

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1963-1964

Annexe au procès-verbal de la séance du 13 novembre 1963.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1964, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME VI

Travaux publics et transports.

S. N. C. F. — R. A. T. P.

Par M. Auguste-François BILLIEMAZ,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Octave Bajoux, Auguste-François Billiemaz, Georges Bonnet, Albert Boucher, Amédée Bouquerel, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Champleboux, Henri Claireaux, Emile Claparède, Maurice Coutrot, Etienne Dailly, Léon David, Jean Deguise, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Jacques Duclos, Emile Durieux, Jean Errecart, Jean Filippi, Jean de Geoffre, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Halgout, Yves Hamon, Roger Houdet, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Pierre Patria, Marc Pautet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, Jules Pinsard, Michel de Pontbriand, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Abel Sempé, Charles Suran, Gabriel Tellier, René Toribio, Henri Tournan, Camille Vallin, Emile Vanrullen, Jacques Verneuil, Pierre de Villoutreys.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 549 et annexes, 568 (tomes I à III et annexe 26), 586 (tomes I et II, annexe XIII) et in-8° 101.

Sénat : 22 et 23 (tomes I, II et III, annexe 29).

SOMMAIRE

| | Pages. |
|--|--------|
| I. — La S. N. C. F. | |
| A. — Contributions financières et remboursement de services accordés par l'Etat à la S. N. C. F..... | 6 |
| B. — Situation financière de la S. N. C. F..... | 7 |
| C. — Evolution générale du trafic ferroviaire depuis 1958..... | 9 |
| D. — Investissements de la S. N. C. F..... | 11 |
| E. — Améliorations du service voyageurs..... | 12 |
| II. — La R. A. T. P. | |
| A. — Les travaux de modernisation et leur financement..... | 16 |
| B. — Etat d'avancement des deux principales opérations..... | 18 |
| C. — Les crédits de fonctionnement en 1963 et 1964..... | 19 |
| D. — Evolution du trafic de la R. A. T. P..... | 21 |
| E. — Observations de la Commission..... | 23 |
| ANNEXES : | |
| I. — Les transports de 1953 à 1962..... | 24 |
| II. — Evolution du trafic ferroviaire..... | 30 |
| III. — Capacité du matériel ferroviaire..... | 31 |
| IV. — Electrification de la S. N. C. F..... | 32 |
| V et VI. — Graphiques S. N. C. F..... | 33-34 |

Mesdames, Messieurs,

Votre Commission des Affaires économiques n'a pas l'habitude de procéder à un examen détaillé des crédits budgétaires concernant la S. N. C. F. et la R. A. T. P., tâche traditionnellement réservée à votre Commission des Finances. Cependant, la *détérioration* de la situation financière de ces deux sociétés nationales la conduit, cette année, à en examiner d'un peu plus près le bilan.

I. — LA S. N. C. F.

Nous vous indiquerons, tout d'abord, les principales contributions accordées à la S. N. C. F. à des titres divers.

A. — Contributions financières et remboursement de services accordés par l'Etat à la S. N. C. F.

(En millions de francs.)

| | LOI de finances 1963. | CREDITS totaux accordés. | LOI de finances 1964. |
|--|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------------|
| <i>Insuffisance de recettes.</i> | | | |
| Indemnité compensatrice pour non-application de majorations tarifaires. | Mémoire. | 300 | Mémoire. |
| Subvention pour la couverture du déficit d'exploitation | 423 | 715 | 874 |
| <i>Indemnités conventionnelles.</i> | | | |
| Lignes militaires | 10 | 10 | 10 |
| Entretien et renouvellement de la voie et installations fixes..... | 761 | 761 | 822 |
| Passages à niveau | 10 | 10 | 14 |
| Participation à certaines charges de retraite | 543 | 543 | 550 |
| <i>Remboursement de services.</i> | | | |
| Remboursement de charges d'emprunt. | 8 | 8 | 8 |
| Indemnités compensatrices de réduction de tarifs (familles nombreuses et pensionnés) | 233 | 233 | 258 |
| Indemnités compensatrices de réduction de tarifs (militaires) | 189 | 189 | 207 |
| Transport de charbon à tarif réduit ... | 40 | 40 | 40 (1) |
| Réparation des dommages de guerre .. | 34 | 34 | 34 |

(1) Budget de l'industrie : chapitre 44-12.

B. — Situation financière de la S. N. C. F.

Ainsi que nous l'avons déjà indiqué l'an dernier, on peut considérer comme soutien financier apporté par l'Etat à la S. N. C. F. les crédits qui lui sont accordés aux titres : subvention d'exploitation, infrastructure et participation à certaines charges de retraite.

Ainsi définis, ces crédits ont évolué d'une année à l'autre de la manière suivante :

| | |
|-------------------------------------|-----------------|
| 1963 (crédits totaux accordés)..... | 2.029 millions. |
| 1964 (loi de finances)..... | 2.260 millions. |
| | <hr/> |
| Différence 1963/1964..... | + 231 millions. |

Nous osions espérer que les crédits budgétaires seraient cette fois suffisants, compte tenu du relèvement des tarifs intervenu dans le courant de 1963, mais les prévisions faites par la S. N. C. F. et les pressions qui s'exercent sur le plan social nous donnent à penser que le total des subventions devra être relevé de près de 300 millions.

Quoi qu'il en soit, votre Commission tient à marquer très vivement sa surprise de voir le Gouvernement s'accommoder, à notre sens trop facilement, d'une *insuffisance de recettes* qui, par le biais de la Convention de 1937, pèse de plus en plus lourdement sur le budget des Travaux publics.

Alors que, chaque année, les crédits accordés aux routes, aux P. T. T. ou à l'E. D. F. font l'objet de discussions serrées et parfois orageuses, il est au moins étonnant que les dotations consenties aux chemins de fer puissent progresser à un pareil rythme sans qu'aucune observation ne soit faite et aucune restriction marquée.

A cette observation, nous en ajouterons une seconde, aussi peu originale — nous le reconnaissons : il est toujours impossible de connaître le budget véritable de la S. N. C. F. et nous ne sommes d'ailleurs pas sûrs que le Ministère de tutelle et même le Département des finances aient, à cet égard, des éléments absolument exacts et concordants.

Quand au fond même du problème du déficit, il est nécessaire pour l'aborder d'indiquer comment se répartissent, dans leurs

grandes masses, les dépenses et les recettes de la S. N. C. F. Voici, à ce sujet, les chiffres prévisionnels dont nous disposons concernant l'exercice 1963 (en millions de francs):

Dépenses.

| | |
|-------------------------------------|------------------|
| Personnels et charges sociales..... | 6.687 millions. |
| Energie de traction..... | 477 — |
| Matières et travaux..... | 1.611 — |
| Impôts | 365 — |
| Renouvellement | 799 — |
| Charges financières | 574 — |
| Autres dépenses | 768 — |
| <hr/> | |
| Total | 11.284 millions. |
| <hr/> <hr/> | |

Recettes.

| | |
|--|------------------|
| Produits du trafic..... | 8.580 millions. |
| (soit environ un tiers pour les voyageurs et deux tiers pour les marchandises). | |
| Recettes diverses | 696 — |
| Contributions de l'Etat..... | 1.321 — |
| Subvention d'équilibre | 687 — |
| <hr/> | |
| Total | 11.284 millions. |

Une première constatation s'impose : l'importance considérable du poste : personnels et charges sociales, qui absorbe, à lui seul, les trois quarts des produits du trafic.

En second lieu, nous observons que les recettes « voyageurs » sont relativement faibles par rapport aux dépenses qu'entraîne le transport des personnes. On peut donc estimer que *l'essentiel du déficit est imputable à ce secteur et plus spécialement à l'activité des chemins de fer de banlieue.*

Enfin, si l'électrification permet de réduire de façon sensible certaines dépenses de matériel et de personnel, il n'en reste pas moins vrai que celles concernant l'énergie ne représentent qu'une part infime du total.

Dans l'impossibilité où l'on se trouve de réduire les charges financières de la S. N. C. F. de façon notable, il faudrait donc procéder à un *nouveau relèvement des tarifs*, mais cette solution paraît, également, difficile à envisager en raison de la conjoncture économique actuelle, de la concurrence de la route et de la voie d'eau, et de la politique générale de stabilisation des prix.

Votre Commission estime, cependant, que la situation pourrait être sinon améliorée, du moins clarifiée, si le budget des Travaux publics n'avait à supporter que les charges financières inhérentes au transport par fer et non celles concernant, par exemple, certaines retraites et les réductions accordées aux familles nombreuses, qui ont un caractère purement social. Le transfert de ces dépenses aux ministères appropriés aurait, de plus, l'avantage de mettre le Ministre des Travaux publics en meilleure position pour défendre l'ensemble de ces crédits auprès de son collègue du Ministère des Finances.

C. — Evolution générale du trafic ferroviaire depuis 1958.

1°) Voyageurs/km (en milliards).

| | 1958 | 1962 | Pourcentages d'augmentation. |
|-------------------------------|-------------|-------------|---------------------------------|
| Grande banlieue de Paris..... | 4,3 | 4,6 | 7 % |
| Grandes lignes..... | 28 | 31,1 | 11 % |
| Total | 32,3 | 35,7 | 10 % |

A noter que 10 % des voyageurs ont parcouru plus de 300 km et 66,7 % moins de 50.

2°) Tonnes/km (en milliards).

| | |
|---------------------------------|------|
| 1958 | 52,9 |
| 1962 | 61,2 |
| Pourcentage d'augmentation..... | 16 % |

Au sujet du transport de marchandises, il convient de signaler que la part des wagons particuliers est passée de 31 % en 1958 à 36 % en 1961.

D'autre part, la proportion du trafic effectué par trains complets et « groupages » est restée à peu près constante : environ 22 %.

Pour 1963, les premières indications montrent une grande stabilité du trafic, tant pour les voyageurs : 11,5 milliards de voyageurs/km en juin, juillet, août, contre 11,3 en 1962, que pour les marchandises : 15 milliards de tonnes/km contre 14,7, au cours de la même période.

Cependant, au total, pour l'année 1963 et compte tenu des résultats exceptionnels des premiers mois dus à un hiver rigoureux, l'augmentation sera de 4 % pour les marchandises et 3 % pour les voyageurs.

