

N° 39

# SÉNAT

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

---

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

---

## 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 1961, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.*

Par M. Marcel PELLENC

Sénateur,

*Rapporteur général.*

TOME III

EXAMEN DES CREDITS  
ET DES DISPOSITIONS SPECIALES

ANNEXE N° 26

Travaux publics et transports.

CHEMINS DE FER  
REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

*Rapporteur spécial* : M. Antoine COURRIERE

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Alex Roubert, président ; Jacques Masteau, Gustave Alric, Jean-Eric Bousch, vice-présidents ; Yvon Coudé du Foresto, Hector Peschaud, Julien Brunhes, secrétaires ; Marcel Pellenc, rapporteur général ; André Armengaud, Fernand Auberger, Edouard Bonnefous, Paul Chevallier, Bernard Chochoy, André Colin, Antoine Courrière, Marc Desaché, Jacques Descours Desacres, Paul Driant, Jacques Duclos, Pierre Garet, Roger Houdet, Michel Kistler, Roger Lachèvre, Jean-Marie Louvel, André Maroselli, Georges Marrane, Max Monichon, René Montaldo, Geoffroy de Montalembert, Eugène Motte, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Jacques Soufflet, Ludovic Tron.

Voir les numéros :

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

Sénat : 38 (1960-1961).

## SOMMAIRE

---

	Pages.
I. — Examen des crédits.....	5
A. — Les réseaux divers.....	5
1° Méditerranée—Niger .....	5
2° Réseaux de chemins de fer d'intérêt local et tramways....	7
3° Chemins de fer d'intérêt général.....	7
B. — La Régie autonome des transports parisiens.....	8
C. — La Société nationale des chemins de fer français.....	9
II. — La modernisation des lignes secondaires de la S. N. C. F.....	22
Décisions de la Commission.....	26

---

Mesdames, Messieurs,

Les chapitres du budget des Travaux publics et des Transports concernant les chemins de fer et la Régie autonome des transports parisiens représentent à eux seuls, comme nous l'avions déjà remarqué l'année dernière, près des deux tiers des dépenses ordinaires et 20 % des dépenses en capital de ce budget.

Pour 1961, les crédits prévus pour les chemins de fer et la Régie autonome des transports parisiens s'élèvent, en effet, au titre des dépenses ordinaires, à 1.658 millions de nouveaux francs par rapport à un total de 2.622 millions de nouveaux francs pour l'ensemble du budget et pour les dépenses en capital à 66 millions de nouveaux francs par rapport à un volume total de paiement de 368 millions de nouveaux francs.

\*

\* \*

Le tableau ci-après donne la décomposition, par chapitre, des crédits prévus pour 1961 au titre des chemins de fer et de la Régie autonome des transports parisiens. Ces crédits ont été votés, sans modification, par l'Assemblée Nationale.

NUMERO des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1960.	CREDITS PREVUS POUR 1961			DIFFERENCES entre 1960 et 1961.		
			Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.			
(En nouveaux francs.)								
<b>Dépenses ordinaires.</b>								
<b>TITRE IV</b>								
<i>Interventions publiques.</i>								
41-41	Subvention au Méditerranée— Niger .....	3.766.450	3.766.450	+	3.363.550	7.130.000	+	3.363.550
44-41	Chemins de fer. — Subvention annuelle aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local et de tramways .....	150.000	150.000	,		150.000	,	
45-41	Chemins de fer. — Subvention aux chemins de fer d'intérêt général .....	2.169.800	2.385.800	+	149.000	2.534.800	+	365.000
45-42	Chemins de fer. — Application de l'article 18 de la conven- tion du 31 août 1937 entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français .	276.489.000	283.489.000	-	175.900.000	107.589.000	-	168.900.000
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 ....	1.080.000.000	1.096.000.000	+	74.000.000	1.170.000.000	+	90.000.000
45-45	Chemins de fer. — Participation aux dépenses d'exploitation de la Régie autonome des transports parisiens .....	173.000.000	276.000.000	-	145.800.000	130.200.000	-	42.800.000
45-46	Remboursement à la Société na- tionale des chemins de fer français des charges des em- prunts émis en couverture des insuffisances d'exploita- tion .....	9.100.000	9.100.000	+	4.700.000	13.800.000	+	4.700.000
46-41	Chemins de fer. — Application de l'article 20 bis de la con- vention du 31 août 1937 entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français .	261.800.000	261.800.000	-	35.000.000	226.800.000	-	35.000.000
	<b>Total .....</b>	<b>1.806.475.250</b>	<b>1.932.691.250</b>		<b>- 274.487.450</b>	<b>1.658.203.800</b>		<b>- 148.271.450</b>
<b>Dépenses en capital.</b>								
<b>TITRE VII</b>								
<i>Réparations des dommages de guerre.</i>								
73-41	Reconstitution du réseau de la S. N. C. F. et des entreprises exploitant les chemins de fer d'intérêt général .....	66.000.000	66.000.000	,		66.000.000	,	

## I. — EXAMEN DES CREDITS

### A. — Les réseaux divers.

#### 1° MÉDITERRANÉE—NIGER (chapitre 41-41).

Le crédit demandé se décompose comme suit :

— entretien des pistes transsahariennes.....	3.100.000 NF.
— annuités versées à la Compagnie.....	1.710.000 —
— subvention pour la couverture du déficit d'ex- ploitation .....	2.320.000 —
	<hr/>
	7.130.000 NF.

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

L'entretien de la piste transsaharienne n° 2, d'une part, et la bretelle Colomb-Béchar—Tindouf, ainsi que la portion de la piste n° 1 entre Tindouf et Fort-Gouraud, d'autre part, a été confié au réseau des chemins de fer de la Méditerranée au Niger, respectivement par décrets n° 49-237 du 22 février 1949 et n° 54-1006 du 13 octobre 1954.

Le programme d'entretien des pistes est préparé par la direction du Méditerranée—Niger, en liaison avec les services de l'O. C. R. S., et compte tenu des demandes présentées par les autorités militaires.

