
| Ensemble .....               | 29,8                                 | 68   |
| Dont à plus de 150 km.....   | 15,2                                 | 38   |

### C. — L'activité des voies navigables.

Longtemps négligée, la voie navigable a retrouvé depuis quinze ans une certaine activité en raison de l'utilisation de techniques nouvelles telles que le poussage et d'améliorations sensibles apportées à l'infrastructure (canal du Nord, aménagement de la Seine et du Rhône, mise à grand gabarit de la Moselle et de la liaison Dunkerque—Valenciennes). Compte tenu de ces éléments, le trafic s'est développé sensiblement passant de 11,2 à 14 milliards de tonnes/kilomètres de 1961 à 1970.

Ce bref résumé de l'activité de nos transports terrestres montre tout d'abord que la part relative de chacun d'eux a nettement évolué, qu'il s'agisse des voyageurs ou des marchandises.

En effet, dans le domaine des passagers, le rôle déjà important joué par la route s'est encore affirmé et si le chemin de fer a conservé une place essentielle pour le transport en commun, le nombre d'utilisateurs de l'automobile l'emporte de loin sur celui des clients du rail.

En ce qui concerne le fret, les choses ont évolué de façon moins sensible. En mettant de côté l'oléoduc, la part du rail, de la route et de la voie d'eau, qui atteignait respectivement 58,9 %, 29,8 % et 11,3 % en 1961, était en 1970, de 46,3 %, 44,7 % et 9 % ; il apparaît aujourd'hui très probable que, pour l'année 1971, le trafic routier de marchandises dépassera celui assuré par le chemin de fer. Une telle évolution, pourtant conforme à celle constatée dans tous les pays d'économie libérale, a été — semble-t-il — sinon ignorée du moins minimisée par les pouvoirs publics qui ont constamment surévalué pour le IV<sup>e</sup> et le V<sup>e</sup> Plan les prévisions concernant le rail et sous-évalué celles relatives au transport routier.

Pour sa part, votre commission n'a cessé de souligner depuis plus de 20 ans ce contraste frappant entre l'évolution respective des trafics ferroviaire et routier et de demander qu'il en soit en particulier tenu compte pour la modernisation des infrastructures. Elle a également chaque année déploré la détérioration financière de la situation de la S. N. C. F. et l'accroissement continu des concours financiers apportés par l'Etat à cette entreprise, concours que le Parlement est mis pratiquement dans l'obligation d'entériner sans pouvoir exercer aucun moyen valable de contrôle.

Certes le Gouvernement, cherchant à créer des conditions égales entre transports concurrents, a défini de nouvelles règles contractuelles aux termes desquelles la S. N. C. F., dédommée de ses charges particulières, doit progressivement équilibrer son budget. Cependant, aux membres du Parlement qui votent les dépenses, et aux contribuables qui les supportent, cette réforme n'apparaîtra qu'un jeu d'écriture et la note à payer restera au mieux identique.

La vérité reste beaucoup plus simple. Pour un ensemble de raisons parmi lesquelles interviennent en dehors de la concurrence de la route, de l'avion et des oléoducs, la modification des courants

d'échange et la nature des produits transportés, le trafic ferroviaire n'augmente que lentement et la progression des recettes qu'il retire de ce trafic est encore freinée par certaines contraintes tarifaires. Dans le même temps, le volume des dépenses constituées à 65 % par des charges sociales progresse à un rythme qui se situe entre 8 et 10 % par an et dans ces conditions, l'écart se creuse toujours davantage entre les charges et les produits du trafic.

La collectivité publique est en droit d'apprécier que le chemin de fer doit être aidé en tant que service public mais, autant il nous paraît normal d'admettre ce point de vue, autant il nous paraît illusoire de demander à la S. N. C. F. d'équilibrer son bilan si on ne lui laisse pas la liberté d'aménager librement ses tarifs.

## II. — LA S. N. C. F.

### A. — Crédits budgétaires affectés à la S. N. C. F. au titre du Ministère des Transports.

|   | 1971                     | 1972    |
|---|--------------------------|---------|
|   | (En millions de francs.) |         |
| I. — <i>Déficit d'exploitation</i> .....  | 575                      | 383     |
| II. — <i>Charges d'intérêt général :</i>  |                          |         |
| Participation à l'entretien et à l'exploitation de l'infrastructure.....  | 1.180                    | 1.283   |
| Dépenses concernant les passages à niveau publics .....   | 280                      | 290     |
| Charges supplémentaires de retraite.....  | 2.405                    | 2.466   |
| Charges d'emprunts émis pour la couverture du déficit.....  | 6,2                      | 6,2     |
| III. — <i>Remboursement de services rendus :</i>  |                          |         |
| Pertes de recette résultant des tarifs réduits en banlieue parisienne et du maintien de certaines lignes omnibus... | 165                      | 260     |
| Réduction de tarifs à certaines catégories d'usagers .....  | 590                      | 425     |
|   | 5.201,2                  | 5.113,2 |

La réduction constatée des contributions apportées à la S. N. C. F. provient de deux éléments principaux.

En premier lieu, le déficit d'exploitation a été ramené de 575 à 383 millions de francs, en application du programme de déflation progressive de ce poste devant conduire à sa disparition en 1974.

En second lieu, la diminution du crédit accordé au titre des réductions de tarifs a été rendue possible par la participation demandée aux employeurs de la région parisienne pour compenser en particulier le déficit des lignes ferroviaires de banlieue. La S. N. C. F. doit recevoir, à ce titre, en 1972, une somme évaluée à 280 millions de francs.

**B. — Situation financière de la S. N. C. F. pour l'exercice 1970  
et prévisions pour 1971.**

|  | 1970<br>Résultats.       | 1971<br>Prévisions. |
|--|--------------------------|---------------------|
|  | (En millions de francs.) |                     |
| <i>Recettes.</i>   |                          |                     |
| Produits du trafic.....  | 12.665,70                | 13.694              |
| Subvention forfaitaire.....  | 766                      | 575                 |
| Autres recettes.....   | 1.224,50                 | 1.698               |
| <b>Total des recettes.....</b>   | <b>14.656,20</b>         | <b>15.967</b>       |
| <i>Dépenses.</i>   |                          |                     |
| Personnel et charges sociales.....   | 8.183,40                 | 8.721,70            |
| Energie de traction.....   | 385                      | 413                 |
| Matières et entreprises de travaux.....  | 1.725,50                 | 1.899,70            |
| Impôts.....  | 2.116                    | 2.297,20            |
| Dotations d'amortissement.....   | 1.356,90                 | 1.409,50            |
| Charges financières.....   | 1.002,10                 | 1.060               |
| Autres dépenses.....   | 1.283,80                 | 1.675,90            |
| <b>A déduire :</b>   |                          |                     |
| Contributions de l'Etat aux charges d'infrastructure<br>et de passages à niveau..... | — 1.399                  | — 1.510             |
| <b>Total des dépenses.....</b>   | <b>14.653,70</b>         | <b>15.967</b>       |
| <b>Résultats (Recettes - Dépenses).....</b>  | <b>2,50</b>              | <b>»</b>            |

Contrairement à une opinion assez répandue, le produit du trafic de marchandises représente près des deux tiers des recettes commerciales (1). Aussi votre commission souhaiterait-elle que la S. N. C. F. oriente ses efforts en priorité vers le transport de fret au lieu de consacrer des crédits importants à la mise en service de trains de voyageurs sans cesse plus luxueux et plus rapides réservés le plus souvent aux usagers de première classe.