Si l'on considère, maintenant, la situation sur le plan européen, on constate que, chez nos partenaires du Marché commun, le trafic « voyageurs » progresse plus rapidement qu'en France, tandis que le mouvement des marchandises s'accroît dans notre pays à une cadence généralement plus élevée.

Quant à la part du trafic ferroviaire dans le transport total, nous nous bornerons à indiquer qu'elle reste à peu près constante dans le domaine des marchandises : 59 %, mais que l'indice de la circulation routière totale (évalué en véhicules/km) s'accroît en moyenne chaque année de 12 à 15 %, contre 2 % pour le transport de voyageurs par fer.

La limitation du potentiel ferroviaire et le développement très rapide d'un parc automobile qui va disposer bientôt d'un réseau routier notablement amélioré ne feront qu'accroître dans l'avenir cette disparité d'évolution.

D. — Investissements de la S. N. C. F.

Les rapports de nos collègues Ruais et Catalifaud, à l'Assemblée nationale, ont été suffisamment détaillés pour que nous n'ayons pas à évoquer longuement cette question, autrement qu'en en soulignant les principaux points.

La situation des investissements de la S. N. C. F. est caractérisée par deux retards par rapport au IV^e Plan : sur l'accroissement du parc de matériel et sur le programme d'électrification.

Le IV^e Plan prévoyait un effort de 40.000 wagons en quatre ans, soit 10.000 wagons par an. Or, en 1963, on n'aura atteint que 9.000 wagons. Par contre, en 1964, on atteindra 10.400 wagons.

Pour ce qui est de l'électrification, l'année 1963 aura vu s'achever l'électrification Paris—Bruxelles par Feignies, avec sa branche Paris—Liège par Jeumont. La ligne Dijon—Neufchâteau est presque terminée et sera mise en service l'an prochain. Compte tenu de ces travaux, la longueur totale du réseau électrifié était de 7.625 km au 1^{er} novembre 1963.

A l'achèvement du IV^e Plan, devaient être engagées :

— Les lignes Paris—Le Havre, Marseille—Vintimille, Le Mans—Rennes, Creil—Achères.

Les trois premières opérations se trouvent effectivement engagées, mais la liaison Creil—Achères ne le sera pas. Par contre, le matériel de traction électrique suit aisément. Sur le plan de la traction Diesel, on notera la sortie des premières locomotives de 2.500 CV, mais la S. N. C. F. est obligée d'amortir le parc à vapeur restant.

Le budget d'investissements de la S. N. C. F. tel qu'il est projeté s'établit en programme à 1.549 millions, en paiements à 1.600 millions.

| PROGRAMME (opérations pluriannuelles). | 1963 (estimation actuelle). | 1964 |
|---|--------------------------------|-------|
| | (En millions de francs.) | |
| Matériel roulant neuf..... | 769 | 865 |
| Transformation de matériel..... | 77 | 110 |
| Electrification | 402 | 185 |
| Autres installations fixes..... | 225 | 374 |
| Reconstitution | 25 | 15 |
| Total, sans frais généraux. | 1.498 | 1.549 |

| PAIEMENTS | 1963 (estimation actuelle). | 1964 (propositions). |
|--|--------------------------------|-------------------------|
| | (En millions de francs.) | |
| I. — Opérations pluriannuelles : | | |
| Matériel roulant neuf..... | 689 | 755 |
| Transformation de matériel, mobilier et outillage..... | 70 | 81 |
| Electrification | 235 | 255 |
| Autres installations fixes..... | 321 | 380 |
| Reconstitution | 48 | 38 |
| Total | 1.390 | 1.509 |
| II. — Opérations annuelles : | | |
| Participations | 17 | 15 |
| III. — Frais généraux..... | 70 | 76 |
| Total général..... | 1.475 | 1.600 |

| | |
|--|----------------|
| <i>Le financement s'établirait ainsi :</i> | Millions de F. |
| Annuité de renouvellement..... | 780 |
| Contribution du compte Exploitation..... | 141 |
| Versement du Trésor au titre Reconstitution..... | 32 |
| Banque européenne d'investissements..... | 40 |
| Emprunts | 607 |
| | <hr/> 1.600 |

Dans le compte de financement, une ligne de 40 millions correspond à la première des deux tranches égales consenties par la Banque européenne d'investissements pour l'électrification de *Le Mans—Rennes*.

E. — Améliorations du service voyageurs.

Les progrès de la technique ont joué un grand rôle dans l'évolution du service voyageurs.

Les efforts intenses de la S. N. C. F. ont porté sur :

- l'électrification des grandes relations ;
- l'accroissement du confort ;

- l'utilisation de trains automoteurs rapides ;
- la création de trains d'affaires ;
- la création, depuis 1957, de trains Trans-Europ-Express.

En plus de l'augmentation progressive de la vitesse des trains, celle du nombre des voyageurs empruntant des trains rapides à grande vitesse (c'est-à-dire à plus de 100 km/heure) a également augmenté. En effet, le nombre de kilomètres journaliers parcourus à plus de 100 km/heure était de 15.600 en 1938 ; il est passé à 95.300 en 1962.

D'autre part, l'augmentation de la puissance des engins de traction a permis d'élever le nombre de places offertes dans ces trains.

Les tableaux suivants concernant, d'une part, les relations au départ de Paris (radiales) et, d'autre part, les lignes transversales, rendent compte des progrès accomplis depuis 1920, tant par l'amélioration des voies et de la signalisation qu'en raison de l'électrification.

Temps de parcours sur relations radiales, (Meilleurs trains.)

| RELATIONS DE PARIS | KILOMETRES | 1920 | | | 1938 | | | 1954 | | | 1962 | | |
|--------------------|------------|--------------------|----|---------------|--------------------|----|---------------|--------------------|----|---------------|--------------------|----|---------------|
| | | Temps de parcours. | | Vitesse km/h. |
| | | h. | m. | | h. | m. | | h. | m. | | h. | m. | |
| Strasbourg | 504 | 8 | 24 | 60 | 4 | 25 | 114 | 5 | 10 | 98 | 4 | 11 | 120 |
| Mulhouse | 492 | 8 | 02 | 61 | 5 | 25 | 91 | 5 | 04 | 97 | 4 | 24 | 112 |
| Lille | 251 | 3 | 09 | 80 | 2 | 23 | 105 | 2 | 25 | 104 | 2 | 10 | 116 |
| Boulogne | 254 | 3 | 28 | 73 | 2 | 34 | 99 | 2 | 46 | 92 | 2 | 28 | 103 |
| Le Havre (1)..... | 228 | 3 | 18 | 69 | 1 | 58 | 116 | 2 | 24 | 95 | 2 | 24 | 95 |
| Brest | 622 | 11 | 50 | 53 | 7 | 10 | 87 | 7 | 33 | 82 | 6 | 17 | 99 |
| Quimper | 621 | 12 | 25 | 52 | 7 | 58 | 78 | 7 | 56 | 78 | 6 | 15 | 99 |
| Bordeaux | 581 | 8 | 53 | 65 | 5 | 41 | 101 | 5 | 10 | 113 | 4 | 43 | 123 |
| Toulouse | 713 | 12 | 08 | 59 | 8 | 46 | 81 | 8 | 30 | 84 | 6 | 45 | 106 |
| Marseille | 863 | 13 | 45 | 63 | 9 | 05 | 95 | 8 | 03 | 107 | 7 | 10 | 120 |
| Nice | 1.088 | 18 | 46 | 58 | 12 | 10 | 89 | 11 | 00 | 90 | 10 | 19 | 105 |
| Perpignan | 1.001 | 21 | 23 | 48 | 12 | 32 | 82 | 11 | 13 | 92 | 9 | 43 | 103 |

(1) Le temps de parcours pour la relation Paris-le Havre est maintenant plus élevé qu'en 1938 car, à cette époque, circulaient des autorails Bugatti abandonnés depuis la guerre.

Temps de parcours sur relations transversales (Services directs.)

| | 1920 | 1938 | 1954 | 1962 |
|--------------------|---------|---------|---------|---------|
| Lyon—Bordeaux..... | 13 h 50 | 11 h 40 | 8 h 44 | 8 h 14 |
| Lyon—Nantes..... | 14 h 17 | 10 h 31 | 10 h 27 | 7 h 08 |
| Bayonne—Lyon..... | 22 h 03 | 20 h 14 | 15 h 27 | 12 h 32 |

Toutefois, en ce qui concerne les liaisons transversales, votre Commission souhaiterait qu'un effort supplémentaire soit accompli dans les domaines du confort et de la rapidité.

*
* *

En conclusion, nous nous félicitons de l'amélioration apportée — grâce à d'importants investissements— au fonctionnement des services ferroviaires, tant dans le domaine des voyageurs que de celui des marchandises, mais, au moment où la fin des travaux d'électrification va permettre de réduire l'effort de modernisation consacrée par l'Etat à la S. N. C. F., nous espérons qu'un effort financier comparable sera maintenant effectué et de semblables facilités d'emprunt consenties en faveur de la route et de voie d'eau. Nous pourrions ainsi disposer dans un délai rapide d'une infrastructure routière et fluviale en harmonie avec celle du rail.

D'autre part, nous souhaitons que soit enfin réglée la situation irritantes de cheminots Anciens Combattants qui doivent pouvoir obtenir, à l'instar des fonctionnaires, le bénéfice de la « campagne simple » et de la « campagne double ».

*
* *

II. — LA R. A. T. P.

A. — Les travaux de modernisation et leur financement.

En raison de l'insuffisance des investissements réalisés depuis 1948, les objectifs du IV^e Plan visent essentiellement à :

- rattraper le retard accumulé ;
- faire face aux besoins créés par l'accroissement de la population de la région parisienne ;
- permettre un développement normal de la région parisienne.

Dans cette optique, la loi d'approbation du IV^e Plan a prévu, pour la période de 1962-1965, l'engagement de dépenses atteignant 1.611,3 millions de francs et des paiements d'un montant total de 1.475,4 millions de francs.

Mais l'établissement d'un « programme quadriennal d'équipement de la Région de Paris » par le District doit entraîner une mise au point du IV^e Plan.

Les modifications principales intéressent, d'une part, la ligne régionale Est-Ouest, dont la réalisation se trouve avancée à l'Ouest comme à l'Est, et, d'autre part, l'adaptation des lignes du métropolitain dans le secteur Centre-Nord (lignes n^{os} 13 et 4), dont les transformations doivent désormais tenir compte de la construction prévue d'une ligne régionale Nord.