Pour 1961, le crédit demandé doit être réparti comme suit :

— piste n° 2 .....	2.300.000 NF.
— piste n° 1 .....	800.000 —

#### b) *Annuités versées à la Compagnie et couverture du déficit d'exploitation.*

Le régime financier du réseau du Méditerranée—Niger a été fixé par l'ordonnance n° 45-2681 du 2 novembre 1945, qui prévoit notamment, dans ses articles 7 et 8, que la couverture des charges

de capital doit être effectuée par l'emprunt et celle des déficits d'exploitation suivant des modalités à fixer par décret. En fait, ce dernier texte n'est jamais intervenu.

A partir de 1952, le Méditerranée—Niger s'étant trouvé dans l'impossibilité, pour des raisons d'ordre politique, de relever ses tarifs, le Gouvernement a été amené à prévoir au budget des Travaux publics l'inscription d'une dotation pour la couverture du déficit du réseau et la prise en compte des charges des emprunts contractés par le budget des Charges communes.

Les lois de finances du 29 novembre 1952 et du 3 février 1953 consacrèrent la procédure ainsi arrêtée. Toutefois, par la suite, les charges de capital firent l'objet d'une inscription au budget des Travaux publics et non plus à celui des Charges communes, cependant que les crédits nécessaires à la couverture des déficits d'exploitation étaient portés, en fin d'exercice, dans un collectif à cet exercice.

Par contre, pour 1961, les divers crédits nécessaires ont été regroupés dans le budget ordinaire de cet exercice. Une telle présentation tend à laisser supposer une augmentation importante de l'ensemble des crédits alloués au réseau, mais cette augmentation n'est qu'apparente ainsi que le montre l'exposé ci-après :

*Couverture du déficit d'exploitation.* — Les prévisions du déficit d'exploitation de l'exercice 1961 ont été estimées à 2.320.000 NF contre 2.700.000 NF en 1960, somme à laquelle s'ajoute un reliquat de 490.000 NF comblant l'insuffisance résiduelle de l'exercice 1959.

Il convient de remarquer que les prévisions du déficit de l'exercice 1961 marquent une réduction de 380.000 NF par rapport à celui de l'exercice 1960.

<i>Remboursement d'annuités.</i> — Les charges de capital de l'exercice 1961 ont été évaluées à.....	1.283.000 NF.
auxquelles il faut ajouter pour liquidation des exercices antérieurs .....	427.000 —

---

Soit au total ..... 1.710.000 NF.

contre 966.450 NF en 1960, somme qui, il convient de l'indiquer, ne couvrirait que partiellement les charges réelles.

## 2° RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL ET TRAMWAYS (chapitre 44-41).

Les subventions en question sont accordées par l'Etat aux départements et aux communes, au titre de subvention d'établissement, en application des lois des 11 juin 1880 et 31 juillet 1913. Pratiquement, la très grande majorité des voies ferrées d'intérêt local est subventionnée au titre de la loi de 1880, car, en raison de la première guerre mondiale, il n'a presque plus été construit de lignes d'intérêt local postérieurement à l'intervention de la loi de 1913.

Ces subventions sont limitées par un maximum fixé par la loi ou le décret déclarant l'utilité publique.

Variables à l'origine, suivant les résultats de l'exploitation, elles ont, en raison de la généralisation et de l'importance des déficits d'exploitation à partir de 1930, atteint le maximum de subvention prévu. L'article 30 de la loi de finances du 31 décembre 1948 a, du reste, consacré cet état de fait et stipulé que « le montant des subventions à accorder au titre des voies ferrées d'intérêt local aux départements et aux communes, en application des lois des 11 juin 1880 et 31 juillet 1913, est fixé aux chiffres maxima figurant dans les lois et décrets déclarant l'utilité publique ».

Mais ces chiffres ont été fixés antérieurement à 1914 et n'ont jamais été revalorisés depuis. Les subventions sont par conséquent minimes, les plus considérables n'excédant pas 5 à 6.000 NF. Elles disparaissent progressivement, à mesure que viennent à extinction les concessions auxquelles elles se rattachent.

## 3° CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL (chapitre 45-41).

Ce chapitre concerne les subventions versées aux trois 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 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.

Il est demandé, pour 1961, une majoration de crédits de 365.000 NF. Cette augmentation est la conséquence des augmentations de salaires accordées au personnel des chemins de fer d'intérêt général. Les rémunérations du personnel des chemins de fer de Provence et du Vivarais-Lozère ont, en effet, été majorées dans une proportion égale à 8 % de la masse salariale par une décision ministérielle du 9 juillet 1960.

## B. — La Régie autonome des transports parisiens.

*Participation aux dépenses d'exploitation  
de la Régie autonome des transports parisiens (chapitre 45-45).*

Les crédits votés à ce titre pour 1960 s'élevaient à 173 millions de nouveaux francs. Les crédits proposés pour 1961 sont de 130.200.000 NF, en diminution par conséquent de 42.800.000 NF.

Cette diminution est le résultat de la différence entre l'augmentation de la dotation budgétaire constatée au titre des services votés et la réduction, plus importante, prévue dans le cadre des mesures nouvelles.

Ces différents ajustements s'analysent, en définitive, comme suit :

*Les services votés.* — Les hausses de salaire intervenues en 1960 et le non-relèvement des tarifs à partir du début de l'année constituent, pour l'Etat, une surcharge supplémentaire évaluée à 105 millions de nouveaux francs, d'où il convient de déduire les économies faites en application de l'article 4 de la loi de finances pour 1960, et qui s'élèvent à 2 millions de nouveaux francs. Signalons que ces économies résultent notamment de la réduction des dépenses de distribution et de contrôle des billets par la mise en service sur le réseau métropolitain, au cours de l'année 1960, de trente-cinq nouveaux postes de « recette contrôle », ainsi que de différentes mesures de réorganisation des services centraux administratifs et financiers.