(1) En 1969 : voyageurs : 4.283 millions de francs ; marchandises : 7.422 millions de francs.

### C. — Evolution du trafic ferroviaire.

#### 1° RÉSULTATS ENREGISTRÉS EN 1969 ET 1970

##### a) Voyageurs.

La comparaison des trafics réalisés en 1969 et 1970 s'établit comme suit en milliards de voyageurs/kilomètre :

|                         | 1969        | 1970        |
|-------------------------|-------------|-------------|
| Banlieue de Paris ..... | 6,2         | 6,3         |
| Autres lignes (1) ..... | 33          | 34,7        |
| <b>Total .....</b>      | <b>39,2</b> | <b>41,0</b> |

(1) Pour 1970 ce chiffre se décompose comme suit : banlieue des villes de province : 1,2 ; rapides et express : 29,5 ; omnibus : 3,8 ; services routiers : 0,2.

La progression intervenue depuis 1967 est particulièrement importante et contraste avec la stagnation enregistrée au cours de la précédente décennie. L'augmentation de trafic concerne en particulier les liaisons interurbaines et ce report sur les grands axes ferroviaires se traduit par un accroissement très rapide du parcours moyen des voyageurs : 156 kilomètres en 1970 contre 137 en 1967.

##### b) Marchandises.

Évalué en milliards de tonnes/kilomètre, le trafic de fret a évolué comme suit depuis 1969 :

|                              | 1969        | 1970        |
|------------------------------|-------------|-------------|
| Wagons S. N. C. F. ....      | 41,9        | 44          |
| Wagons de particuliers ..... | 25,3        | 26,4        |
| <b>Total .....</b>           | <b>67,2</b> | <b>70,4</b> |

Comme pour les voyageurs, la progression enregistrée est sensible et le trafic réalisé dépasse nettement celui des meilleures années précédentes.

L'augmentation est particulièrement importante pour les marchandises transportées par wagons S. N. C. F. dont la part relative s'améliore notablement.

On notera également un allongement sensible des distances de transport effectuées par wagons complets qui assurent plus de 92 % du trafic.

Quant à la nature des produits transportés, elle marque une évolution progressive caractérisée par une diminution des tonnages de minerais et de charbons compensée par un accroissement des produits chimiques et métallurgiques.

## 2° PREMIÈRES INDICATIONS POUR 1971

Pour les huit premiers mois de 1971, le trafic se présente ainsi en ce qui concerne les voyageurs et les marchandises :

### a) *Voyageurs.*

|                   | NOMBRE<br>de voyageurs. | VOYAGEURS/KILOMETRE<br>(en millions). |
|-------------------|-------------------------|---------------------------------------|
| 8 mois 1970 ..... | 397.430.000             | 27.564                                |
| 8 mois 1971 ..... | 390.880.000             | 27.461                                |
| Evolution .....   | — 1,7 %                 | — 0,4 %                               |

### b) *Marchandises.*

|                   | TONNES  | TONNES/KILOMETRE |
|-------------------|---------|------------------|
| 8 mois 1970 ..... | 165     | 46,3             |
| 8 mois 1971 ..... | 154,4   | 43               |
| Evolution .....   | — 6,4 % | — 7,1 %          |

Si le nombre de voyageurs/kilomètre est resté identique, on constate une baisse importante du trafic de marchandises qui entraînera une perte de recettes que l'on peut estimer à 350 millions de francs environ par rapport aux prévisions initiales. Cette situation est due, en particulier, à la grève des chemins de fer intervenue au printemps dernier et à une certaine récession frappant notamment les minerais et les produits métallurgiques.

#### D. — Infrastructure et matériel roulant.

##### 1° RÉSEAU

La longueur totale du réseau exploité a légèrement diminué par suite de la fermeture de lignes à tout trafic : il est ainsi passé de 37.460 *kilomètres* en 1967 à 36.511 *kilomètres* à la fin de 1970.

Sur ces lignes, 28.785 *kilomètres* en 1967 et 26.185 *kilomètres* à la fin de l'an dernier étaient ouverts au trafic voyageurs et, en tenant compte des décisions de transfert intervenues depuis, ce dernier chiffre doit être actuellement de l'ordre de 25.000 *kilomètres*.

Dans le même laps de temps, la longueur des voies électrifiées est passée de 8.770 à 9.359 *kilomètres*.

##### 2° MATÉRIEL ROULANT

La réduction du nombre des voitures à voyageurs (y compris les autorails et les véhicules remorqués) est en réalité le résultat d'une double évolution : progression du matériel moderne à boggies et retrait plus rapide encore des voitures à essieu.

Plus significatif est l'accroissement du nombre des places assises en première classe passé, en trois ans, de 91.000 à 98.000 en raison du développement du nombre des trains rapides à classe unique.

En ce qui concerne le matériel marchandises, on constate une progression parallèle de la capacité des wagons S. N. C. F. (7,3 millions de tonnes contre 6,9) et des wagons de particuliers (2,4 contre 2,1).

Il convient de signaler que les wagons plats, dont le nombre avait tendance à diminuer depuis vingt ans, connaissent un regain de faveur en raison du développement des « containers ».

#### **E. — Personnel et productivité.**

La politique de contraction des effectifs entreprise depuis plus de vingt ans a ramené le nombre des employés à 300.000 contre 338.000 en 1967, tandis que celui des retraités et de leurs ayants droit se stabilisait à 431.000.

En dépit de cette réduction et de celle des heures de travail, le nombre des unités de trafic a progressé, dans le même laps de temps, de plus de 10 %, ce qui a fait apparaître un gain de productivité de 27 %.

Il s'agit là d'un résultat tout à fait remarquable imputable, certes, à la modernisation des équipements mais également à la qualité du travail fourni par les cheminots.

Ces observations présentées, votre commission aimerait savoir si la déflation des effectifs entreprise depuis la Libération va encore être poursuivie au cours des années à venir et elle se permet de signaler à ce propos qu'une telle politique, outre qu'elle entraîne une élévation de l'âge moyen du personnel, ferme la porte aux nouvelles générations plus aptes à assimiler les techniques modernes.

#### **F. — Les fermetures de lignes.**

Dans le cadre de l'assainissement financier préconisé par le Gouvernement, la S. N. C. F. a procédé, notamment depuis 1969, à la fermeture d'un nombre important de lignes secondaires au trafic de voyageurs et même à tout trafic.