En outre, le prolongement de la ligne n^o 3 à la Porte de Bagnolet a été prévu pour desservir l'aboutissement de l'antenne de l'autoroute Nord.

Pour les exercices 1962-1965, le total des autorisations de programme atteindrait, de ce fait, 2.004,75 millions de francs (au lieu de 1.611,3). Cependant, les aménagements de l'échéancier conduisent à évaluer le montant des paiements du Plan de quatre ans, dans cette hypothèse, à 1.161,4 millions de francs, au lieu de 1.475,4.

En ce qui concerne le financement de ces dépenses, la Régie ne pouvant supporter seule un pareil effort financier, les règles suivantes ont donc été admises — en 1961 — par un comité inter-ministériel :

— seront à la charge des collectivités les dépenses d'infrastructure correspondant à la création de liaisons nouvelles (telles que la ligne régionale Est-Ouest) ;

— resteront à la charge de la Régie les dépenses d'acquisition du matériel roulant, ainsi que celles ayant pour objet l'adaptation et la modernisation des réseaux existants.

Ce principe a été appliqué pour le financement des dépenses d'infrastructure de la ligne régionale Est-Ouest, qui est assuré au cours des exercices 1962 à 1964 par des subventions d'équipement réparties par moitié entre le District et l'Etat.

Exercice 1963.

Les prévisions de paiements, revues en juillet 1963 lors de l'examen du programme de premier établissement 1964, s'élèvent au total à 178 millions de francs dont 146 à la charge de la Régie et 32 à la charge des collectivités.

En ce qui concerne le financement des dépenses à la charge de la Régie, la nouvelle autorisation d'emprunt accordée s'élève à 150 millions de francs, dont 50 au titre de prêt du F. D. E. S.

Quant aux opérations à la charge des collectivités, concernant la ligne régionale Est-Ouest, elles sont supportées à égalité par le District et l'Etat.

Exercice 1964.

Le financement des dépenses prévues en 1964, soit 312 millions de francs, doit être assuré comme suit :

| | |
|---|--------|
| — sur emprunts à contracter par la Régie..... | 155 |
| (dont 40 au titre de prêt du F. D. E. S.) | |
| — sur subventions d'équipement..... | 151,60 |
| — sur trésorerie Régie..... | 5,40 |

Exercices ultérieurs.

Le problème de financement des dépenses d'investissements de la Régie à prévoir au cours des exercices 1965 et ultérieurs a fait l'objet d'une étude au Ministère des Travaux publics et des Transports ; cette étude a été adressée aux Administrations intéressées.

B. — Etat d'avancement des deux principales opérations.

1. — Ligne régionale Est-Ouest.

a) Partie Ouest (section Saint-Germain—Auber).

Deux chantiers sont installés, l'un au Rond-Point de la Défense, l'autre à l'Etoile, pour la construction du tunnel entre ces deux stations.

Les entreprises adjudicataires utilisent des « boucliers » équipés de perforatrices et d'un appareillage mécanique d'évacuation des déblais.

A la Défense, la nature du sous-sol traversé a exigé des mesures particulières et ralenti la progression du « bouclier ». La longueur du souterrain terminé est d'environ 155 mètres. A l'Etoile, les installations de chantier sont très avancées ; le « bouclier » sera mis en place vers le mois de février 1964.

Le deuxième chantier servira également à l'établissement de la station Etoile.

La station Défense sera construite, en liaison avec les travaux des voies souterraines, par l'établissement public pour l'aménagement de la Défense.

La transformation de la section Saint-Germain—La Folie et la construction de la section Etoile—Auber faisant l'objet d'autorisations d'engagement dans le programme 1964, il est vraisemblable que l'ensemble de la partie de ligne comprise entre Saint-Germain et Auber pourra être mise en exploitation vers la fin de 1967.

En ce qui concerne le matériel roulant, les commandes passées en mai 1963 portent sur la fourniture de 184 véhicules (124 motrices et 60 remorques) avec parc de rechange. Les trains qui seront formés avec ce matériel étaient initialement destinés tant à la section La Folie—Etoile qu'à la ligne de Vincennes : en raison de l'ajournement de l'opération Vincennes—Nation, ce matériel sera affecté en totalité à la section Saint-Germain—Auber.

b) Partie Est (Boissy-Saint-Léger—Nation).

Entre Boissy-Saint-Léger et Vincennes les travaux en cours sont effectués par la S. N. C. F. pour le compte de la Régie : ils

concernent des abaissements de voies et la construction de quais hauts dans certaines stations. Les études relatives aux stations à transformer, avec implantations de terminus routiers et parkings, se poursuivent.

Dans le cas où les autorisations de programme pour la construction de la section Vincennes—Nation et la commande du matériel roulant nécessaire à l'exploitation de la ligne entre Boissy-Saint-Léger et Nation, différées au programme 1964, pourraient être obtenues en 1965, la mise en service serait alors envisagée pour 1968.

2. — *Augmentation de la capacité de transport de la ligne n° 1.*

En ce qui concerne l'équipement de la ligne avec du matériel roulant sur pneumatiques, la transformation des installations fixes est terminée. La mise en service des deux premiers trains a été effectuée le 31 mai 1963, la livraison du matériel s'effectue progressivement et sera achevée dans le courant du deuxième semestre 1964.

En ce qui concerne l'allongement des quais des stations en vue de la circulation des trains de six voitures, les nouvelles installations ont été mises en service le 2 septembre 1963.

C. — **Les crédits de fonctionnement en 1963 et 1964.**

a) *L'exercice 1963.*

Le budget d'exploitation de l'exercice 1963 s'élève, après révision, à 1.168 millions de francs sur la base des tarifs actuels (module : 0,185 F).

En application des dispositions du décret n° 60-1142 du 27 octobre 1960, la charge des remboursements de pertes de recettes pour réductions tarifaires, article 8 (§ 2), ainsi que celle de l'indemnité compensatrice pour non-augmentation des tarifs, article 7 (§ 3), sont réparties dans la proportion de 70 % pour l'Etat et 30 % pour les collectivités locales de la région parisienne.

Dans ces conditions, les parts de l'Etat et des collectivités locales seraient les suivantes :

| | PART Etat. | PARTS collectivités locales. | ENSEMBLE |
|---|---------------|------------------------------------|------------|
| (En millions de francs.) | | | |
| Remboursements de pertes de recettes pour réductions tarifaires : | | | |
| Article 8, § 2..... | 93,1 | 39,9 | 133 |
| Article 8, § 5..... | 3 | » | 3 |
| Indemnité compensatrice pour non-augmentation des tarifs..... (Article 7, § 3.) | 171,5 | 73,5 | 245 |
| Total | 267,6 | 113,4 | 381 |

Le crédit prévu par la loi de finances 1963 était de 257,2 millions de francs au lieu de 267,6 actuellement demandés.

b) *L'exercice 1964.*

Le budget d'exploitation de l'exercice 1964, tel qu'il a été établi par le Conseil d'administration de la Régie dans sa séance du 25 octobre 1963, s'élève en dépenses comme en recettes, à un montant de 1.321 millions de francs.

Cet équilibre implique l'abandon du module tarifaire actuel de 0,185 F et l'application du module 0,27 F se substituant au module tarifaire actuel de 0,185 F. Ainsi le prix du carnet de billets de métro ou d'autobus serait porté de 3,70 à 5,40 et celui de la carte hebdomadaire de travail de 3 F à 4,30 F.

Dans cette hypothèse, les participations de l'Etat et des collectivités locales au budget d'exploitation de la Régie seraient les suivantes :

| | ETAT | COLLECTIVITES locales. | TOTAL |
|--|-------|---------------------------|-------|
| Remboursements de pertes de recettes pour réductions tarifaires : | | | |
| Article 8, § 2..... | 137,2 | 58,8 | 196 |
| Article 8, § 5..... | 6 | » | 6 |

Au cas où les tarifs actuels seraient maintenus, hypothèse selon laquelle les crédits budgétaires ont été approximativement évalués, les participations publiques deviendraient :

| | ETAT | COLLECTIVITES locales. | TOTAL |
|--|-------|---------------------------|-------|
| Remboursements de pertes de recettes pour réductions tarifaires : | | | |
| Article 8, § 2..... | 97,3 | 41,7 | 139 |
| Article 8, § 5..... | 4 | » | 4 |
| Indemnité compensatrice pour non-augmentation des tarifs..... (Article 7, § 3). | 249,9 | 107,1 | 357 |
| Total | 351,2 | 148,8 | 500 |

En ce qui concerne la part de l'Etat, la différence entre les 351,2 millions de francs nécessaires et le chiffre inscrit au projet de budget, soit 332,2 millions de francs, s'explique par l'accroissement des charges de la R. A. T. P. intervenu depuis la date d'établissement des fascicules budgétaires.

D. — Evolution du trafic de la R. A. T. P.

Au cours de l'année 1962, le nombre de voyageurs transportés sur les réseaux de la Régie s'est élevé à 1.946 millions, contre 1.956 millions en 1961.

Le trafic du réseau métropolitain, qui s'était stabilisé au cours des huit premiers mois de l'année 1962, après une nette régression en 1961, avait bénéficié d'une reprise sensible dès le mois de septembre. Le nombre de voyageurs transportés en 1962 avait été supérieur d'environ 1,8 % à celui de l'année précédente, correction faite des grèves.

En revanche, le trafic du réseau routier avait diminué de 4 % par rapport à 1961, compte tenu de l'incidence des grèves. Cette baisse avait eu pour causes principales l'insuffisance et l'irrégularité du service effectué ; les difficultés de recrutement n'ont

pas permis, en effet, de porter les effectifs d'exploitation au niveau nécessaire, tandis que la diminution constante de la vitesse de circulation aggravait cette situation.

En 1963, l'analyse de l'évolution du trafic montre que l'augmentation du nombre de voyageurs transportés sur le métropolitain, constatée depuis septembre 1962, s'est poursuivie au cours de l'ensemble des neuf premiers mois de l'année.

Pour les neuf premiers mois de l'exercice 1963, on enregistre une tendance à l'étalement de la pointe du soir et, dans l'ensemble, le trafic des réseaux s'accroît de 1,5 % (+ 3,7 % pour le réseau métropolitain, — 1,6 % pour le réseau routier).