Au total, le supplément des crédits figurant aux services votés est de 103 millions de nouveaux francs.

Au titre des *mesures nouvelles* sont prévues :

— d'une part, une majoration de crédit de 37.400.000 NF pour tenir compte de l'augmentation des dépenses d'exploitation comme conséquence de la hausse des salaires et des charges financières de la Régie ;

— d'autre part, une réduction de la dotation résultant de l'application, en année pleine, de la hausse de tarifs intervenue à compter du 1<sup>er</sup> août 1960, soit 164.600.000 NF, et de la modification de la clef de répartition des charges d'exploitation, soit 18.600.000 NF.

Le décret n° 60-1142 du 27 octobre 1960 portant modification du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne a fixé, en effet, la répartition des charges d'exploitation de la Régie entre l'Etat et les collectivités locales à 70 % pour l'Etat et 30 % pour lesdites collectivités, avec effet du 1<sup>er</sup> novembre 1960. Jusqu'à cette date, la réglementation en vigueur fixait à 80 % la part de l'Etat et à 20 % celle des collectivités locales.

Notons que la part respective de chaque collectivité locale intéressée sera fixée par décret, après consultation du syndicat des transports parisiens. Jusqu'à l'intervention de ce décret, la répartition entre les collectivités locales se fera proportionnellement aux charges qui incombaient à chacune d'elles antérieurement à l'ordonnance du 7 janvier 1959.

Compte tenu de ces différents éléments, le solde net des mesures nouvelles se traduit par une réduction de crédit de 145.800.000 NF.

En définitive, la différence entre l'augmentation constatée au titre des services votés et la diminution résultant des mesures nouvelles ressort donc à 42.800.000 NF.

### **C. — La Société nationale des chemins de fer français.**

Le budget des Travaux publics contient cinq chapitres intéressant la S. N. C. F. Au total, les crédits prévus à ce titre pour 1961 s'élèvent à 1.584.189.000 NF.

Ces différents crédits concernent, outre la réparation des dommages de guerre de la S. N. C. F., divers versements et subventions qui ont trait, d'une part, au remboursement des charges

résultant pour la Société nationale de l'application des tarifs sociaux, d'autre part, de la participation de l'Etat à certaines charges du rail (dépenses d'infrastructure, de retraites, annuités d'emprunts, etc.), ainsi qu'à la couverture du déficit d'exploitation.

Ces différents versements résultent, pour la plupart, de l'application de la convention du 31 août 1937, convention qui, comme on le sait, a créé la Société nationale des chemins de fer français et a réglé les rapports financiers de l'Etat et de cette société. Toutefois, certaines des subventions qui nous sont présentées dans le présent budget résultent de conventions particulières.

Nous examinerons, ci-après, les différentes subventions prévues dans l'ordre des chapitres figurant au budget.

### 1° DÉPENSES ORDINAIRES

#### *Application de l'article 18 de la convention du 31 août 1937 (chapitre 45-42).*

Dans ce chapitre figurent deux subventions distinctes :

a) Une subvention pour frais d'entretien des lignes maintenues en service à la demande de l'autorité militaire :

Aux termes de l'article 26 de son cahier des charges, la S. N. C. F. est tenue de maintenir en service les lignes et installations qui pourraient être déclassées du point de vue commercial, mais qui présentent, par contre, un intérêt stratégique. En contrepartie, la Société nationale reçoit une subvention de l'Etat.

Il est proposé de reconduire pour 1960 la subvention qui avait été accordée les années précédentes, soit 10 millions de nouveaux francs.

b) Une subvention destinée à la couverture du déficit d'exploitation en application de l'article 18, alinéa 8, de la convention :

On rappelle qu'aux termes de ce texte, lorsque les prévisions budgétaires de la S. N. C. F. font apparaître une insuffisance de recettes par rapport aux dépenses, cette insuffisance est couverte par une subvention versée par l'Etat à titre de garant.

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 1960, les crédits votés à ce titre s'élevaient à 266.489.000 NF.

Les crédits proposés pour 1961 sont de 97.589.000 NF, en diminution de 168.900.000 NF. Cette diminution est le résultat de la différence entre les augmentations constatées au titre des services votés et l'importante réduction de dotation résultant des mesures nouvelles.

*Les services votés.*

A ce titre, a été prévue une augmentation de crédit de 7 millions de nouveaux francs résultant des ajustements suivants :

— incidence, sur la subvention pour couverture du déficit d'exploitation, de l'augmentation des salaires, déduction faite du supplément de recettes attendues de la progression du trafic ..... + 12.000.000 NF.

— conséquences de l'arrêté du 29 février 1960 pris en application de l'article 4 de la loi de finances pour 1960 relatif aux économies effectuées en 1960 ..... — 5.000.000 —

Signalons que les économies dont il s'agit ont été réalisées par la S. N. C. F. par voie de réduction sur les programmes de travaux qu'elle avait prévus aux titres suivants :

— réorganisation des services centraux. — 1.000.000 NF.  
— aménagements de locaux d'habitation. — 4.000.000 —

*Les mesures nouvelles.*

Dans le cadre des mesures nouvelles, sont prévus différents aménagements pour tenir compte d'un certain nombre de chefs d'augmentation ou de réduction de la subvention.

Ces aménagements se décomposent de la manière suivante :

**Augmentation des salaires et des charges sociales**

(+ 327 millions de nouveaux francs).

Les crédits supplémentaires demandés au titre des augmentations de salaire et des charges sociales sont la traduction des

mesures, acceptées par le Gouvernement, prises en vue de revaloriser les salaires et les retraites des cheminots, par étapes successives étalées sur les deux exercices 1960 et 1961.

**Augmentation des autres charges d'exploitation**

(+ 134,4 millions de nouveaux francs).

Cette augmentation est due essentiellement à la hausse des prix, à l'accroissement régulier annuel des charges financières, au relèvement de l'indemnité de transport, des allocations de déplacement, etc.