En effet, pour les seules années 1969, 1970 et 1971, 119 lignes d'une longueur de 5.137 kilomètres ont été fermées aux voyageurs et 116 sections totalisant 1.689 kilomètres l'ont été à tout trafic.

Comme nous l'avions déjà indiqué, nous observons donc que, dans un certain nombre de cas, la fermeture d'une liaison ferroviaire au transport de voyageurs prélude à sa suppression définitive.

Mais il y a plus : alors qu'il nous a été maintes fois indiqué que toute fermeture de voies aurait pour contrepartie la mise en place d'un service de remplacement, nous constatons que la suppression des 1.689 kilomètres de voies intervenue au cours des trois dernières années a été compensée à ce jour par 330 kilomètres seulement de services de remplacement.

Votre commission se préoccupe vivement de cette réduction des moyens de transport dont disposaient jusqu'à maintenant des régions qui sont déjà parmi les plus défavorisées. Elle aimerait en conséquence connaître la politique que le Gouvernement entend mener à ce propos dans le cadre de l'aménagement du territoire.

### III. — LA R. A. T. P.

#### A. — Evolution du trafic.

##### 1° LE RÉSEAU FERRÉ

Les résultats de 1970 se présentent comme suit par rapport à 1969 (en millions de voyageurs) :

|                                 | 1969     | 1970     |
|---------------------------------|----------|----------|
| Réseau métropolitain.....       | 1.122,4  | 1.128,3  |
| Ligne de Sceaux.....            | 53,5     | 54,9     |
| R. E. R. :                      |          |          |
| Nation—Boissy-Saint-Léger ..... | 0,77     | 34       |
| Défense—Etoile .....            | »        | 9,4      |
| Funiculaire de Montmartre.....  | 1,29     | 1,35     |
| Total .....                     | 1.177,96 | 1.227,95 |

Comme on peut le constater, la seule augmentation importante concerne la branche Est du R. E. R. En effet, si une légère progression apparaît dans le trafic du métro et de la ligne de Sceaux, cette différence est due au fait qu'en 1969, les arrêts de travail avaient entraîné une perte de 20 millions de voyageurs contre 5,7 seulement en 1970. De plus, depuis 1966, le nombre d'usagers du métro transportés aux heures de pointe tend à se stabiliser tandis qu'il continue à s'accroître sensiblement sur la ligne de Sceaux.

##### 2° LE RÉSEAU ROUTIER

Les résultats de l'exercice 1970 font apparaître une nouvelle régression du trafic de 552 à 528 millions de voyageurs. Toutefois, celle-ci affecte essentiellement les autobus desservant Paris dont la fréquentation est tombée, depuis 1949, de 450 à 180 millions, tandis que sur la banlieue, la baisse n'atteignait pas, au cours de la même période, 16 %.

Cette désaffection manifestée par la clientèle s'explique en grande partie par la réduction progressive de la vitesse moyenne aux heures de pointe qui est passée en quinze ans de 12,500 kilomètres à 9,500 kilomètres à l'heure. Cependant, sur ce point, une légère amélioration, due à la généralisation des couloirs protégés, est actuellement observée.

On notera enfin que, contrairement à une idée assez répandue, le coefficient d'occupation des places est beaucoup plus élevé dans les autobus (75 %) que dans le métro (40 %). Ceci nous conduit à déplorer une fois de plus qu'un meilleur aménagement des horaires de travail dans les bureaux, les magasins et les usines ne permette pas de tirer un meilleur parti de la capacité mise en œuvre.

Quoi qu'il en soit et malgré ces difficultés, la R. A. T. P. transporte 1.760 millions de voyageurs par an, soit 5.500.000 à 6 millions pendant les jours ouvrables.

Force est donc d'admettre le rôle prépondérant que jouent les transports en commun pour le déplacement des personnes et, plus particulièrement, des salariés à l'intérieur de Paris et dans les relations entre Paris et sa proche banlieue.

Faut-il pour autant multiplier les mesures tendant à restreindre la circulation des véhicules privés ? Une telle politique ne manque pas de partisans et il est bien évident qu'une circulation plus fluide augmenterait de façon sensible la capacité des transports de surface et leur permettrait d'absorber sinon la totalité, du moins une part importante du trafic privé. Mais l'expérience de la dernière grève et des conflits précédents a également montré combien il serait dangereux de faire dépendre du bon vouloir d'une catégorie limitée de salariés l'activité économique d'une agglomération aussi importante que celle de Paris.

Choisir de donner une quasi-exclusivité aux transports en commun suppose donc que soient évités de tels conflits sociaux ou que soit du moins garanti, en cas de grève, un service minimum analogue au service de sécurité assuré par Electricité de France ou Gaz de France.

## B. — Situation financière.

### 1° RÉSULTATS DE L'EXERCICE 1970

Les résultats d'exploitation de l'exercice 1970 se présentent comme suit :

|   | RESEAU FERRE             |               |                | RESEAU ROUTIER   |                     |              | ENSEM-<br>BLE  |
|---|--------------------------|---------------|----------------|------------------|---------------------|--------------|----------------|
|   | Réseau métropolitain.    | R. E. R. (1). | Total.         | Lignes urbaines. | Lignes de banlieue. | Total.       |                |
|   | (En millions de francs.) |               |                |                  |                     |              |                |
| <i>Charges.</i>   |                          |               |                |                  |                     |              |                |
| Dépenses d'exploitation et amortissement des immobilisations. | 910                      | 192,5         | 1.102,5        | 323              | 510,5               | 833,5        | 1.936          |
| Impôts sur recettes.....                                      | 200,5                    | 31,5          | 232            | 37,3             | 79,8                | 117,1        | 349,1          |
| <b>Total des charges.....</b>                                 | <b>1.110,5</b>           | <b>224</b>    | <b>1.334,5</b> | <b>360,3</b>     | <b>590,3</b>        | <b>950,6</b> | <b>2.285,1</b> |
| <i>Produits.</i>  |                          |               |                |                  |                     |              |                |
| Recettes directes du trafic.....                              | 677,5                    | 82,7          | 760,2          | 145,7            | 284,7               | 430,4        | 1.190,6        |
| Remboursement de pertes de recettes .....                     | 127,7                    | 43,3          | 171            | 18               | 61,7                | 79,7         | 250,7          |
| Indemnité compensatrice .....                                 | 442,1                    | 66,6          | 508,7          | 81,7             | 178,2               | 259,9        | 768,6          |
| Produits accessoires .....                                    | 37,3                     | 9,4           | 46,7           | 4,5              | 9                   | 13,5         | 60,2           |
| <b>Total des produits.....</b>                                | <b>1.284,6</b>           | <b>202</b>    | <b>1.486,6</b> | <b>249,9</b>     | <b>533,6</b>        | <b>783,5</b> | <b>2.270,1</b> |
| Résultats des réseaux.....                                    | + 174,1                  | — 22          | + 152,1        | — 110,4          | — 56,7              | — 167,1      | — 15           |
| Balance des autres opérations.....                            |                          |               |                |                  |                     |              | + 33,8         |
| <b>Solde du compte d'exploitation.....</b>                    |                          |               |                |                  |                     |              | <b>+ 18,8</b>  |

(1) Ligne de Sceaux, ligne de Boissy-Saint-Léger, Navette La Défense - Charles-de-Gaulle - Etoile.