La baisse du trafic du réseau routier s'explique, pour le premier trimestre, par les rigueurs d'un hiver exceptionnel, et, pour les neuf premiers mois, par des causes identiques à celles signalées en 1962 ; elle porte essentiellement sur les lignes de Paris. On peut admettre que la majeure partie des voyageurs ayant délaissé le réseau de surface s'est reportée sur le métropolitain, qui a bénéficié, en outre, d'un apport de nouveaux usagers.

En 1964, on doit tabler, dans l'hypothèse du maintien de la tarification actuelle, sur une certaine augmentation du nombre de voyageurs du réseau ferré métropolitain, ainsi que de la ligne de Sceaux. Sur le réseau routier, avec un service plus rapide et mieux adapté aux besoins de la population, le trafic devrait se redresser.

Il est enfin signalé que le Conseil d'administration du Syndicat des transports parisiens a accepté le principe de la création de trois nouvelles lignes d'autobus bleus à petite capacité sur des relations urbaines à fort trafic.

Ces trois lignes s'ajouteront aux deux lignes A et B mises en service le 18 décembre 1961.

La commande du matériel roulant destiné à l'exploitation de ces nouvelles lignes a été passée ; la livraison est prévue dans le courant du deuxième semestre 1964.

*

* *

E. — Observations de votre Commission.

Votre Commission observe avec inquiétude l'accroissement continu des participations des collectivités publiques. La part de l'Etat, notamment, passerait, dans l'hypothèse du maintien des tarifs actuels, de 267 millions de francs, en 1963, à 351 en 1964.

Cette progression ne doit pas surprendre : les tarifs actuellement appliqués — en vigueur depuis le 1^{er} août 1960 — permettaient d'assurer l'équilibre financier de l'exercice 1960 ; il est bien évident que, depuis cette époque, l'évolution de la conjoncture économique et la réalisation d'un important programme d'investissements ont exigé un relèvement important du niveau des recettes d'équilibre.

Mais ceci nous conduit, une fois de plus, à évoquer le problème des transports urbains des grands centres de province. En effet, comme nous l'avons déjà fait observer, les habitants de ces villes soutiennent par leurs contributions au budget de l'Etat l'activité de la R. A. T. P. dont ils ne bénéficient que très accidentellement, mais ils doivent, dans le même temps, payer pour leurs transports des tarifs incomparablement plus élevés que les Parisiens.

Nous souhaitons donc que la participation de l'Etat au déficit de la R. A. T. P. soit réduite ou que les transports urbains de province soient également subventionnés.

*

* *

Sous le bénéfice de ces observations, votre Commission des Affaires Economiques et du Plan vous propose de donner un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1964, adopté par l'Assemblée Nationale, et concernant la S. N. C. F. et la R. A. T. P.

LES TRANSPORTS FERROVIAIRES, FLUVIAUX,

(Sources : Direction Générale de la S. N. C. F., Office national de la navigation, Ministère des Travaux

| ANNEES ET MOIS | TRANSPORTS FERROVIAIRES S. N. C. F. | | | | | | |
|-----------------------------|-------------------------------------|---|--|---------------------|--|--------------------|---|
| | TRAFFIC MARCHANDISES | | | TRAFFIC VOYAGEURS | | PARC UTILISABLE | |
| | Marchandises tonnage expédié. | | Tonnage kilométrique (millions de T. K.). | Brut (millions). | Kilométrique (milliards de V. K.). | Traction. | |
| | Total (milliers de tonnes). | Dont combustibles minéraux solides (milliers de tonnes). | | | | Total (nombre). | Dont locomotives électriques (nombre). |
| 1953 — Janvier | 13.460 | 3.910 | 3.290 | 42,1 | 1,79 | 8.620 | 850 |
| Février | 12.980 | 3.830 | 3.270 | 39,7 | 1,64 | 8.585 | 850 |
| Mars | 14.410 | 3.790 | 3.600 | 46,3 | 2,04 | 8.585 | 850 |
| Avril | 13.630 | 3.490 | 3.360 | 43,9 | 2,24 | 8.593 | 870 |
| Mai | 12.750 | 3.360 | 3.180 | 45,2 | 2,21 | 8.644 | 883 |
| Juin | 14.240 | 3.660 | 3.620 | 45,1 | 2,55 | 8.592 | 889 |
| Juillet | 13.220 | 3.450 | 3.330 | 41,5 | 3,53 | 8.742 | 909 |
| Août | 7.140 | 2.150 | 1.760 | 22,5 | 1,76 | 8.821 | 932 |
| Septembre | 14.610 | 3.860 | 3.730 | 41,4 | 2,45 | 8.691 | 914 |
| Octobre | 16.470 | 4.120 | 3.970 | 41,6 | 1,90 | 8.440 | 896 |
| Novembre | 15.060 | 3.860 | 3.580 | 43,9 | 1,76 | 8.345 | 885 |
| Décembre | 14.780 | 3.880 | 3.650 | 42,3 | 2,03 | 8.399 | 891 |
| <i>Moyenne</i> | 13.563 | 3.613 | 3.362 | 41,3 | 2,16 | 8.637 | 885 |
| 1954 — Janvier | 13.370 | 4.130 | 3.370 | 41,5 | 1,74 | 8.252 | 888 |
| Février | 13.300 | 4.210 | 3.330 | 36,2 | 1,42 | 8.164 | 890 |
| Mars | 14.290 | 3.770 | 3.640 | 43,2 | 1,77 | 8.148 | 896 |
| Avril | 12.780 | 3.320 | 3.210 | 42,7 | 2,17 | 8.235 | 906 |
| Mai | 12.810 | 3.330 | 3.260 | 42,6 | 1,99 | 8.136 | 918 |
| Juin | 13.170 | 3.390 | 3.330 | 43,0 | 2,47 | 8.076 | 936 |
| Juillet | 13.310 | 3.430 | 3.280 | 41,4 | 3,21 | 8.268 | 947 |
| Août | 12.270 | 3.500 | 2.990 | 38,7 | 3,30 | 8.198 | 956 |
| Septembre | 14.350 | 3.870 | 3.490 | 41,1 | 2,44 | 8.138 | 954 |
| Octobre | 16.050 | 3.950 | 3.750 | 41,8 | 2,00 | 7.804 | 912 |
| Novembre | 16.160 | 4.010 | 3.720 | 43,2 | 1,88 | 7.734 | 914 |
| Décembre | 17.340 | 4.720 | 4.170 | 44,9 | 2,18 | 7.813 | 931 |
| <i>Moyenne</i> | 14.100 | 3.803 | 3.462 | 41,7 | 2,22 | 8.080 | 921 |
| 1955 — Janvier | 14.910 | 4.470 | 3.630 | 42,2 | 1,81 | 7.716 | 939 |
| Février | 14.660 | 4.190 | 3.640 | 38,5 | 1,62 | 7.655 | 936 |
| Mars | 16.130 | 4.310 | 3.990 | 43,7 | 1,86 | 7.701 | 937 |
| Avril | 15.780 | 4.260 | 3.840 | 42,6 | 2,21 | 7.734 | 958 |
| Mai | 15.740 | 4.310 | 3.850 | 44,2 | 2,13 | 7.743 | 968 |
| Juin | 16.220 | 4.250 | 4.030 | 43,0 | 2,49 | 7.743 | 957 |
| Juillet | 15.200 | 3.980 | 3.730 | 41,4 | 3,42 | 7.958 | 986 |
| Août | 14.280 | 3.840 | 3.490 | 40,9 | 3,41 | 8.019 | 1.009 |
| Septembre | 15.560 | 3.920 | 3.830 | 41,0 | 2,53 | 7.955 | 1.000 |
| Octobre | 17.840 | 4.297 | 4.250 | 42,6 | 2,17 | 7.786 | 982 |
| Novembre | 17.360 | 4.350 | 4.160 | 44,2 | 1,88 | 7.794 | 976 |
| Décembre | 17.740 | 4.610 | 4.360 | 44,7 | 2,26 | 7.833 | 1.008 |
| <i>Moyenne</i> | 15.950 | 4.232 | 3.900 | 42,4 | 2,32 | 7.803 | 971 |

X E I

MARITIMES ET AERIENS DE 1953 A 1962

Publics et des Transports, Secrétariat Général de l'Aviation Civile et Commerciale.)