**Economies (— 135 millions de nouveaux francs).**

Le chiffre indiqué est la contraction entre des économies sur le personnel (70 millions) et sur les autres dépenses (75 millions) et un manque à gagner de 10 millions sur le produit de la vente d'éléments d'actif.

D'après les indications fournies à votre Rapporteur, les économies prévues résulteront, d'une part, de la poursuite de l'effort de réduction des effectifs, d'autre part, de la diminution des dépenses de gestion, en fonction notamment des investissements nouveaux, de la transformation des moyens de traction et du perfectionnement continu des méthodes. Ces différentes mesures se traduiraient au total par des réductions d'effectifs de l'ordre de 4.000 unités.

**Progression du trafic (— 150 millions de nouveaux francs).**

Il est envisagé, au cours de l'année 1961, une progression du trafic de la Société nationale de l'ordre de 2 %.

**Majoration des contributions conventionnelles**

(— 69 millions de nouveaux francs).

Les contributions conventionnelles de l'Etat aux dépenses de voie et aux charges de retraite sont en augmentation, en raison de l'incidence de la hausse des prix et des salaires, sur les dépenses en question. Ces contributions sont prévues en recettes par la S. N. C. F. et viennent donc en atténuation de la subvention d'équilibre.

On remarquera, du reste, que cette atténuation n'est que de 69 millions de nouveaux francs, alors que l'augmentation prévue au titre des contributions conventionnelles (voir ci-après chapitre 45-44) est de 74 millions de nouveaux francs.

Il ressort des explications qui ont été fournies sur ce point à votre Rapporteur que dans la rubrique « Contributions conventionnelles » il a été, en réalité, tenu compte de deux autres éléments :

— d'une part, la répercussion, pour 10 millions de nouveaux francs, de la progression du trafic sur les indemnités compensatrices des réductions de tarifs à la S. N. C. F., en application de l'article 20 bis de la Convention. L'augmentation corrélative de ces indemnités prise en compte au chapitre 46-41 se traduit par une réduction de la subvention d'équilibre ;

— d'autre part, le fait que le Ministère des Armées n'a pu prévoir, à son propre budget, une dotation suffisante pour couvrir l'indemnité due à la S. N. C. F. au titre du transport à tarif réduit des militaires et marins. La compensation a dû être effectuée pour 15 millions de nouveaux francs sur la subvention d'équilibre.

En définitive, l'ajustement de la majoration des contributions conventionnelles se présente ainsi :

- 74.000.000 NF. — Chapitre 45-44.
  - 10.000.000 NF. — Chapitre 46-41.
  - + 15.000.000 NF. — Ministère des Armées.
- 
- 69.000.000 NF.

**Modification de la clé de répartition des charges d'exploitation  
des transports parisiens (— 13.300.000 NF).**

Il s'agit, comme nous venons de le voir, en ce qui concerne la R. A. T. P. des conséquences de l'application du décret n° 60-1142 du 27 octobre 1960 qui a réduit, de 80 % à 70 %, le montant de la participation de l'Etat dans la couverture du déficit d'exploitation des lignes de banlieue de la S. N. C. F.

**Hausse des tarifs (— 270.000.000 NF).**

Le chiffre porté sous cette rubrique est une évaluation des services gouvernementaux. Elle correspondrait, semble-t-il, à une majoration de l'ordre de 7 % (3 crans) des tarifs marchandises de la S. N. C. F.

Au total, les aménagements apportés à la dotation du chapitre par les *mesures nouvelles* se traduisent par une réduction de 175.900.000 NF.

Compte tenu de l'augmentation de 7 millions de nouveaux francs constatée au titre des *services votés*, on constate donc, en définitive, une diminution des crédits de 168.900.000 NF par rapport à la loi de finances de 1960.

Signalons, toutefois, que cette diminution de crédits suppose la réalisation d'un certain nombre de mesures et notamment une augmentation des tarifs dont rien ne permet d'affirmer avec certitude qu'elles seront effectivement appliquées.

*Application des articles 19, 19 bis et 19 quater  
de la convention du 13 août 1937 (chapitre 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 et des retraites de la S. N. C. F.

Le mode de calcul de ces contributions est rappelé ci-après :

a) *Voie et passages à niveau* (art. 19 et 19 *bis*).

Aux termes de la convention, la S. N. C. F. doit recevoir de l'Etat une contribution aux dépenses d'entretien et de renouvellement de la voie, d'entretien des ouvrages d'art et des installations de sécurité. Pour un exercice donné ( $n$ ), cette contribution est égale à 60 % de la moyenne des dépenses susvisées pour l'antépénultième ( $n - 3$ ) et le pénultième ( $n - 2$ ) exercices, affectées chacune de coefficients de revalorisation basés sur l'évolution de l'indice moyen des prix de gros industriels publiés par l'Institut national de la statistique et des études économiques (I. N. S. E. E.).

La S. N. C. F. doit recevoir également une contribution aux dépenses de gardiennage des passages à niveau situés sur les routes nationales, calculée suivant les mêmes principes et égale à 50 % de la moyenne des dépenses revalorisées.

Le calcul des dépenses revalorisées est effectué de la manière suivante :

On relève, dans la comptabilité des exercices de référence ( $n - 3$  et  $n - 2$ ), les éléments de base précisés plus haut (frais d'entretien, de réparation et de renouvellement des voies, frais d'entretien et de réparation des ouvrages d'art et de sécurité, frais de gardiennage des passages à niveau situés sur routes nationales).

Ces éléments sont ensuite multipliés par le rapport qui existe entre l'indice des prix de gros industriels du deuxième semestre de l'exercice  $n - 1$  et l'indice correspondant relatif aux exercices  $n - 3$  et  $n - 2$  respectivement et le résultat est majoré de frais généraux. On fait alors la moyenne arithmétique des résultats obtenus pour les deux années.

La contribution aux dépenses de voie est égale à 60 % de cette moyenne et celle des passages à niveau à 50 %.