Comme on peut l'observer, le déficit le plus important est celui enregistré par les autobus de Paris *intra muros*. On remarquera aussi la part considérable des frais de personnel qui passe de 1.276 millions en 1969 à 1.395 millions en 1970 du fait des majorations successives de salaires intervenues en cours d'exercice et de l'incidence en année pleine des mesures antérieures.

Les dépenses de cette nature destinées à s'accroître irrémédiablement, et le plafonnement du trafic, montrent qu'à défaut d'une augmentation des subventions ou des contributions exté-

rieures (telle que celle qui vient d'être imposée aux employeurs), il n'existe d'autre solution que de procéder à un relèvement des tarifs.

## 2° PRÉVISIONS POUR 1971 ET 1972

Pour 1971, les recettes directes de trafic s'élèveront à 1.197 millions de francs, chiffre inférieur de 65 millions de francs aux dernières prévisions. Quant aux dépenses, elles peuvent être évaluées dans l'état actuel des choses à 2.574 millions. Même en tenant compte des produits commerciaux accessoires au trafic, on constate donc un excédent de dépenses sensiblement égal au niveau des recettes totales.

Pour rétablir l'équilibre, compte non tenu du remboursement de certaines pertes de recettes, le prix du billet de métro en carnet qui vient d'être porté à 0,80 F devrait atteindre 1,26 F. Un tel décalage donne une idée des difficultés que doit affronter le Gouvernement car un tel aménagement tarifaire ne peut, bien entendu, se faire que progressivement.

Pour l'exercice 1972, dans l'hypothèse d'un relèvement au 1<sup>er</sup> juillet, du module de 0,80 F à 0,90 F et d'une augmentation parallèle de la carte hebdomadaire, le montant des subventions à prévoir devrait atteindre 1.294 millions de francs, chiffre à rapprocher des 1.197 millions de francs correspondant à la dernière évaluation faite pour l'exercice en cours. Il convient cependant de noter que la participation de l'Etat et des collectivités locales sera réduite de la contribution fournie par les employeurs de la région parisienne, contribution qui devrait être de l'ordre de 65 millions de francs pour le dernier trimestre 1971 et de 314 millions de francs pour l'année 1972.

Si l'on se souvient toutefois de la dotation prévue en fin 1970 pour couvrir l'excédent de dépenses de 1971, soit 1.017 millions, il sera nécessaire d'accorder à la R. A. T. P., au titre de l'exercice en cours, un crédit supplémentaire supérieur à 100 millions de francs.

En ce qui concerne 1972, la situation dépendra naturellement des aménagements tarifaires décidés par le Gouvernement, mais, sous cette réserve, il apparaît que la dotation budgétaire est cette fois mieux adaptée aux besoins financiers réels de la Régie.

### C. — Vérité des prix de transport à Paris et en Province.

Les récentes hausses de tarif, qui ont affecté aussi bien la R. A. T. P. que les chemins de fer de banlieue, ont suscité de la part des usagers d'assez vives protestations et la question a été posée une fois de plus, à cette occasion, de savoir qui doit payer le déficit des transports en commun, certains allant même jusqu'à affirmer que ce service public devrait être gratuit.

Considérant que cette question n'intéresse pas seulement les habitants de la région parisienne mais également ceux d'une centaine d'agglomérations de province, votre commission tient, tout d'abord, à rappeler que, suivant les évaluations les plus récentes, la part prise par les usagers de la R. A. T. P. au coût réel du transport est tombé de 84 % en 1949 à 48 % en 1971 alors que les recettes tarifaires des transports en commun de province doivent équilibrer les dépenses.

En second lieu, il convient, nous semble-t-il, de ne pas oublier que le déficit de la R. A. T. P. est couvert à 70 % par l'Etat, c'est-à-dire par l'ensemble des contribuables parmi lesquels figurent quatre provinciaux sur cinq.

Enfin, l'expérience nous a montré que la formule de la subvention, pour justifiée qu'elle soit, aboutit trop souvent à négliger ou à réduire tout effort d'amélioration de gestion et de recherche de productivité.

Compte tenu de ces éléments, nous estimons donc que le problème des aides financières de l'Etat à la R. A. T. P. devrait être revu, l'objectif étant d'établir, comme on l'a fait pour la S. N. C. F., une distinction bien nette entre les charges particulières de la R. A. T. P. et son déficit d'exploitation proprement dit.

Nous estimons enfin que la gestion des transports de l'agglomération parisienne par deux entreprises ayant des objectifs et des servitudes différents présente de sérieux inconvénients que la réalisation d'un organisme unique, techniquement et financièrement responsable, serait seule en mesure de pallier.

Nous n'ignorons pas qu'il s'agirait là d'une réforme importante mais nous aimerions avoir à ce sujet l'opinion du Gouvernement.

## D. — Principales opérations de modernisation en cours ou prévues.

### 1° PROGRAMME 1971

Les principales opérations visent à étendre le réseau existant et à améliorer le service.

#### a) *Construction de lignes nouvelles.*

Les travaux entrepris intéressent le réseau express régional et celui du métropolitain.

En ce qui concerne *le R. E. R.*, les dotations inscrites en 1971 ont pour objet de *terminer la branche Ouest* dont les sections Etoile-Auber et Défense - Saint-Germain seront respectivement mises en service au mois de novembre 1971 et à la fin de l'année 1972.

L'extension du réseau métropolitain proprement dit comprend, outre le prolongement de la ligne n° 3, Bagnollet-Gallieni, ouverte en avril 1971, deux opérations importantes. En premier lieu, la ligne n° 8, déjà prolongée jusqu'à Maisons-Alfort (Stade), atteindra Maisons-Alfort (Les Julliottes) en 1972. En second lieu, la réalisation de la liaison Saint-Lazare - Miromesnil se poursuit mais, en raison des difficultés rencontrées, elle n'entrera pas en service avant 1973.

#### b) *Amélioration du service.*

La modernisation du service qui constitue, suivant les récentes déclarations du Premier Ministre, l'un des objectifs prioritaires du Gouvernement, revêt de multiples aspects. Les mesures prises dans ce but visent à la fois à augmenter la capacité des réseaux, à accroître le confort et à améliorer la productivité.

