

N° 298

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1992 - 1993

Annexe au proces-verbal de la séance du 11 mai 1993.

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi modifiant le régime des surtaxes locales temporaires perçues par la Société Nationale des Chemins de fer Français,

Par M. André FOSSET,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, *président* ; Philippe François, Henri Revol, Robert Laucournet, Jean Huchon, *vice-présidents* ; William Chervy, Francisque Collomb, Jean-Paul Emin, François Gerbaud, Louis Minetti, *secrétaires* ; Henri Bangou, Bernard Barraux, Jacques Baudot, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roger Besse, Jean Besson, François Blaizot, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Robert Calmejane, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, Gérard César, Roland Courteau, Marcel Daunay, Désiré Debavelaere, Jean Delaneau, Jean-Pierre Demerliat, Rodolphe Désiré, Michel Doublet, Pierre Dumas, Mme Josette Durrieu, MM. Bernard Dussaut, André Fosset, Aubert Garcia, Charles Ginesy, Jean Grandon, Georges Gruillot, Mme Anne Heinis, MM. Rémi Herment, Bernard Hugo, Roger Husson, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Jean-François Le Grand, Charles-Edmond Lenglet, Félix Leyzour, Maurice Lombard, René Marqués, François Mathieu, Serge Mathieu, Jacques de Menou, Louis Mercier, Gérard Miquel, Louis Moinard, Paul Moreau, Joseph Ostermann, Albert Pen, Jean Pépin, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, André Pourny, Henri de Raincourt, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Roger Rigaudière, Jean-Jacques Robert, Jacques Rocca Serra, Jean Roger, Josselin de Rohan, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Fernand Tardy.

Voir le numéro :
Sénat : 254 (1992-1993).

Transports.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
AVANT-PROPOS	5
EXPOSÉ GÉNÉRAL	7
I. LE RÉGIME DE SURTAXATION EST DÉJÀ ANCIEN MAIS SON UTILITÉ EST RECONNUE	7
A. UN SYSTÈME VIEUX DE PRÈS D'UN SIÈCLE	7
1. La législation de 1897	8
2. L'acte dit «loi de 1942»	8
3. La loi du 10 mars 1948	13
4. Le décret du 13 juillet 1977	14
B. UN SYSTÈME UTILE	17
II. LE PROJET DE LOI TEND À REMÉDIER À CERTAINS DÉSÉQUILIBRES DU SYSTÈME QUE LA RÉCENTE INFORMATISATION DE LA BILLETÉRIE ET DES RÉSERVATIONS A MIS EN ÉVIDENCE	19
A. UNE INFORMATISATION NOUVELLE MET LES INCONVÉNIENTS DU SYSTÈME DES SURTAXES LOCALES TEMPORAIRES EN ÉVIDENCE: «SOCRATE»	19
1. Un logiciel ambitieux	19
2. Une mise en oeuvre progressive	21
3. Mais des difficultés de mise en place ont surgi	21
4. Et «SOCRATE» est souvent critiqué	22

	<u>Pages</u>
B. LES INCONVÉNIENTS DU SYSTÈME DES SURTAXES LOCALES D'ÉQUIPEMENT SERONT SURMONTÉS	24
1. Une pratique discriminatoire	24
2. Le projet de loi remédie à cette discrimination	25
EXAMEN DES ARTICLES	27
<i>Article premier : Extension des conditions de perception des surtaxes locales temporaires</i>	27
<i>Article 2 : Abrogation de la loi du 10 mars 1948</i>	29
EXAMEN PAR LA COMMISSION	30
AMENDEMENT PRÉSENTÉ PAR LA COMMISSION	32
TABLEAU COMPARATIF	33
ANNEXES	35

AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi n° 254, dont le Sénat se réjouit que le Gouvernement lui ait réservé la primeur, a été adopté par le Conseil des Ministres le 7 avril 1993 et déposé le jour suivant. Il avait -il convient de le préciser- reçu, ainsi que le rappelle son exposé des motifs, un avis favorable du Comité des Finances locales dès le 8 juillet 1992.