| (fin de période). | | VOIES NAVIGABLES | | TRANSPORTS MARITIMES | | | TRANSPORTS AERIENS |
|----------------------------------|--------------------|---|--|---|---|--|--|
| | | Trafic brut total (milliers de tonnes). | Trafic kilométrique (millions de T. K.). | TRAFFIC MARCHANDISES | | Trafic voyageurs entrées plus sorties (grande et moyenne navigation) (milliers). | Trafic total de passagers. (milliers). |
| Matériel roulant. | | | | Marchandises embarquées (milliers de tonnes). | Marchandises débarquées (milliers de tonnes). | | |
| Voitures à voyageurs (milliers). | Wagons (milliers). | | | | | | |
| 15,0 | 281,2 | 3.498 | 534 | 1.763 | 3.425 | 116,4 | 121,6 |
| 14,9 | 272,0 | 3.491 | 535 | 1.721 | 3.064 | 95,5 | 119,9 |
| 15,0 | 271,0 | 4.107 | 609 | 1.984 | 3.279 | 153,6 | 156,7 |
| 15,2 | 272,0 | 4.412 | 698 | 1.877 | 3.309 | 234,0 | 173,6 |
| 15,2 | 268,0 | 4.279 | 674 | 1.882 | 3.393 | 229,5 | 175,5 |
| 15,5 | 268,0 | 4.399 | 723 | 1.931 | 3.340 | 309,5 | 174,6 |
| 15,9 | 265,0 | 4.640 | 702 | 1.902 | 3.301 | 552,7 | 220,6 |
| 16,0 | 278,0 | 3.707 | 619 | 1.651 | 3.232 | 543,6 | 202,4 |
| 15,6 | 279,0 | 4.732 | 766 | 1.824 | 3.188 | 415,3 | 215,3 |
| 15,1 | 283,0 | 4.997 | 693 | 1.968 | 3.292 | 213,1 | 174,7 |
| 14,9 | 286,0 | 4.522 | 661 | 1.705 | 3.502 | 120,6 | 135,1 |
| 15,1 | 281,0 | 3.972 | 604 | 2.008 | 3.426 | 142,0 | 127,4 |
| 15,3 | 275,4 | 4.230 | 651 | 1.898 | 3.371 | 283,2 | 166,5 |
| 15,0 | 277 | 3.066 | 499 | 1.820 | 3.366 | 111,0 | 99,4 |
| 14,8 | 272 | 2.185 | 349 | 1.745 | 3.352 | 90,2 | 90,1 |
| 14,7 | 273 | 4.496 | 718 | 1.936 | 3.847 | 129,0 | 120,4 |
| 15,4 | 273 | 4.615 | 741 | 1.831 | 3.717 | 259,4 | 164,5 |
| 15,1 | 266 | 4.500 | 743 | 1.821 | 3.599 | 230,7 | 147,6 |
| 15,3 | 264 | 4.675 | 762 | 1.862 | 3.575 | 328,7 | 167,2 |
| 15,5 | 261 | 4.808 | 758 | 1.907 | 3.397 | 621,8 | 221,9 |
| 15,6 | 263 | 4.466 | 688 | 2.025 | 3.656 | 708,1 | 214,4 |
| 15,4 | 277 | 4.836 | 744 | 1.956 | 3.309 | 491,3 | 224,9 |
| 15,1 | 279 | 5.181 | 808 | 2.055 | 3.684 | 215,3 | 172,3 |
| 15,0 | 283 | 5.085 | 753 | 1.921 | 3.390 | 134,8 | 133,1 |
| 15,1 | 282 | 4.825 | 708 | 2.214 | 3.698 | 137,5 | 139,9 |
| 15,2 | 273 | 4.395 | 689 | 1.974 | 3.613 | 310,7 | 157,7 |
| 14,8 | 280 | 3.264 | 523 | 2.154 | 3.555 | 126,3 | 127,5 |
| 16,9 | 275 | 3.898 | 585 | 2.051 | 3.317 | 118,0 | 121,1 |
| 14,7 | 273 | 4.738 | 731 | 2.356 | 4.250 | 148,3 | 151,3 |
| 15,0 | 264 | 5.271 | 832 | 2.210 | 3.954 | 287,1 | 194,9 |
| 15,0 | 269 | 5.159 | 811 | 2.121 | 3.625 | 239,4 | 184,0 |
| 15,0 | 269 | 5.485 | 798 | 2.256 | 3.730 | 370,9 | 207,3 |
| 15,3 | 265 | 4.721 | 712 | 2.383 | 3.859 | 726,1 | 279,1 |
| 15,3 | 270 | 5.167 | 795 | 2.175 | 3.610 | 858,7 | 267,2 |
| 14,9 | 278 | 5.218 | 824 | 2.289 | 3.832 | 565,3 | 277,7 |
| 14,7 | 283 | 5.543 | 821 | 2.230 | 3.982 | 263,5 | 221,2 |
| 14,5 | 285 | 4.937 | 704 | 2.029 | 3.846 | 159,0 | 144,6 |
| 14,9 | 284 | 4.956 | 703 | 2.251 | 3.901 | 224,7 | 148,0 |
| 15,1 | 275 | 4.863 | 737 | 2.255 | 3.856 | 364,2 | 193,7 |

| ANNEES ET MOIS | TRANSPORTS FERROVIAIRES S. N. C. F. | | | | | | |
|----------------------|---------------------------------------|---|---|-------------------------|--|------------------------|---|
| | TRAFFIC MARCHANDISES | | | TRAFFIC VOYAGEURS | | PARC UTILISABLE | |
| | Marchandises tonnage expédié. | | Tonnage | Brut (millions). | Kilométrique (milliards de V. K.). | Traction. | |
| | Total (milliers de tonnes). | Dont combustibles minéraux solides (milliers de tonnes). | kilométrique (millions de T. K.). | | | Total (nombre). | Dont locomotives électriques (nombre). |
| 1956 — Janvier | 16.16.450 | 4.610 | 4.050 | 46,3 | 2,01 | 7.715 | 990 |
| Février | 14.490 | 4.170 | 3.550 | 39,3 | 1,71 | 7.592 | 982 |
| Mars | 18.302 | 4.946 | 4.592 | 44,1 | 2,37 | 7.648 | 1.002 |
| Avril | 16.490 | 4.300 | 4.100 | 44,0 | 2,18 | 7.741 | 1.025 |
| Mai | 16.360 | 4.130 | 4.060 | 45,7 | 2,57 | 7.732 | 1.035 |
| Juin | 17.520 | 4.340 | 4.340 | 43,0 | 2,61 | 7.766 | 1.059 |
| Juillet | 16.530 | 4.330 | 4.080 | 44,0 | 3,65 | 7.937 | 1.077 |
| Août | 15.520 | 4.350 | 3.790 | 38,0 | 3,70 | 7.955 | 1.100 |
| Septembre | 16.510 | 4.150 | 4.043 | 43,2 | 2,86 | 7.801 | 1.081 |
| Octobre | 19.040 | 4.708 | 4.586 | 45,1 | 2,32 | 7.626 | 1.045 |
| Novembre | 18.780 | 4.640 | 4.540 | 44,7 | 2,17 | 7.583 | 1.070 |
| Décembre | 18.470 | 4.500 | 4.490 | 48,2 | 2,62 | 7.791 | 1.106 |
| Moyenne | 17.039 | 4.431 | 4.185 | 43,8 | 2,57 | 7.741 | 1.048 |
| 1957 — Janvier | 18.390 | 4.915 | 4.520 | 47,9 | 2,25 | 7.535 | 1.110 |
| Février | 17.200 | 4.710 | 4.230 | 42,7 | 1,94 | 7.516 | 1.094 |
| Mars | 18.870 | 4.980 | 4.660 | 46,4 | 2,28 | 7.558 | 1.101 |
| Avril | 17.040 | 4.518 | 4.290 | 48,1 | 2,89 | 7.703 | 1.127 |
| Mai | 18.270 | 4.505 | 4.580 | 45,7 | 2,45 | 7.609 | 1.115 |
| Juin | 17.640 | 4.292 | 4.420 | 46,4 | 3,06 | 7.676 | 1.132 |
| Juillet | 18.230 | 4.586 | 4.600 | 46,1 | 3,84 | 7.858 | 1.155 |
| Août | 15.900 | 4.270 | 3.870 | 40,2 | 3,85 | 7.861 | 1.164 |
| Septembre | 17.430 | 4.294 | 4.330 | 45,8 | 3,08 | 7.719 | 1.150 |
| Octobre | 19.512 | 4.446 | 4.740 | 45,2 | 2,23 | 7.563 | 1.148 |
| Novembre | 19.390 | 4.440 | 4.710 | 45,5 | 2,11 | 7.469 | 1.144 |
| Décembre | 18.930 | 4.360 | 4.700 | 51,3 | 2,65 | 7.704 | 1.173 |
| Moyenne | 18.066 | 4.529 | 4.471 | 45,8 | 2,72 | 7.649 | 1.134 |
| 1958 — Janvier | 18.580 | 4.730 | 4.640 | 45,8 | 2,00 | 7.506 | 1.151 |
| Février | 17.110 | 4.210 | 4.330 | 43,1 | 1,87 | 7.494 | 1.165 |
| Mars | 18.690 | 4.380 | 4.670 | 46,5 | 2,36 | 7.510 | 1.179 |
| Avril | 17.800 | 4.152 | 4.470 | 47,3 | 2,53 | 7.599 | 1.197 |
| Mai | 17.560 | 4.103 | 4.440 | 47,7 | 2,55 | 7.557 | 1.214 |
| Juin | 18.060 | 4.360 | 4.570 | 46,3 | 2,88 | 7.578 | 1.206 |
| Juillet | 17.380 | 4.178 | 4.390 | 46,5 | 3,90 | 7.730 | 1.236 |
| Août | 14.270 | 3.520 | 3.490 | 39,2 | 3,82 | 6.816 | 1.263 |
| Septembre | 17.320 | 4.080 | 4.330 | 46,9 | 2,96 | 7.602 | 1.250 |
| Octobre | 19.160 | 4.350 | 4.740 | 48,3 | 2,53 | 7.351 | 1.252 |
| Novembre | 17.730 | 4.080 | 4.330 | 45,0 | 2,16 | 7.191 | 1.272 |
| Décembre | 18.270 | 4.310 | 4.480 | 49,9 | 2,75 | 6.400 | 1.272 |
| Moyenne | 17.661 | 4.204 | 4.407 | 46,0 | 2,69 | 7.511 | 1.221 |
| 1959 — Janvier | 17.720 | 4.600 | 4.410 | 49,1 | 2,19 | 7.102 | 1.268 |
| Février | 16.530 | 4.170 | 4.140 | 42,9 | 1,87 | 6.995 | 1.289 |
| Mars | 17.370 | 4.000 | 4.320 | 48,1 | 2,60 | 7.073 | 1.304 |
| Avril | 18.030 | 4.100 | 4.580 | 47,7 | 2,35 | 7.082 | 1.314 |
| Mai | 16.580 | 3.670 | 4.210 | 48,0 | 2,55 | 7.090 | 1.315 |
| Juin | 18.500 | 4.090 | 4.720 | 47,7 | 2,97 | 7.095 | 1.321 |

(1) A partir de janvier 1956, il n'est plus tenu compte des passagers transportés par les Compagnies C. C. T. A. et