Parmi les principales opérations concourant à ces trois objectifs, on peut citer :

— l'équipement sur pneumatiques de la ligne n° 6 : Etoile-Nation (mesure qui intéresse aussi bien les voyageurs que les habitants des quartiers traversés, la ligne étant en partie aérienne) ;

— l'achèvement de l'équipement en voitures modernes de la ligne n° 7 ;

- le renforcement en matériel roulant des lignes n° 1 et n° 4 ;
- la construction d'une quinzaine d'escaliers mécaniques ;
- le développement de l'automatisation (pilotage automatique, programmation des départs, etc.) ;
- une commande de 200 autobus supplémentaires notamment pour la banlieue.

## 2° PROGRAMME 1972

En 1972, les principales opérations lancées précédemment seront poursuivies.

Il en sera ainsi, notamment, de la ligne Saint-Lazare - Miro-mesnil qui sera prolongée vers Champs-Élysées-Clemenceau, première étape de sa jonction avec la ligne n° 14 Invalides - Porte de Vanves.

Enfin, une nouvelle tranche de 250 autobus sera commandée.

### E. — Servitudes particulières de la R. A. T. P.

En dépit de l'existence d'un certain nombre d'entreprises privées assurant annuellement, notamment en proche et lointaine banlieue, le transport de 100 à 120 millions de voyageurs, la R. A. T. P. joue un rôle prépondérant dans le domaine des transports en commun, en particulier au centre de l'agglomération parisienne.

Ce fait nous conduit à présenter un certain nombre d'observations au sujet de la récente grève qui a, une fois de plus, causé un préjudice grave à l'économie de la capitale et a été, notamment pour la population laborieuse, une cause importante de fatigue.

Il est, en effet, permis de se demander à ce propos s'il n'existe pas une disproportion par trop évidente entre le préjudice économique et social affectant plus de 5 millions de personnes et le désir, si légitime soit-il, d'une petite catégorie de salariés d'obtenir un reclassement indiciaire ou simplement, comme c'était le cas, de s'opposer à une modification de situation par rapport à une autre catégorie d'employés.

Nous n'ignorons pas, bien entendu, qu'il ne peut être question de remettre en cause le droit de grève garanti par la Constitution auquel les travailleurs sont légitimement attachés, mais l'impor-

tance même de la fonction sociale remplie par certaines personnes devrait les amener à considérer toute suspension d'activité comme un dernier recours contre une injustice et non comme une sorte de préambule à une discussion.

La notion même de service public si souvent mise en avant, notamment pour justifier les importantes subventions demandées chaque année aux contribuables, devrait, en outre, avoir pour contrepartie la garantie que ce service sera assuré. Ceci nous amène donc à demander, en premier lieu, au Gouvernement quelles mesures il entend prendre pour améliorer les procédures de concertation entre les personnels des entreprises publiques de transport, les dirigeants de ces sociétés et les organismes de tutelle. En second lieu, et pour parer à toute suspension brutale du service qui pourrait néanmoins intervenir, il nous apparaît qu'un *service minimum de sécurité* analogue à celui qui existe, par exemple, à Electricité de France ou Gaz de France, pourrait être organisé afin de limiter au minimum la gêne causée aux usagers.

Il convient de signaler enfin que l'incertitude créée par la seule possibilité d'un arrêt inopiné de ce service vital va à l'encontre de l'opinion de tous ceux qui estiment à juste titre que les transports en commun doivent bénéficier d'une superpriorité sur la circulation privée. En effet, si l'afflux des voitures particulières contribue incontestablement à paralyser la circulation de surface, on ne peut nier que ces voitures contribuent à pallier la carence du service défaillant.

Le Gouvernement apportera, nous n'en doutons pas, réponse à ces différentes remarques et suggestions.

## CONCLUSION

Au terme de cette étude qui concerne la situation générale des transports terrestres et, plus particulièrement, celle de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P., votre commission estime nécessaire de rappeler les points sur lesquels elle désire attirer l'attention du Gouvernement.

En premier lieu, elle estime que notre infrastructure ferroviaire devrait être utilisée en priorité pour le transport des marchandises et qu'il conviendrait de **favoriser le développement des techniques rail-route et des containers** afin d'améliorer la situation financière de la S. N. C. F. et de freiner la progression d'un trafic de camions que notre réseau n'est pas en mesure d'écouler.

En second lieu, elle émet **les plus expresses réserves** quant à la **politique de fermeture de lignes** et demande qu'en tout état de cause, des services de remplacement adaptés aux besoins de la population soient mis en place.

\*  
\* \*

Au sujet de la R. A. T. P., la commission a regretté, une fois encore, la détérioration de la situation financière de cette entreprise et souhaité que le problème des aides financières de l'Etat et des collectivités de la région parisienne soit revu avec le souci d'établir une *nette distinction entre le déficit proprement dit et le remboursement des services rendus*. Par ailleurs, elle a émis le souhait que soient améliorées les procédures de concertation entre les syndicats, la direction de la R. A. T. P. et le Gouvernement pour éviter le renouvellement d'arrêts de travail tels que celui qui s'est produit en octobre dernier.

Enfin, toujours à propos de cette grève, la commission a émis le vœu que dans la perspective d'un nouveau conflit, le Gouvernement étudie d'ores et déjà **la mise en place d'un service minimum** permettant de réduire dans la mesure du possible la gêne occasionnée à la population de la région parisienne.

Sous réserve de l'opposition manifestée à cette dernière proposition par les commissaires appartenant aux groupes socialiste et communiste, votre commission vous propose de donner un avis favorable aux dispositions de la loi de finances pour 1972, concernant les transports terrestres.

## ANNEXE

### AVENANT A LA CONVENTION MODIFIEE DU 31 AOÛT 1937 ANNEXEE AU DECRET DU MEME JOUR REORGANISANT LE REGIME DES CHEMINS DE FER

Entre le Ministre des Transports, agissant au nom de l'Etat, sous réserve de l'approbation des présentes dans les conditions prévues par la Constitution,

d'une part,

Et la Société nationale des Chemins de fer français (S.N.C.F.) représentée par M. André SÉGALAT, président du Conseil d'administration, et M. Roger COQUAND, vice-président du Conseil d'administration, agissant en exécution des délibérations du Conseil d'administration en date des 24 juin et 30 septembre 1970,

d'autre part,

Vu les lettres d'adhésion, en date du 30 décembre 1970, de la Société d'investissement de l'Est (précédemment Compagnie des Chemins de fer de l'Est), de la Compagnie du Midi, de la Compagnie du Nord, de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Orléans,

Il a été convenu ce qui suit :

« Les dispositions de la Convention du 31 août 1937 sont à nouveau modifiées et complétées ainsi qu'il est indiqué ci-après, avec effet à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1970.

« Les articles 20 *ter*, 21, 24 *bis*, 27, 28, 28 *ter* et 42 sont supprimés.