Pour 1961, l'application de ces règles conduit à accorder les contributions ci-après :

— pour l'infrastructure : 705 millions de nouveaux francs, soit une augmentation de 40 millions de nouveaux francs par rapport à l'année précédente ;

— pour les passages à niveau, 10 millions de nouveaux francs, soit le même chiffre qu'en 1960.

b) *Retraites* (art. 19 *quater*).

En exécution de l'article 19 *quater*, les charges de retraites afférentes aux agents mis à la retraite depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1949 et non remplacés dans l'effectif global sont supportées par l'Etat.

A cet effet, on calcule, pour chacun des exercices écoulés depuis 1949 jusqu'à celui pour lequel est établi le budget :

1° La réduction R de l'effectif total de la S. N. C. F. intervenue ou prévue pour l'exercice en cause ;

P

2° Le rapport — qui existe entre le nombre P des pensions

N

liquidées au cours de cet exercice et le nombre total N des agents partis, pour toutes causes, au cours du même exercice.

Le nombre des pensions à mettre à la charge de l'Etat pour un exercice quelconque est déterminé en faisant l'hypothèse que, parmi les agents non remplacés, en nombre R, la proportion de ceux qui donnent lieu à attribution d'une pension est la même que celle observée pour l'ensemble des départs (remplacés ou non).

Le nombre des pensions à prendre en charge par l'Etat, pour

P

l'exercice, est ainsi limité à  $R \times \frac{P}{N}$ .

N

La contribution de l'Etat afférente aux agents non remplacés au cours de l'exercice est égale au produit du nombre des pensions prises en charge par l'Etat pour cet exercice multiplié par le coût de la pension moyenne correspondant, lequel tient compte des charges accessoires (contributions patronales à la Caisse de prévoyance et impôt sur les retraites).

Pour les exercices antérieurs, la somme est calculée de la même manière, mais elle est, d'année en année, corrigée pour tenir compte du remplacement progressif des retraités par des ayants droit à une pension de réversion et de l'extinction, également progressive, des retraités et de leurs veuves ou orphelins.

La contribution globale à recevoir de l'Etat, au cours de l'exercice, est égale à la somme des résultats annuels ainsi déterminés.

Pour 1961, la contribution de l'Etat calculée dans les conditions précisées ci-dessus sera de 455 millions de nouveaux francs, en augmentation de 50 millions de nouveaux francs par rapport à la contribution de 1960.

Au total, les crédits demandés pour ce chapitre s'élèvent à 1.170 millions de nouveaux francs.

*Remboursement de charges des emprunts émis en couverture des insuffisances d'exploitation (chapitre 45-46).*

L'Etat rembourse, chaque année, à la Société nationale des chemins de fer français les charges d'emprunts que celle-ci a dû contracter pour faire face à des insuffisances d'exploitation.

Jusqu'en 1959, ces remboursements figuraient au budget du Ministère des Finances. En 1960, les charges d'intérêt ont été transférées au budget des Travaux publics, les charges d'amortissement continuant à être supportées par le budget des Finances.

Pour 1961, il est proposé de réunir en un chapitre unique charges d'amortissement et charges d'intérêt.

La majoration de 4.700.000 NF demandée au titre des mesures nouvelles correspond donc, en fait, à un transfert de crédit.

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

Il est rappelé, qu'aux termes de cet article, l'Etat doit rembourser à la S. N. C. F. les pertes de recettes résultant pour elle des obligations de transports à titre gratuit ou à des tarifs réduits qui lui sont

imposées par voie législative ou réglementaire, et notamment celles qui lui incombent en application de son cahier des charges.

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

Selon les dernières évaluations de la S. N. C. F., les pertes de recettes au titre de l'article 20 *bis* s'établiraient comme suit pour 1961 :

	(Millions de nouveaux francs).
<i>Ministère des Travaux publics :</i>	
Familles nombreuses .....	76,177
Réformés, pensionnés de guerre .....	18,468
Abonnements hebdomadaires de travail .....	73,152
Visites aux tombes de militaires .....	0,740
Billets populaires de congés annuels, retraités, économiquement faibles .....	44,179
Abonnements ordinaires de proche banlieue ....	1,320
Promenades d'enfants .....	1,347
Abonnements élèves, étudiants, apprentis .....	15,007
Guides des aveugles civils .....	1,735
	232,125
<i>Ministère des Finances :</i>	
Conjoints et enfants mineurs de retraités et pensionnés .....	3,200
<i>Ministère des Armées :</i>	
Militaires et marins .....	177,500
<i>Ministère de la Justice :</i>	
Prisonniers et leur escorte .....	1,200
	414,025
Total .....	414,025

Le crédit voté pour 1960 s'élevait à 261,8 millions de nouveaux francs. Compte tenu des dépenses réellement constatées en 1959, il est proposé de réduire ce crédit de 35 millions de nouveaux francs.

Cette diminution de crédit résulte de la majoration des tarifs de la banlieue parisienne intervenue le 1<sup>er</sup> août 1960, ainsi que des modifications constatées en 1959 dans le nombre respectif des bénéficiaires des différentes catégories de tarifs réduits.

## 2° DÉPENSES EN CAPITAL

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

Le crédit prévu est de 66 millions de nouveaux francs, identique à celui voté en 1960 ; il est destiné au versement à la S. N. C. F. d'acomptes sur dommages de guerre en application de l'article 46 de la loi du 27 mai 1946.

En effet, en application de ce texte, l'Etat doit prendre à sa charge :

- 80 % des dépenses de reconstitution des installations fixes ;
- 90 % des dépenses d'acquisition de matériel roulant neuf et d'outillage ;
- 100 % des dépenses de réparation de matériel, mobilier et outillage endommagés et de reconstitution des stocks.