1953 A 1962 (Suite.)

| (fin de période). | | VOIES NAVIGABLES | | TRANSPORTS MARITIMES | | | TRANSPORTS AERIENS |
|----------------------------------|--------------------|---|--|---|---|--|--|
| | | Trafic brut total (milliers de tonnes). | Trafic kilométrique (millions de T. K.). | TRAFFIC MARCHANDISES | | Trafic voyageurs entrées plus sorties (grande et moyenne navigation) (milliers). | Trafic total des passagers (milliers). |
| Matériel roulant. | | | | Marchandises embarquées (milliers de tonnes). | Marchandises débarquées (milliers de tonnes). | | |
| Voitures à voyageurs (milliers). | Wagons (milliers). | | | | | | |
| 14,5 | 285 | 4.632 | 696 | 2.348 | 4.155 | 154,2 | (1) 145,3 |
| 14,1 | 283 | 1.924 | 274 | 1.671 | 4.108 | 124,3 | 145,0 |
| 14,5 | 278 | 4.715 | 702 | 2.015 | 4.857 | 308,5 | 190,0 |
| 14,5 | 279 | 5.460 | 787 | 1.986 | 4.577 | 270,6 | 201,3 |
| 14,6 | 272 | 5.468 | 832 | 2.088 | 4.688 | 319,9 | 213,7 |
| 14,5 | 273 | 5.975 | 890 | 2.090 | 4.780 | 467,3 | 239,1 |
| 14,8 | 273 | 5.558 | 824 | 2.118 | 4.773 | 768,6 | 302,5 |
| 13,8 | 277 | 5.959 | 896 | 2.174 | 4.821 | 877,3 | 293,9 |
| 11,6 | 282 | 5.607 | 819 | 1.956 | 5.027 | 587,4 | 318,2 |
| 14,4 | 287 | 6.328 | 915 | 2.185 | 5.260 | 261,9 | 257,5 |
| 14,4 | 285 | 5.693 | 797 | 1.876 | 3.576 | 227,9 | 260,9 |
| 14,7 | 284 | 4.862 | 718 | 1.920 | 4.504 | 202,7 | 203,7 |
| 14,5 | 280 | 5.182 | 762 | 2.093 | 4.673 | 400,3 | 225,9 |
| 14,2 | 287 | 4.981 | 709 | 1.735 | 4.538 | 193,3 | 191,1 |
| 14,2 | 282 | 4.553 | 668 | 1.651 | 4.396 | 135,7 | 168,1 |
| 14,3 | 277 | 5.344 | 791 | 1.982 | 5.499 | 189,0 | 210,8 |
| 14,8 | 279 | 6.007 | 869 | 1.858 | 5.292 | 318,4 | 243,1 |
| 14,4 | 275 | 6.140 | 929 | 1.937 | 4.672 | 320,8 | 246,2 |
| 14,7 | 273 | 5.659 | 830 | 1.812 | 4.866 | 490,6 | 273,4 |
| 14,9 | 271 | 5.890 | 893 | 1.868 | 4.482 | 769,8 | 332,4 |
| 15,0 | 274 | 5.747 | 874 | 1.975 | 4.862 | 964,7 | 326,6 |
| 14,8 | 273 | 5.706 | 864 | 1.857 | 4.353 | 663,6 | 343,3 |
| 14,5 | 279 | 5.851 | 859 | 2.075 | 4.619 | 278,1 | 268,5 |
| 14,4 | 282 | 5.536 | 773 | 2.155 | 4.471 | 180,9 | 202,2 |
| 14,6 | 280 | 4.884 | 705 | 2.199 | 4.651 | 195,7 | 217,6 |
| 14,6 | 278 | 5.525 | 814 | 1.961 | 4.802 | 415,2 | 251,9 |
| 14,3 | 280 | 5.058 | 746 | 2.096 | 4.972 | 200,2 | 203,2 |
| 14,1 | 279 | 4.295 | 657 | 2.093 | 4.924 | 126,0 | 171,9 |
| 14,0 | 274 | 5.275 | 767 | 2.074 | 4.774 | 200,4 | 222,5 |
| 14,3 | 275 | 5.382 | 792 | 2.071 | 4.727 | 327,9 | 251,7 |
| 14,4 | 273 | 5.687 | 844 | 2.012 | 4.974 | 272,5 | 225,8 |
| 14,4 | 268 | 5.794 | 882 | 2.109 | 5.006 | 416,6 | 263,5 |
| 14,6 | 266 | 5.125 | 712 | 2.097 | 4.667 | 769,0 | 357,8 |
| 14,7 | 269 | 5.004 | 735 | 2.081 | 4.652 | 952,6 | 551,7 |
| 14,5 | 268 | 5.662 | 845 | 2.089 | 4.566 | 625,0 | 346,7 |
| 14,3 | 271 | 5.929 | 869 | 2.175 | 4.607 | 266,8 | 279,8 |
| 14,1 | 272 | 5.325 | 743 | 2.087 | 4.794 | 181,0 | 213,0 |
| 14,3 | 272 | 5.190 | 736 | 2.175 | 4.382 | 177,6 | 239,6 |
| 14,3 | 272 | 5.309 | 777 | 2.131 | 4.831 | 403,7 | 262,6 |
| 13,9 | 261 | 4.155 | 613 | 2.130 | 4.609 | 208,4 | 221,4 |
| 13,9 | 254 | 4.313 | 624 | 1.966 | 4.682 | 129,0 | 184,2 |
| 14,1 | 248 | 5.385 | 778 | 2.062 | 4.622 | 226,9 | 258,6 |
| 14,1 | 246 | 5.752 | 855 | 2.008 | 4.664 | 273,7 | 271,5 |
| 14,1 | 237 | 5.343 | 807 | 1.930 | 4.927 | 339,1 | 284,3 |
| 14,1 | 238 | 5.768 | 864 | 2.064 | 4.421 | 488,5 | 321,0 |

Tunis Air.

| ANNEES ET MOIS | TRANSPORTS FERROVIAIRES S. N. C. F. | | | | | | |
|----------------------|-------------------------------------|---|---|-------------------------|--|------------------------|---|
| | TRAFFIC MARCHANDISES | | | TRAFFIC VOYAGEURS | | PARC UTILISABLE | |
| | Marchandises tonnage expédié. | | Tonnage | Brut (millions). | Kilométrique (milliards de V. K.). | traction. | |
| | Total (milliers de tonnes). | Dont combustibles minéraux solides (milliers de tonnes). | Kilométrique (millions de T. K.). | | | Total (nombre). | Dont locomotives électriques (nombre). |
| 1959 — Juillet | 17.550 | 3.811 | 4.470 | 45,0 | 3,74 | 7.241 | 1.344 |
| (suite) Août | 14.850 | 3.410 | 3.660 | 39,0 | 3,61 | 7.280 | 1.360 |
| Septembre | 17.810 | 3.960 | 4.490 | 47,0 | 2,70 | 7.158 | 1.351 |
| Octobre | 19.480 | 4.290 | 4.870 | 47,5 | 2,42 | 6.953 | 1.356 |
| Novembre | 19.090 | 4.350 | 4.680 | 47,3 | 2,15 | 6.831 | 1.337 |
| Décembre | 19.230 | 4.510 | 4.810 | 52,5 | 2,80 | 6.990 | 1.357 |
| <i>Moyenne</i> | 17.728 | 4.080 | 4.447 | 46,8 | 2,67 | 7.102 | 1.327 |
| 1960 — Janvier | 17.980 | 4.460 | 4.440 | 46,3 | 2,09 | 6.802 | 1.354 |
| Février | 18.600 | 4.300 | 4.670 | 46,4 | 2,04 | 6.799 | 1.354 |
| Mars | 19.140 | 3.940 | 4.820 | 50,0 | 2,28 | 6.790 | 1.368 |
| Avril | 18.420 | 3.860 | 4.670 | 48,7 | 2,71 | 6.894 | 1.385 |
| Mai | 18.500 | 4.010 | 4.670 | 48,3 | 2,43 | 6.898 | 1.408 |
| Juin | 19.130 | 4.090 | 4.900 | 49,3 | 3,16 | 6.927 | 1.400 |
| Juillet | 18.020 | 3.845 | 4.600 | 44,2 | 3,66 | 7.067 | 1.438 |
| Août | 15.930 | 3.490 | 3.940 | 40,4 | 3,54 | 7.041 | 1.460 |
| Septembre | 19.090 | 4.050 | 4.850 | 45,6 | 2,69 | 6.935 | 1.426 |
| Octobre | 20.640 | 4.370 | 5.060 | 47,3 | 2,46 | 6.682 | 1.392 |
| Novembre | 20.470 | 4.490 | 5.040 | 49,7 | 2,18 | 6.626 | 1.406 |
| Décembre | 20.770 | 4.540 | 5.220 | 50,4 | 2,80 | 6.715 | 1.441 |
| <i>Moyenne</i> | 18.891 | 4.120 | 4.740 | 47,2 | 2,67 | 6.849 | 1.403 |
| 1961 — Janvier | 19.350 | 4.640 | 4.870 | 49,4 | 2,34 | 6.721 | 1.469 |
| Février | 18.720 | 4.220 | 4.710 | 45,0 | 2,09 | 6.697 | 1.468 |
| Mars | 20.330 | 4.050 | 5.140 | 49,7 | 2,69 | 6.713 | 1.474 |
| Avril | 18.640 | 3.780 | 4.750 | 46,7 | 2,41 | 6.779 | 1.485 |
| Mai | 18.980 | 3.910 | 4.830 | 50,8 | 2,63 | 6.799 | 1.488 |
| Juin | 20.070 | 4.100 | 5.230 | 48,4 | 3,20 | 6.861 | 1.494 |
| Juillet | 18.740 | 3.720 | 4.840 | 44,9 | 3,84 | 7.010 | 1.541 |
| Août | 16.160 | 3.370 | 4.110 | 40,9 | 3,75 | 7.037 | 1.579 |
| Septembre | 19.260 | 3.860 | 4.982 | 46,5 | 2,93 | 6.897 | 1.546 |
| Octobre | 19.930 | 3.970 | 5.100 | 48,5 | 2,46 | 5.889 | 1.538 |
| Novembre | 19.970 | 4.030 | 5.140 | 49,4 | 2,33 | 6.722 | 1.547 |
| Décembre | 19.560 | 3.990 | 5.130 | 48,3 | 2,93 | 6.944 | 1.577 |
| <i>Moyenne</i> | 19.143 | 3.970 | 4.903 | 47,4 | 2,80 | 6.756 | 1.517 |
| 1962 — Janvier | 19.750 | 4.380 | 5.180 | 51,7 | 2,53 | 6.687 | 1.550 |
| Février | 18.190 | 3.850 | 4.780 | 44,8 | 2,17 | 6.698 | 1.545 |
| Mars | 20.100 | 4.030 | 5.260 | 48,0 | 2,33 | 6.676 | 1.531 |
| Avril | 18.090 | 3.740 | 4.700 | 46,4 | 2,90 | 6.863 | 1.583 |
| Mai | 19.890 | 4.110 | 5.330 | 50,1 | 2,70 | 6.757 | 1.580 |
| Juin | 19.570 | 3.920 | 5.210 | 48,3 | 3,42 | 6.784 | 1.615 |
| Juillet | 18.630 | 3.700 | 4.930 | 47,0 | 4,11 | 6.892 | 1.645 |
| Août | 16.290 | 3.530 | 4.330 | 40,4 | 3,82 | 6.904 | 1.650 |
| Septembre | 18.890 | 3.790 | 5.070 | 46,2 | 3,08 | 6.790 | 1.641 |
| Octobre | 21.250 | 4.307 | 5.670 | 54,3 | 2,78 | 6.663 | 1.627 |
| Novembre | 20.780 | 4.290 | 5.510 | 50,7 | 2,48 | 6.653 | 1.637 |
| Décembre | 19.450 | 4.140 | 5.200 | 50,7 | 3,45 | 6.829 | 1.685 |
| <i>Moyenne</i> | 19.240 | 3.980 | 5.098 | 48,3 | 2,98 | 6.764 | 1.607 |