« L'intitulé du titre IV et les articles 18, 18 *bis*, 18 *ter*, 19, 19 *bis*, 19 *ter*, 19 *quater*, 20 *bis*, 20 *quater*, 23, 24, 25, 26, 28 *bis*, 36 (deuxième, troisième et quatrième alinéas), 39 (troisième alinéa) et 40 sont modifiés comme suit et il est ajouté les articles 18 *quater*, 18 *quinquies*, 37 et 37 *bis* ci-après. »

#### TITRE IV

##### Exercice des activités de la Société nationale et dispositions financières.

##### Art. 18.

L'autonomie de gestion est accordée à la Société nationale, dans les conditions prévues par la présente convention.

A cet effet, les pouvoirs et les contrôles que le Ministre des Transports et le Ministre de l'Economie et des Finances exercent, à l'égard de la Société nationale et de son personnel en vertu des textes législatifs et réglementaires en vigueur, feront l'objet d'une révision tendant à les alléger et à les adapter aux nouvelles conditions techniques et économiques de l'exploitation.

Des contrats pluriannuels pourront être passés entre le Ministre des Transports, agissant au nom de l'Etat, et la Société nationale, en vue d'assurer en permanence l'équilibre du budget de celle-ci, de réaliser les autres objectifs de gestion technique, commerciale ou financière que l'Etat et la Société nationale conviendront de fixer temporairement, et de prévoir les moyens que chacun d'eux mettent en œuvre pour en assurer la réalisation.

Art. 18 bis.

Le Conseil d'administration arrêtera chaque année, avant le 1<sup>er</sup> décembre, le budget d'exploitation et le budget d'investissement de l'exercice suivant.

Il pourra procéder à des revisions budgétaires en cours d'année. En tout état de cause, il devra procéder, avant le 1<sup>er</sup> juillet, à la revision du budget d'exploitation de l'exercice en cours.

Le budget d'exploitation sera accompagné d'un état répartissant les recettes et les dépenses entre les grandes catégories d'activités de la Société nationale, notamment les suivantes :

Transports de voyageurs :

- rapides et express ;
- services omnibus ferroviaires, à l'exception de ceux de la banlieue parisienne ;
- services routiers de substitution ;
- banlieue parisienne.

Transports de marchandises :

- trains et wagons complets ;
- détail et colis.

Le budget d'exploitation comprendra les éléments du compte d'exploitation générale et ceux du compte de pertes et profits autres que les plus-values de réalisation d'actifs non amortissables, lesquelles constitueront des ressources d'investissement. Toutefois, lorsqu'une cession d'actifs immobiliers constituera l'un des éléments d'une opération d'immobilisation, il pourra être décidé, conformément à la procédure annuelle d'approbation des programmes d'investissement de la Société nationale et après avis favorable de la Mission de contrôle financier, d'affecter la plus-value de réalisation correspondante, dans la limite de son montant, à la couverture directe des dépenses de l'opération.

Le budget d'exploitation ne devra faire apparaître aucune insuffisance des recettes par rapport aux dépenses.

Le Conseil d'administration prendra, à cet effet, à l'occasion de l'établissement de ces budgets et chaque fois qu'il l'estimera opportun :

— toutes mesures de nature à réduire les charges de la Société nationale, notamment, dans les conditions définies au cahier des charges, par la transformation de ses modes d'exploitation, la limitation, ou éventuellement la suppression de certains de ses services, lorsque ces mesures sont justifiées par son intérêt commercial ;

— toutes mesures tarifaires susceptibles d'assurer à la Société nationale, en l'état du marché des transports, la meilleure rémunération de ses activités sans qu'elles aboutissent à des abus de position dominante.

A partir de l'exercice 1970 et jusqu'à l'exercice 1973 inclus, l'équilibre des budgets annuels d'exploitation de la Société nationale sera réalisé, s'il y a lieu, au moyen de subventions forfaitaires versées par l'Etat et non revisables, sauf pour l'exercice 1970. Pour cet exercice, le montant de la subvention sera définitivement arrêté au moment de l'établissement du budget révisé.

Le versement de la subvention sera effectué par douzièmes mensuels, valeur du premier jour du mois.

Le budget de chacun de ces exercices sera établi en comprenant une provision spéciale pour imprévus s'élevant à 100 millions de francs, sans cependant que le total des provisions ainsi constituées et effectivement utilisées au cours des quatre exercices considérés puisse excéder 300 millions de francs.

Art. 18 *ter*.

Toute obligation qui serait imposée par l'Etat à la Société nationale soit d'assurer certains services ou fournir certaines prestations dans des conditions ou à des prix qu'elle considérerait comme non conformes à son intérêt commercial, soit de créer ou maintenir des moyens en excédent de ceux qu'elle estimerait nécessaires aux besoins de l'exploitation de l'ensemble de son réseau, donnera lieu au versement, par l'Etat, à la Société nationale, des sommes destinées à la couvrir des charges nettes correspondantes.

La Société nationale ne pourra être astreinte aux obligations prévues à l'alinéa qui précède qu'autant que le montant de la charge à compenser aura été évalué et que les crédits correspondants auront été inscrits, compte tenu de cette évaluation, au budget du département ministériel intéressé.

Les sommes dues seront versées par acomptes mensuels, valeur quinze de chaque mois. Leur montant sera ultérieurement ajusté aux résultats et le règlement définitif interviendra dans le courant de l'exercice suivant, avec date de valeur au 30 juin dudit exercice.

D'autre part, si des collectivités ou organismes publics lui en font la demande, la Société nationale passera avec ces collectivités ou organismes des conventions qui détermineront les conditions dans lesquelles la Société nationale acceptera, contre rémunération, de prendre des engagements de même nature que les obligations prévues au premier alinéa du présent article.

Art. 18 *quater*.

Le Ministre des Transports, d'accord avec le Ministre de l'Economie et des Finances, statuera dans un délai de six mois sur les programmes proposés par la Société nationale en vue de la suppression de services omnibus de voyageurs ou de l'exécution, au moindre coût, de ces services par transfert sur route ou réorganisation de l'exploitation ferroviaire. L'absence de réponse dans ce délai vaudra approbation des propositions de la Société nationale.

Pour les services dont l'Etat aura décidé le maintien dans des conditions d'exploitation déficitaires, la Société nationale recevra à titre de compensation une indemnité égale à la différence entre la diminution des charges et la diminution des recettes, qui auraient résulté, pour l'ensemble de l'activité de l'entreprise, d'une suppression de ces services éventuellement réorganisés.

Pour les services dont l'Etat aura décidé le transfert sur route, une indemnité sera versée, s'il y a lieu, à titre de compensation, à la Société nationale pendant une durée de cinq ans. Son montant sera égal à l'excédent sur les recettes du coût du service. A l'expiration des cinq ans, il sera statué sur la suppression ou le maintien des services ainsi que sur leur régime financier.