Les dépenses de reconstitution restant à faire au début de 1961, aux conditions économiques actuelles, sont de l'ordre de 204 millions de nouveaux francs en principal, non compris le remboursement au Ministère de la Construction du coût de la reconstruction de 1.571 logements (30.900.000 NF) et les dépenses de remise en état de la ligne de Coni à Vintimille (22.600.000 NF), ligne dont la S. N. C. F. ne demande, du reste, pas, quant à elle, la reconstruction.

Ce reliquat de 204 millions de nouveaux francs concerne de très nombreux travaux de parachèvements ou de petites opérations dont la reconstruction a dû être différée par suite de l'insuffisance des crédits, mais qui revêt maintenant un caractère d'urgence pour des raisons diverses, notamment l'extrême vétusté des installations provisoires, l'augmentation du trafic, les obligations vis-à-vis d'autres maîtres d'œuvre lorsque les projets S. N. C. F. font partie d'un ensemble d'urbanisme.

Nous donnons, dans ce qui suit, quelques indications sur les travaux en cours.

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

La plupart des lignes dont l'abandon n'a pas été décidé sont depuis longtemps rétablies à l'exception de :

— certains raccordements, tel celui de Waville, entre les lignes d'Ouille à Conflans-Jarny et d'Ouille à Lerouville. L'importance du viaduc à reconstruire avait fait différer le rétablissement de ce raccordement, mais son intérêt pour les transports marchandises sortant du triage de Conflans en direction de Lerouville et vice-versa, n'a pas permis de le remettre plus longtemps. La reconstruction du viaduc sera achevée en 1961, ainsi que la repose de la voie ;

— certaines voies de doublement, triplement ou quadruplement (Hagondange—Woippy, les Laumes—Blaisy, Sens—Laroche, etc.). En 1961, la S. N. C. F. entreprendra les travaux sur Hagondange—Woippy et achèvera l'exécution du tronçon Laroche—Sens.

La situation des ouvrages d'art, longtemps préoccupante, est aujourd'hui assainie. Outre l'achèvement du viaduc de Waville déjà cité, du pont de Bevera sur Nice—Bréil, des déblaiements du pont sur le Rhône à Tarascon, la S. N. C. F. procédera, en 1961, à la reconstruction du pont de Coudekerque, de celui d'Ardres et de trois ouvrages sur la ligne de Waldmighoffen à Huningue, à des travaux de parachèvement au viaduc d'Anthéor et à l'arasement des piles du viaduc de Trinquetailles, sur le Rhône.

Les travaux qui resteront à faire, au-delà de 1961, comprendront l'achèvement de petits ouvrages sur les régions de l'Est et du Nord, la consolidation ou la démolition d'ouvrages sur lignes déclassées de la région Ouest et, enfin, des déblaiements en rivière et des parachèvements divers.

### *Bâtiments des voyageurs.*

Deux cents bâtiments de voyageurs étaient détruits ou fortement endommagés à la Libération. En 1947, le Gouvernement a invité la S. N. C. F. à surseoir à leur reconstruction tant que le logement des sinistrés ne serait pas assuré. Lorsque, vers 1952-1953, la situation se fut modifiée à cet égard et malgré des crédits très limités, la S. N. C. F. s'est efforcée de reprendre la reconstruction de ses gares.

En 1961, elle se propose :

— d'achever les bâtiments de Haguenau, Saint-Pol-sur-Ternoise, Somain, Bray-Dunes, Libercourt, Domfront, Fougères, la Haye-du-Puits, Mayenne, Monterolier - Buchy, Saint - André - des - Eaux, les Aubrais, Besançon ;

— et de poursuivre les travaux à Boulogne, Calais-Ville, Dunkerque, Hazebrouck, Marquise, Soissons, Orléans et Dijon.

A fin 1961, il restera à achever les bâtiments ci-dessus et à entreprendre la reconstruction des trente-deux derniers bâtiments à reconstruire sur les régions de l'Est et du Nord. Il s'agit notamment des gares d'Audun-le-Roman, de Delle, de Pagny-sur-Moselle, de Wissembourg, d'Anizy-Pinon, de Rethondes, etc.

#### *Autres travaux.*

Il ne saurait être question, dans le cadre du présent rapport, de donner une description des quelques deux cents projets de reconstruction approuvés par le Ministère des Travaux publics, dont l'achèvement coûtera encore 125 millions, dont 55 prévus en 1961.

Nous nous bornerons à donner quelques indications sur les opérations essentielles.

#### Boulogne.

A Boulogne, les destructions intéressaient non seulement les installations ferroviaires, mais aussi les installations portuaires et la ville elle-même. Or, les emprises du chemin de fer constituaient un obstacle à la réorganisation du plan de la ville. Après de longues études poursuivies en collaboration par les services du M. R. L., les services du port et la S. N. C. F., un projet d'aménagement fut dressé et, aux termes d'une Convention approuvée par les Ministres des Finances et des Travaux publics, le Ministre de la Construction devait verser à la S. N. C. F. une part des dépenses correspondant à l'excédent des travaux par rapport à ceux qu'aurait effectués la S. N. C. F. si elle avait conservé ses emprises jusqu'en 1959, la majeure partie des travaux ont été financés par les versements du Ministère de la Construction et la S. N. C. F. s'est trouvée dans l'obligation d'assurer, sur ses ressources, l'achèvement des travaux. Après y avoir affecté 4 millions en 1960, nous devons y affecter 7 millions en 1961, mais il restera encore 12,5 millions à fin 1961 pour l'achèvement.

## Les Aubrais-Orléans.

A la suite des destructions subies par le centre ferroviaire et l'agglomération des Aubrais-Orléans, il avait été primitivement envisagé de remplacer l'embranchement et la gare en cul-de-sac actuels desservie par navettes ou par rebroussement, par une gare de passage.

Mais devant l'importance des dépenses qu'il aurait été nécessaire d'engager, un nouveau projet fut établi et approuvé le 26 juin 1956 par les autorités supérieures.

Ce nouveau projet maintient le principe de la gare en cul-de-sac, mais il réduit sensiblement les installations voyageurs et prévoit le report de la gare de marchandises à l'extérieur de la ville, ces réductions permettant de dégager 16 hectares de terrains bien situés pour la construction.