A 1962 (Suite et fin.)

| fin de période). Matériel roulant. | | VOIES NAVIGABLES | | TRANSPORTS MARITIMES | | | TRANSPORTS AERIENS |
|---------------------------------------|--------------------|---|--|---|---|---|--------------------|
| | | Trafic brut total (milliers de tonnes). | Trafic kilométrique (millions de T. K.). | TRAFFIC MARCHANDISES | | Trafic voyageurs entrées (grande et moyenne navigation) (milliers). | |
| Voitures à voyageurs (milliers). | Wagons (milliers). | | | Marchandises embarquées (milliers de tonnes). | Marchandises débarquées (milliers de tonnes). | | |
| 14,4 | 235 | 5.833 | 859 | 2.037 | 4.394 | 866,7 | 403,4 |
| 14,4 | 237,6 | 5.110 | 784 | 2.269 | 4.404 | 1.108,0 | 400,7 |
| 14,2 | 233,2 | 5.244 | 775 | 2.068 | 4.423 | 707,0 | 406,6 |
| 13,9 | 242,1 | 5.282 | 803 | 2.199 | 4.693 | 254,5 | 309,1 |
| 13,8 | 246 | 5.174 | 799 | 2.186 | 4.692 | 169,2 | 230,9 |
| 13,8 | 243 | 5.126 | 786 | 2.298 | 4.959 | 175,2 | 272,9 |
| 14,1 | 244 | 5.207 | 779 | 2.133 | 4.707 | 440,8 | 296,1 |
| 13,4 | 241 | 4.602 | 744 | 2.247 | 5.189 | 189,4 | 238,3 |
| 13,6 | 238,6 | 5.027 | 778 | 2.299 | 4.742 | 136,4 | 212,2 |
| 13,6 | 232 | 5.804 | 889 | 2.195 | 4.674 | 151,7 | 260,1 |
| 14,1 | 234 | 5.696 | 907 | 2.245 | 4.976 | 349,1 | 336,1 |
| 13,8 | 234 | 5.852 | 929 | 2.124 | 4.715 | 289,6 | 335,8 |
| 13,8 | 236 | 5.921 | 934 | 2.187 | 4.741 | 485,9 | 352,2 |
| 14,1 | 236 | 5.882 | 901 | 2.091 | 4.954 | 885,6 | 429,7 |
| 14,3 | 234 | 5.424 | 852 | 2.308 | 4.853 | 1.071,4 | 429,3 |
| 13,9 | 238 | 5.949 | 960 | 2.381 | 4.863 | 699,3 | 447,1 |
| 13,5 | 246 | 6.279 | 987 | 2.570 | 5.140 | 252,2 | 354,2 |
| 13,3 | 248,5 | 5.881 | 920 | 2.390 | 5.020 | 154,1 | 264,3 |
| 13,8 | 255 | 5.809 | 905 | 2.578 | 5.227 | 179,3 | 289,3 |
| 13,8 | 239,4 | 5.677 | 892 | 2.336 | 5.015 | 435,7 | 335,1 |
| 13,3 | 246 | 5.526 | 857 | 2.491 | 5.647 | 209,8 | 274,0 |
| 13,3 | 235 | 5.251 | 823 | 2.611 | 5.388 | 147,3 | 252,4 |
| 13,5 | 229 | 6.179 | 960 | 2.709 | 5.386 | 227,5 | 332,7 |
| 13,6 | 231 | 6.070 | 945 | 2.542 | 5.571 | 323,0 | 334,3 |
| 13,7 | 237 | 6.383 | 999 | 2.498 | 5.206 | 348,7 | 365,1 |
| 13,7 | 235 | 6.399 | 980 | 2.572 | 5.356 | 514,8 | 420,7 |
| 13,9 | 232 | 5.819 | 887 | 2.646 | 5.355 | 926,0 | 524,3 |
| 14,1 | 225 | 5.940 | 905 | 2.581 | 5.027 | 1.168,7 | 472,0 |
| 13,8 | 230 | 6.085 | 949 | 2.726 | 5.302 | 733,8 | 474,9 |
| 13,4 | 239 | 5.990 | 925 | 2.746 | 5.734 | 276,3 | 353,8 |
| 13,2 | 245 | 5.680 | 880 | 2.605 | 5.751 | 173,7 | 271,3 |
| 13,6 | 242 | 5.322 | 832 | 2.718 | 5.979 | 195,5 | 315,1 |
| 13,6 | 236 | 5.887 | 912 | 2.620 | 5.475 | 437,1 | 365,9 |
| 11,9 | 239 | 5.666 | 885 | 2.607 | 5.922 | 223,8 | 278,3 |
| 11,9 | 234 | 5.395 | 834 | 2.344 | 5.607 | 146,3 | 237,1 |
| 12,0 | 228 | 6.198 | 964 | 2.463 | 5.993 | 162,4 | 265,5 |
| 12,5 | 230 | 5.907 | 921 | 2.454 | 6.080 | 378,9 | 328,7 |
| 12,2 | 239 | 6.593 | 1.020 | 2.327 | 6.100 | 356,2 | 338,5 |
| 12,3 | 237 | 6.498 | 988 | 2.280 | 5.799 | 635,3 | 474,4 |
| 12,6 | 237 | 6.232 | 909 | 2.196 | 5.781 | 945,0 | 458,6 |
| 12,7 | 237 | 6.145 | 930 | 2.359 | 5.770 | 1.189,3 | 405,9 |
| 12,3 | 233 | 5.907 | 933 | 2.461 | 5.560 | 820,3 | 435,3 |
| 12,0 | 241 | 6.210 | 956 | 2.468 | 6.295 | 295,7 | 339,0 |
| 11,7 | 246 | 5.430 | 825 | 2.355 | 6.873 | 207,5 | 240,1 |
| 12,5 | 242 | 4.567 | 714 | 2.464 | 6.793 | 203,5 | 256,0 |
| 12,2 | 237 | 5.896 | 832 | 2.398 | 6.031 | 463,7 | 338,1 |

ANNEXE II

EVOLUTION DU TRAFIC FERROVIAIRE

| | 1957. | 1959. | 1961. | 1962. |
|--|--------------|--------------|----------------|-----------------|
| Voyageurs. | | | | |
| Nombre de voyageurs (en millions) : | | | | |
| 1 ^{re} classe..... | 32,5 | 29,2 | 29,6 | 30,8 |
| 2 ^e classe..... | 519 | 539 | 546,7 | 547,8 |
| Total | 552 | 568 | 576,3 | 578,6 |
| Nombre de voyageurs-kilomètres (en milliards) : | | | | |
| 1 ^{re} classe..... | 5,44 | 5,02 | 5,63 | 6,17 |
| 2 ^e classe..... | 27,2 | 26,9 | 28 | 29,6 |
| Total | 32,6 | 32,00 | 33,6 | (1) 35,8 |
| Recettes en millions de nouveaux francs : | | | | |
| 1 ^{re} classe..... | 337 | 415 | 480,3 | 549,6 |
| 2 ^e classe..... | 1.010 | 1.260 | 1.376,2 | 1.536 |
| Total | 1.347 | 1.675 | 1.856,5 | 2.085,6 |
| Parcours moyen du voyageur (en kilomètres) : | | | | |
| 1 ^{re} classe..... | 167 | 172 | 190 | 200 |
| 2 ^e classe..... | 52,4 | 50 | 51,2 | 54 |
| Total | 59,2 | 56,3 | 58,3 | 61,8 |
| Marchandises. | | | | |
| Ensemble du trafic : | | | | |
| Tonnage transporté (en millions de tonnes) | 217 | 213 | 230 | 31 |
| Tonnage kilométrique taxé (en milliards de tkt)..... | 53,6 | 53,4 | 58,8 | (1) 61,2 |
| Recettes (en millions de nouveaux francs) | 3.287 | 3.890,2 | 4.380,5 | 4.574,3 |
| Parcours moyen de la tonne (en kilomètres) | 247 | 251 | 256 | 265 |