Les indemnités visées au présent article feront l'objet d'une évaluation dans le budget d'exploitation de chaque exercice. Elles seront versées sur la base de cette évaluation par acomptes égaux en autant de fractions que la période d'application comprend dans l'exercice considéré de mois ou de fractions de mois. Leur montant sera ultérieurement ajusté aux résultats. Leur règlement définitif interviendra dans le courant de l'exercice suivant avec date de valeur au 30 juin dudit exercice.

Art. 18 *quinquies*.

En ce qui concerne les services de transport de voyageurs compris dans la région des transports parisiens et dont l'exploitation incombe à la Société nationale, les obligations et les droits de celle-ci demeurent fixés dans les conditions prévues aux deuxième et troisième alinéas de l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 et aux décrets pris pour l'application de ces dispositions.

Art. 19.

Pour les grandes catégories d'activités prévues à l'article 18 bis précédent où la tarification de l'usage des infrastructures applicable aux modes de transport concurrents ne couvre pas les dépenses afférentes à ces infrastructures, la Société nationale recevra de l'Etat une contribution forfaitaire à ses dépenses d'entretien et d'exploitation ainsi qu'à ses charges financières et d'amortissement concernant l'infrastructure ferroviaire, en vue de lui assurer un traitement équivalent à celui que l'Etat applique aux autres modes de transport pour chacune des grandes catégories d'activités en cause.

Cette contribution sera déterminée tous les cinq ans par un arrêté conjoint du Ministre des Transports et du Ministre de l'Economie et des Finances, la Société nationale entendue. Cet arrêté fixera le montant de la contribution due pour la première de ces cinq années d'application et la formule de révision qui sera appliquée à ce montant pour calculer les sommes dues pour chacune des quatre années suivantes.

Si au cours d'une période quinquennale, la situation de la Société nationale en matière d'infrastructure venait à être en état de déséquilibre sensible vis-à-vis d'un mode de transport concurrent pour l'une des grandes catégories d'activités visées au premier alinéa, le montant de la contribution serait ajusté en conséquence et fixé par un nouvel arrêté.

Art. 19 bis.

La Société nationale recevra de l'Etat une contribution égale à la moitié de l'ensemble de ses charges relatives aux passages à niveau publics, quel que soit le régime juridique de la voie traversée.

Art. 19 ter.

Le versement des sommes dues au titre des articles 19 et 19 bis ci-dessus sera effectué par acomptes trimestriels, valeur du premier jour du trimestre, sur la base du quart des sommes prévues à ce titre au budget initial de la Société nationale. Le règlement définitif de chaque exercice interviendra dans le courant de l'exercice suivant avec date de valeur au 30 juin dudit exercice.

Art. 19 quater.

La Société nationale recevra de l'Etat une contribution aux charges de retraites égale à la différence entre les deux éléments ci-après ;

a) Les charges de toute nature afférentes aux prestations diminuées des produits visés au troisième alinéa a de l'article 39 ci-après ;

b) Les cotisations normalisées (part salariale et part patronale) dont le taux est initialement fixé à 40,3 % des salaires soumis à retenue pour la retraite.

Ce taux de 40,3 % variera en fonction de l'évolution des régimes de référence et du régime de retraite du personnel de la Société nationale, de telle façon que les charges de la Société nationale soient les mêmes que celles d'une entreprise dont le personnel en activité serait affilié à ces régimes de référence et bénéficierait en sus, aux frais de l'entreprise, d'avantages particuliers.

En cas de révision, le nouveau taux sera fixé, la Société nationale entendue, par un arrêté conjoint du Ministre des Transports et du Ministre de l'Economie et des Finances.

Le versement des sommes dues sera effectué par acomptes trimestriels, valeur du premier jour du trimestre, sur la base du quart des sommes prévues à ce titre au budget initial de la Société nationale. Le règlement définitif de chaque exercice interviendra dans le courant de l'exercice suivant avec date de valeur au 30 juin dudit exercice.

Art. 20 bis.

Toutes obligations de transporter à titre gratuit ou à des tarifs réduits qui sont ou pourront être imposés à la Société nationale par voie législative ou réglementaire donneront lieu au versement par l'Etat, à la Société nationale, des sommes destinées à la couvrir des charges correspondantes.

Sont exceptés des dispositions qui précèdent, indépendamment des transports visés à l'article 20 ci-dessus, les transports de troupes et de matériel militaire, naval ou aérien, effectué à la demande du Gouvernement, les transports de militaires ou marins voyageant, pour les besoins du service, en détachement ou en unités constituées, et les transports d'animaux pour le compte de l'autorité militaire. Ces transports seront exécutés et rémunérés conformément aux dispositions du cahier des charges.

Les indemnités visées au premier alinéa feront l'objet d'une évaluation dans le budget d'exploitation de chaque exercice. Elles seront versées sur la base de cette évaluation par acomptes égaux en autant de fractions que la période d'application comprend, dans l'exercice considéré, de mois ou de fractions de mois. Leur montant sera ultérieurement ajusté aux résultats. Leur règlement définitif interviendra dans le courant de l'exercice suivant avec date de valeur au 30 juin dudit exercice.

Art. 20 quater.

La comptabilité de la Société nationale sera tenue suivant les usages du commerce et de l'industrie et dans les conditions fixées par un arrêté conjoint du Ministre des Transports et du Ministre de l'Economie et des Finances, pris sur proposition de la Société nationale en vertu du décret n° 47-2051 du 22 octobre 1947 tendant à l'application du Plan comptable général dans les établissements publics à caractère industriel et commercial et dans les sociétés d'économie mixte.

Elle devra distinguer l'exploitation des services de transports (exploitation principale) de l'exploitation des services annexes.

Pour l'exploitation principale, elle devra comporter une comptabilité analytique répartissant les dépenses par objet et fournissant les données nécessaires au calcul des coûts et à la détermination des résultats d'exploitation de chacune des grandes catégories d'activité visées à l'article 18 bis ci-dessus.

La Société nationale tiendra un compte annuel de ses opérations de gestion et un compte annuel de ses opérations en capital, chacun de ces comptes enregistrant respectivement les éléments portés soit au budget d'exploitation, soit au budget d'investissement, conformément aux dispositions de l'article 18 bis ci-dessus.

Aussitôt après la tenue de l'Assemblée générale annuelle prévue à l'article 6 ci-dessus, qui statuera sur le bilan et les comptes présentés, la Société nationale transmettra ce bilan et ces comptes au Ministre des Transports et au Ministre de l'Economie et des Finances.

Les sommes dues en exécution, soit du présent titre, soit du cahier des charges, seront fixées définitivement par arrêté du Ministre des Transports, en accord avec le Ministre de l'Economie et des Finances et après vérification par la mission de contrôle financier.

Les comptes de la Société nationale seront arrêtés selon la même procédure et au vu du rapport de la Commission de vérification des comptes des entreprises publiques.

Art. 23.

Le Conseil d'administration de la Société nationale fixera le montant des dotations d'amortissement et des provisions de renouvellement à constituer chaque année au titre des frais d'établissement et des immobilisations du domaine concédé.