En 1961, une dépense de 12 millions est prévue pour ces travaux et il restera encore à dépenser plus de 10 millions à fin 1961 pour leur achèvement.

## Tours.

A la demande du Ministère de la Construction et pour ne pas compromettre l'aménagement de la ville, la S. N. C. F., en accord avec le Ministère des Travaux publics, envisageait de réaliser très rapidement les installations autour desquelles pourront se développer les travaux urbains, mais la limitation des crédits autorisés n'a pas permis, jusqu'ici, d'effectuer les déplacements d'installations par la municipalité.

Au rythme actuel des crédits accordés à la S. N. C. F. pour sa reconstitution, celle-ci devrait être achevée en 1963.

\*  
\* \*

Après cette étude comptable des différents chapitres du budget des Travaux publics concernant les chemins de fer et la R. A. T. P., votre rapporteur se propose d'étudier les projets élaborés à l'heure actuelle par la S. N. C. F. en vue de moderniser ses petites lignes.

## II. — LA MODERNISATION DES LIGNES SECONDAIRES DE LA S. N. C. F.

La discussion devant le Sénat de la loi-programme de l'Agriculture a fait apparaître qu'une des préoccupations essentielles de nos collègues était de rendre compétitives les productions des régions déshéritées, notamment par une amélioration des prix de transport, tant pour les produits de la terre que pour ceux de l'industrie nécessaires à une agriculture moderne.

Il est bien certain que le prix de revient du transport dépend, dans une large mesure, de la modernisation des moyens de traction et, depuis la mise en application du premier plan de modernisation, on a pu constater l'effort important fait par la S. N. C. F. pour l'électrification de ses lignes.

Quels sont actuellement les objectifs de la Société nationale pour la reconversion de la traction vapeur ?

Une première indication nous est fournie par le tableau ci-après établi à l'effet de fixer la limite inférieure des lignes à électrifier :

	KILOMETRAGES	POURCENTAGE du trafic.
Lignes électrifiées ou en cours d'électrification.	8.000	70 %
Lignes non électrifiables.....	29.000	18 %
Lignes pour lesquelles le choix de la reconversion de la traction vapeur reste à faire....	2.300	12 %
<b>Totaux .....</b>	<b>39.300</b>	<b>100 %</b>

On peut donc noter que les régions déshéritées sont desservies par une partie très importante, sinon par la totalité, des lignes non électrifiables.

Ces lignes sont-elles condamnées à conserver la traction vapeur, c'est-à-dire, en fait, seront-elles, à plus ou moins brève échéance, vouées à la fermeture, ce qui entraînerait la mort des régions que nous voulons sauver ?

La réponse nous est donnée par la technique moderne qui offre, pour reconvertir la traction vapeur, dont l'exploitation revient à un prix très élevé, deux solutions : la traction électrique et la traction Diesel.

Dans cette substitution, les positions des deux modes de traction moderne s'avèrent assez différentes puisque les locomotives électriques exigent pour circuler un équipement fixe relativement important et coûteux ; par contre, elles se prêtent mieux que les locomotives Diesel à une utilisation intensive et à des surcharges et leurs dépenses d'exploitation (d'entretien, notamment) sont encore moins élevées.

C'est pourquoi le domaine d'élection de la traction électrique est constitué par les lignes à trafic très dense où le grand nombre de trains justifie l'équipement complémentaire.

Il est donc normal que sur les petites lignes, la S. N. C. F. ait choisi la traction diesel pour remplacer la traction vapeur.

Cependant cette substitution n'est pas très avancée puisqu'en 1959 le trafic remorqué par des machines diesel (autorails exclus) ne représentait que 2,4 % du trafic total en tonnes kilométriques, c'est dire aussi que peu de lignes desservant nos régions déshéritées ont été modernisées.

Les raisons de ce retard sont les suivantes :

1° Il est normal que la S. N. C. F. ait choisi la modernisation de ses lignes à trafic très dense avant celle des petites lignes, d'autant plus qu'en 1950 elle a mis au point l'utilisation directe du courant industriel par l'alimentation de locomotives électriques en courant monophasé de 25.000 volts 50 Hz. Cette technique présente, en effet, sur l'électrification en courant continu à 1.500 volts l'avantage de n'exiger qu'une installation fixe, légère, donc beaucoup moins coûteuse ;

2° Les progrès techniques réalisés dans la traction électrique ont été infiniment plus rapides que dans la mise au point par l'industrie française des moteurs diesel puissants : pendant très longtemps la puissance des locomotives diesel n'a pas dépassé 725/825 CV. De telles machines permettent seulement la traction de trains de marchandises de moyen tonnage et une vitesse maximum de 80 kilomètres/heure.

De plus, dans la locomotive diesel, l'augmentation de la puissance du moteur diesel entraîne des difficultés qui résultent de la nature des transmissions et de l'augmentation rapide du poids de l'engin en fonction du nombre de CV. Or, ce dernier facteur est décisif lorsque la locomotive doit circuler sur des voies faiblement armées, comme c'est le cas de nos petites et moyennes lignes.

Toutes ces difficultés ont trouvé maintenant leurs solutions. La S. N. C. F. vient, en effet, de mettre en service une locomotive diesel à transmission électrique de 1.800 CV et d'une vitesse maximum de 120 kilomètres/heure du type CC qui pèse 105 tonnes. Par ailleurs, elle vient de recevoir les premières unités de nouvelles locomotives diesel-électrique du type BB à essieux chargés de 18 tonnes (vitesse maximum : 105 kilomètres) d'une puissance de 1.400 CV qui pourront circuler sur les lignes relativement peu importantes.