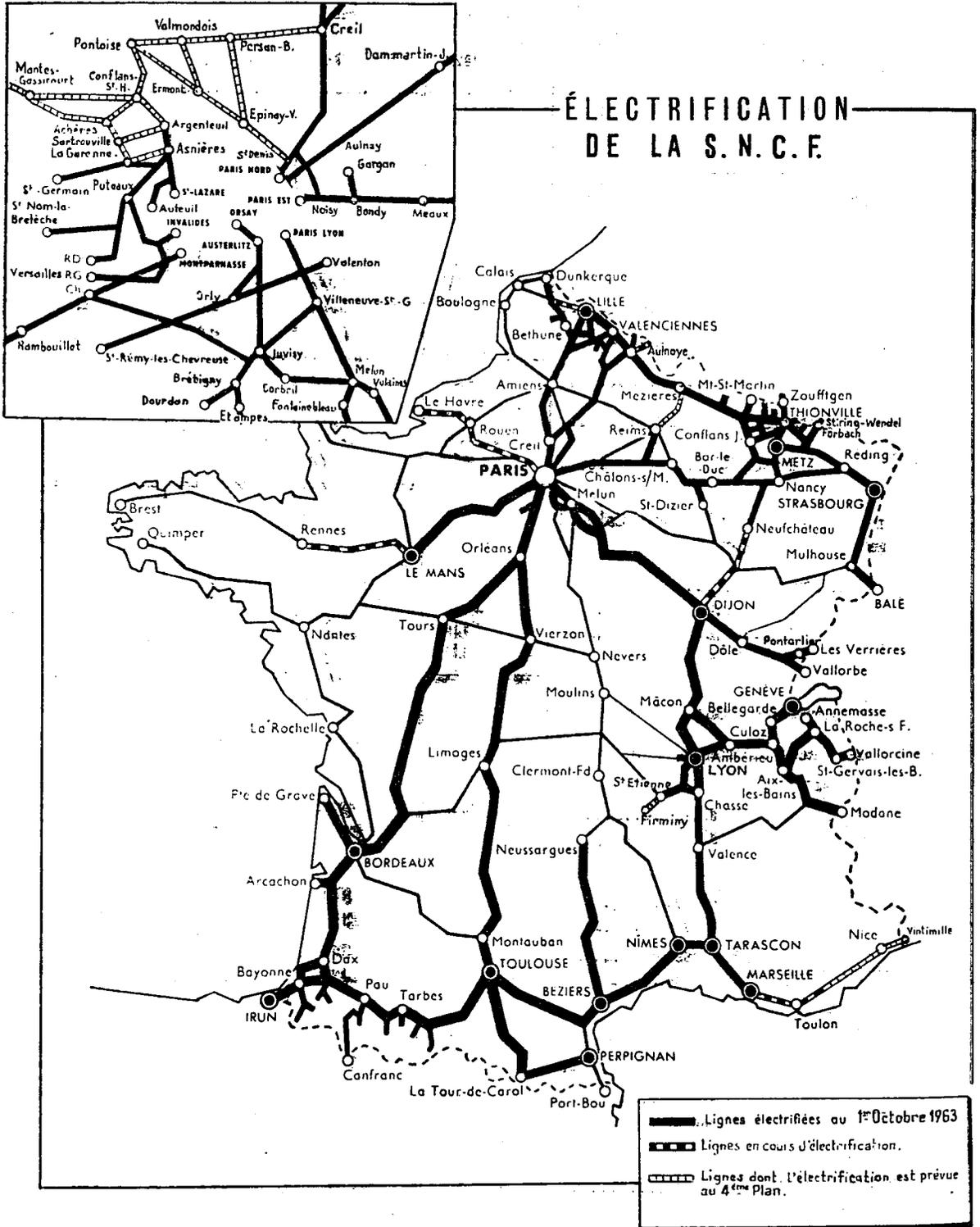
(1) Estimation pour 1964 : 36,5 milliards de voyageurs-kilomètres ; 64 milliards de tonnes-kilométriques.

ANNEXE III

CAPACITE DU MATERIEL FERROVIAIRE

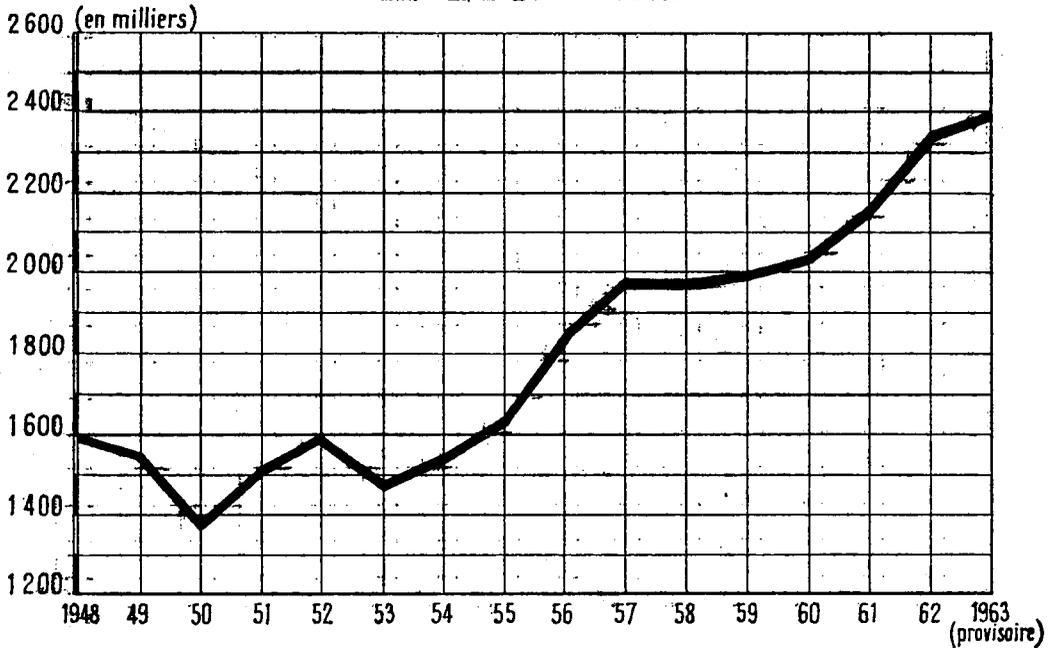
| | Fin 1957. | Fin 1959. | Fin 1961. | Fin 1962. |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Marchandises (en exploitation). | | | | |
| <i>Capacité offerte en R. O. (millions de T.) :</i> | | | | |
| Wagons S. N. C. F. : | | | | |
| De type courant : | | | | |
| — Couverts | 2,45 | 2,52 | 2,41 | 2,42 |
| — Tombereaux | 2,93 | 3,00 | 2,67 | 2,60 |
| — Plats | 1,46 | 1,54 | 1,52 | 1,52 |
| Spéciaux | 0,18 | 0,24 | 0,27 | 0,29 |
| Ensemble | 7,02 | 7,30 | 6,87 | 6,83 |
| Wagons particuliers | 1,23 | 1,37 | 1,60 | 1,71 |
| Ensemble | 8,25 | 8,67 | 8,47 | 8,54 |
| Durée moyenne de rotation du matériel ordinaire utilisable (jours) : | | | | |
| Couverts | 6,4 | 6,3 | 6,1 | 6,3 |
| Tombereaux | 11,3 | 11,5 | 11,0 | 11,3 |
| Plats | 10,8 | 10,6 | 9,6 | 9,5 |
| Ensemble | (1) 8,5 | 8,4 | 8,1 | 8,2 |
| Voyageurs (en exploitation). | | | | |
| Nombre de places offertes (milliers) : | | | | |
| Grandes lignes : | | | | |
| — assises.. { 1 ^{re} classe..... | 93,8 | 93,3 | 91,1 | 90,4 |
| { 2 ^e classe..... | 687 | 651 | 616 | 611 |
| Banlieue : | | | | |
| — assises.. { 1 ^{re} classe..... | 31,7 | 32,8 | 32,6 | 33,4 |
| { 2 ^e classe..... | 134 | 136 | 147 | 157 |
| — debout.. { 1 ^{re} classe..... | 31,6 | 32,8 | 32,9 | 32,8 |
| { 2 ^e classe..... | 141 | 142 | 151 | 158 |
| Autorails et remorques : | | | | |
| — assises.. { 1 ^{re} classe..... | 14,4 | 15 | 16,4 | 16,2 |
| { 2 ^e classe..... | 103 | 110 | 120 | 124 |
| — debout.. { 1 ^{re} classe..... | 0,46 | 0,46 | 0,4 | 0,3 |
| { 2 ^e classe..... | 33,3 | 32,7 | 29,8 | 30,3 |
| Ensemble { 1 ^{re} classe..... | 172 | 174 | 174 | 173 |
| { 2 ^e classe..... | 1.098 | 1.072 | 1.064 | 1.081 |
| Total | 1.270 | 1.246 | 1.238 | 1.254 |

ANNEXE IV



ANNEXE V

VOYAGEURS-KILOMÈTRES PAR VÉHICULE EN EXPLOITATION



CONSOMMATION POUR LA TRACTION EN ÉQUIVALENCE "CHARBON"

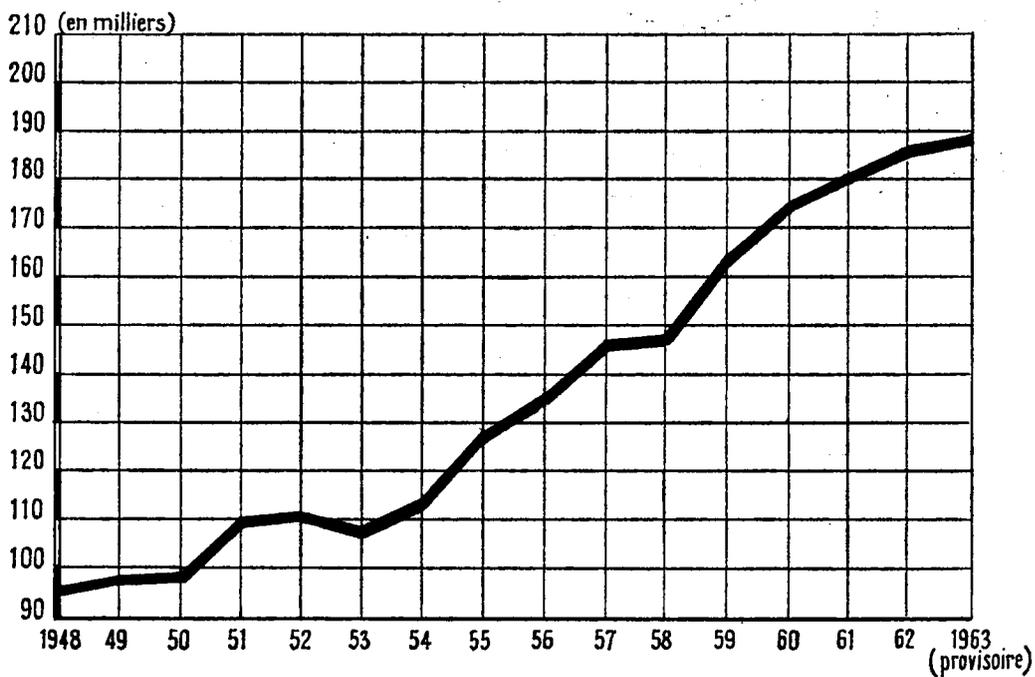


ANNEXE VI

UNITÉS DE TRAFIC REMORQUÉES PAR ENGIN MOTEUR EN SERVICE



TONNES-KILOMÈTRES PAR WAGON EN SERVICE



UNITÉS - KILOMÈTRES DE TRAFIC (en milliards) VOYAGEURS ET MARCHANDISES