Ce montant sera calculé, en fonction des durées de vie normales des immobilisations, par référence aux dispositions fiscales de droit commun applicables aux entreprises ayant réévalué leur bilan et dans les limites fixées par ces dispositions.

Art. 24.

Si, en fin d'exercice, le compte de pertes et profits de la Société nationale, après constitution éventuelle de la provision pour impôts et affectation à la couverture des investissements des plus-values de réalisation d'actifs non amortissables, fait apparaître un bénéfice, celui-ci sera :

- en premier lieu, utilisé à la compensation des déficits reportés ;
- ensuite affecté à un compte de réserve spéciale à concurrence des plus-values de réalisation d'actifs amortissables, puis à un compte de réserve ordinaire jusqu'à ce que son solde atteigne 10 % du montant des produits d'exploitation de l'exercice ;
- enfin, pour le solde éventuel, affecté comme il en sera décidé par l'Assemblée générale.

Si le compte de pertes et profits fait, au contraire, apparaître un déficit, ce dernier sera :

- en premier lieu, couvert par un prélèvement sur les disponibilités du compte de réserve ordinaire, visé à l'alinéa précédent ;
- à défaut, reporté à nouveau.

Art. 25.

Pour les exercices au titre desquels est prévu le versement par l'Etat à la Société nationale de la subvention forfaitaire visée à l'article 18 bis ci-dessus, le montant de cette subvention sera ajouté aux produits d'exploitation, étant précisé que, pour l'application des dispositions de l'article 24 ci-dessus :

- s'il devait en résulter, à la fin de l'un des exercices 1970 à 1972, un solde excédentaire, la subvention allouée pour cet exercice serait transformée dans la double limite de cet excédent et d'un montant de 100 millions de francs, en une avance de l'Etat à valoir sur la subvention forfaitaire de l'exercice suivant ;
- s'il devait, au contraire, en résulter, à la fin de l'un des exercices 1971 à 1973, un solde encore déficitaire, l'avance ci-dessus visée, éventuellement constituée à la fin de l'exercice précédent, serait transformée en subvention dans la limite du montant de ce déficit ;
- s'il subsiste, à la fin de l'exercice 1973, un solde résiduel de ladite avance, ce solde sera transformé en subvention et ajouté à ce titre aux produits de cet exercice.

Art. 26.

Indépendamment des ressources destinées à faire face à ses besoins de trésorerie, la Société nationale ne pourra emprunter qu'en vue de :

- 1° Couvrir ses dépenses d'investissement non couvertes par des ressources d'auto-financement, ainsi que la variation en valeur de ses approvisionnements ;
- 2° Procéder au remboursement, à la consolidation ou à la conversion des emprunts couvrant les dépenses visées au 1° ci-dessus.

Le montant des emprunts à faire aux deux titres ci-dessus, ainsi que l'accroissement éventuel du montant des emprunts de trésorerie seront fixés annuellement par le Ministre de l'Economie et des Finances.

Art. 28 bis.

Deux avances d'actionnaires de 500 millions de francs chacune seront consenties par l'Etat à la Société nationale respectivement en 1970 et en 1972 par transformation de prêts et avances de l'Etat portant intérêt. Ces avances, qui seront bloquées jusqu'au 31 décembre 1982, porteront intérêt au taux de 4,5 %.

Art. 36.

Les deuxième, troisième et quatrième alinéas sont modifiés ainsi qu'il suit :

« Pour un exercice donné, le montant de la prime allouée au personnel autre que le personnel dirigeant est fonction de la différence entre, d'une part, le total des charges figurant dans les comptes de charges par nature de la Société nationale (tous comptes de classe VI) à l'exclusion des primes visées au présent article et, d'autre part, les recettes de trafic, taxes comprises figurant dans ses comptes de produits par nature (compte 70 de la classe VII).

« Si les charges définies à l'alinéa précédent sont inférieures ou égales aux recettes de trafic définies au même alinéa, la prime est égale aux sept millièmes et demi de ces recettes.

« Si, à l'inverse, ces charges présentent un excédent par rapport à ces recettes de trafic, la prime a pour valeur une somme égale à un millième de ces recettes, divisée par le rapport de cet excédent aux mêmes recettes de trafic, sans que son montant puisse dépasser les sept millièmes et demi de ces recettes. »

Art. 37.

Dans le cas où interviendrait inopinément un fait remettant en cause l'un des éléments substantiels des dispositions du présent titre, le Ministre des Transports, le Ministre de l'Economie et des Finances et la Société nationale examineront sans délai les modifications à apporter le cas échéant à ces dispositions.

Art. 37 bis.

Les stipulations du présent titre, relatives notamment au droit à compensation de la Société nationale, pour les obligations qui lui seront imposées par l'Etat, ont été convenues dans le cadre de la réglementation prise en vertu des traités instituant les Communautés économiques européennes. Le montant des compensations sera conforme à celui résultant de l'application des règles communautaires.

Dans le cas où certaines de ces stipulations ne seraient plus en harmonie avec les dispositions qui seraient édictées ultérieurement sur le plan communautaire, l'Etat et la Société nationale y apporteront les modifications nécessaires.

## TITRE V

### Dispositions diverses.

Art. 39.

Remplacer le troisième alinéa par le texte suivant :

« Les charges de toute nature afférentes aux prestations de retraites (arrérages, remboursements de retenues, allocations de réforme, taxes sur les pensions, cotisations diverses et frais de gestion) seront couvertes :

« a) Par les produits du placement du fonds de réserve pour les pensions de retraite et par les dons et legs ;

« b) Par la cotisation normalisée de la Société nationale (part patronale et part salariale) visée à l'article 19 *quater* ;

« c) Par la contribution de l'Etat, visée également audit article.

« Le budget annuel de la Caisse des retraites figurera en annexe du budget d'exploitation visé à l'article 18 *bis* ci-dessus. »

Art. 40.

Un nouveau cahier des charges adapté au régime de l'autonomie de gestion conféré à la Société nationale par la présente Convention sera établi et approuvé, la Société nationale entendue, par décret en Conseil d'Etat.

Les dispositions du nouveau cahier des charges qui ne répondraient plus, à un moment donné, à la situation du Chemin de fer, pourront être modifiées sur proposition de la Société nationale et par décret rendu en Conseil d'Etat.

Les dispositions du cahier des charges approuvées par décret en date du 31 décembre 1937 et modifiées resteront en vigueur jusqu'à l'intervention du nouveau cahier des charges dans la mesure où elles ne sont pas contraires aux stipulations de la présente Convention.

Fait à Paris, le 27 janvier 1971, en double exemplaire.

Pour la S. N. C. F.,

*Le président du Conseil d'administration,*

ANDRÉ SÉGALAT.

*Le vice-président du Conseil d'administration,*

ROGER COQUAND.

*Le Ministre des Transports,*

JEAN CHAMANT.