Les locomotives diesel de 600 CV mises en service depuis une dizaine d'années sont susceptibles de desservir certaines de nos petites lignes et on peut s'étonner que partout où elles sont suffisantes elles ne remplacent pas les machines à vapeur. La raison en est que la diésélisation autour d'un centre, ou pour mieux dire dans une zone, n'est génératrice d'économies importantes que lorsque l'on peut éliminer complètement la traction vapeur dans la zone, car elle rend possible la suppression des dépôts, remises, installations hydrauliques, etc. Or, si dans une zone donnée des lignes peuvent être exploitées avec des engins moteurs de 600 CV, d'autres, qui ne seront pas électrifiées, ont un trafic qui exige soit pour les voyageurs, soit pour les marchandises, une traction par engins plus rapides et plus puissants. D'où, la nécessité de ces engins diesel-électrique de 1.800 et 1.400 CV dont il vient d'être question.

La première application de diésélisation d'une zone qui comprend des lignes importantes est presque achevée, c'est celle de la région située au Sud de la Loire et à l'Ouest de la ligne électrifiée Tours—Bordeaux. La traction vapeur y sera remplacée complètement par des engins diesels, et la grande traction (en particulier pour les trains express Nantes—Bordeaux) y est effectuée par les nouvelles locomotives diesel électrique de 1.800 CV à deux moteurs rapides.

Cette opération constitue le départ d'une modernisation par « le bas » de notre réseau et déjà la S. N. C. F. va entreprendre la diésélisation de zones situées dans la Bresse (entre les lignes Dijon—Besançon et Lyon—Genève) et dans le Sud-Ouest du Massif Central.

Quelles économies peut-on attendre de cette reconversion ?

La première expérience de reconversion totale dans une zone de la traction vapeur en traction diesel a été réalisée dans la

région d'Orléans (zone où le trafic sur les lignes n'exigeait pas d'engins d'une puissance supérieure à 600 CV). 31 locomotives diesel de 150 à 600 CV valant 10,6 millions de nouveaux francs ont remplacé 37 machines à vapeur d'un prix total de 14,7 millions de nouveaux francs. En outre, les dépenses annuelles d'exploitation sont passées de 4,35 à 1,97 millions de nouveaux francs soit une économie de 2,38 millions de nouveaux francs.

Dans les mêmes conditions d'emploi (engins moteurs de 150 à 600 CV), la diesélisation a été entreprise dans les zones de Gisors, Evreux, Beauvais, et l'on peut espérer des résultats financiers comparables à ceux obtenus dans la zone d'Orléans.

La S. N. C. F. possède donc maintenant les moyens techniques qui lui permettent d'assurer une modernisation de la traction sur ses petites et moyennes lignes en diminuant substantiellement le coût des dépenses d'exploitation. Il ne reste donc qu'à donner à notre Société nationale des investissements suffisants pour qu'elle puisse accélérer dans les toutes prochaines années cette modernisation qui intéresse nos régions déshéritées.

Il serait donc souhaitable que le quatrième plan de modernisation qui se trouve en préparation puisse comporter une dotation importante destinée à la diesélisation de zones de la S. N. C. F. Cependant, cette dotation ne devrait pas se faire au préjudice de l'électrification des lignes principales : la longueur de lignes électrifiées de 200 à 300 km prévue chaque année jusqu'aux environs de 1970 doit en effet assurer à l'industrie française spécialisée dans la construction de locomotives électriques un débouché intérieur qui lui permette d'être compétitive à l'étranger.

Par ailleurs, il ne faudrait pas que les travaux dont les études sont en cours, et qui auront pour objet l'amélioration de la desserte ferroviaire de Paris et de sa banlieue, soient financés au détriment des investissements nécessaires à la modernisation de l'ensemble du réseau de la S. N. C. F. Que ces travaux soient nécessaires, nul ne le conteste, mais la décentralisation ne l'est pas moins. Or, cette décentralisation qui décongestionnera Paris en redonnant de la vie à la province exige avant tout la modernisation rapide des lignes S. N. C. F., celles à fort trafic par leur électrification, et les lignes à moyen et à faible trafic actuel par leur diesélisation. Retarder cette transformation, c'est prendre le risque de perdre à tout jamais nos régions déshéritées en aggravant encore l'exode de la province sur la région parisienne.

## DECISIONS DE LA COMMISSION

L'examen des crédits du budget des Travaux publics relatif aux chemins de fer et à la Régie autonome des transports parisiens a donné lieu à un large échange de vues au sein de votre Commission. En ce qui concerne plus particulièrement la R. A. T. P., M. Pellenc a fait observer que l'effort financier consenti, cette année, en faveur de l'équipement des transports parisiens était modeste mais qu'il n'était pas douteux que de très importants travaux de modernisation et surtout d'extension vers la banlieue devraient être entrepris dans un proche avenir et que leur financement poserait un très sérieux problème. Il serait très souhaitable, dans ces conditions, qu'un plan d'ensemble de ces travaux soit dressé, plan qui, sans négliger pour autant le problème des transports *intra muros*, serait étudié en vue de favoriser une *décentralisation progressive vers la banlieue, et notamment vers la grande banlieue, des activités qu'aucun motif rationnel ne retient dans le centre de la capitale*, étant entendu que cette décentralisation doit avoir particulièrement pour objectif d'atténuer, aussi largement que possible, les transports massifs de travailleurs entre la banlieue et le centre de la capitale, transports qui s'avèrent inutilement coûteux pour la collectivité et dommageables à la vie sociale et familiale.

Pour sa part, M. Marrane s'est élevé contre les conditions actuelles de gestion de la R. A. T. P. qui ne donnent pas aux élus locaux les pouvoirs qui devraient normalement être les leurs.

Par ailleurs, la Commission a longuement délibéré des différents problèmes intéressant la S. N. C. F., et notamment de ceux ayant trait à l'achèvement de la reconstruction du réseau. Concernant ce dernier point, M. Raybaud a insisté sur la nécessité d'entreprendre rapidement la reconstruction de la ligne Nice—Coni, reconstruction qui avait été promise lors du rattachement de Tende et de Brigue à la France et qui, jusqu'ici, a été différée.

\*  
\* \*

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