Renvoyé à votre commission des Affaires économiques et du Plan, ce projet, modeste par le nombre de ses dispositions initiales -deux seulement-, suscite de la part de celle-ci de l'intérêt dans une perspective d'aménagement du territoire.

Les gares sont, en effet, les points d'accès au réseau des transports de voyageurs de la SNCF, mais elles sont aussi un édifice de la ville auquel les administrés sont très sensibles, comme le montrent les études de clientèle effectuées par la SNCF et l'implication des collectivités locales lorsqu'il s'agit d'en modifier la consistance ou l'usage.

EXPOSÉ GÉNÉRAL

Le projet de loi n° 254 suscite, pour l'essentiel, deux séries d'observations.

D'une part, il procède à l'adaptation d'un régime de surtaxes locales temporaires perçues par la SNCF, déjà ancien, mais dont l'utilité est reconnue.

D'autre part, il constitue une tentative pour remédier à certains déséquilibres du système que la récente informatisation de la billetterie et des réservations a mis en évidence.

I. LE RÉGIME DE SURTAXATION EST DÉJÀ ANCIEN MAIS SON UTILITÉ EST RECONNUE

A. UN SYSTÈME VIEUX DE PRÈS D'UN SIÈCLE

Le régime juridique des surtaxes locales temporaires a fait l'objet de strates successives : la loi de 1897, plusieurs fois modifiée ; l'acte -dit loi de 1942 ; la loi de 1948 ; enfin, le décret n° 77-785 du 13 juillet 1977.

1. La législation de 1897

C'est, en effet, une loi du 26 octobre 1897 ⁽¹⁾ -la loi «Turrel», du nom du Ministre des Travaux publics d'alors- qui a, pour la première fois, autorisé l'établissement de surtaxes locales temporaires s'ajoutant, s'il y a lieu, aux frais de gare et applicables aux marchandises et aux voyageurs en provenance ou à destination d'une gare ou halte de chemin de fer.

Cette loi de 1897 fut modifiée par l'article 64 de la loi de finances du 17 avril 1906 puis par l'article 57 de la loi de finances du 31 décembre 1925.

Un décret-loi «Tardieu» du 28 décembre 1926 -pris sur l'habilitation ouverte par l'article 1er de la loi du 5 août 1926- devait, à son tour, modifier la loi de 1897 dans le sens de la simplification. ⁽²⁾

Cependant, cette législation donnant lieu, concrètement, à un certain nombre de difficultés et l'expérience ayant fait ressortir l'intérêt qu'il y aurait encore à assouplir le fonctionnement de cette législation, un décret «Frossard» du 14 juin 1938 vint en préciser l'application ⁽³⁾ à la suite de la constitution de la société nationale des chemins de fer français.

Ce régime juridique ne devait cependant pas survivre à la seconde guerre mondiale.

2. L'acte dit «loi de 1942»

• L'acte dit loi n° 866 du 15 septembre 1942 a abrogé la loi de 1897 modifiée et réinstitué des surtaxes locales temporaires non seulement sur les chemins de fer d'intérêt général, mais également les voies ferrées d'intérêt local, les voies ferrées des quais des ports maritimes ou fluviaux et les services de transports routiers en liaison avec les chemins de fer.

(1) JOL et D 4 novembre 1897, p. 6131-6132

(2) JOL et D 30 décembre 1926, p. 13700

(3) JOL et D 15 juin 1938, p. 6785

a) *Objet de la taxation*

Ces surtaxes étaient, selon l'article premier, premier alinéa, de la loi, *« destinées à assurer le service des emprunts contractés ou le remboursement des allocations versées par un département, une commune, une chambre de commerce ou tout autre établissement public, pour subvenir à l'exécution de certains travaux intéressants »* les voies énoncées au paragraphe qui précède.

Il était précisé que lorsque les travaux à exécuter intéressent à la fois le chemin de fer et des entreprises de transports routiers, les surtaxes peuvent être perçues par ces entreprises exclusivement ou concurremment avec le chemin de fer.

Une condition était mise à l'institution de ces surtaxes : que les travaux *« présentent un intérêt direct et certain pour les usagers et que le transporteur ne soit pas tenu, par la loi ou les dispositions de son cahier des charges, de les exécuter pour satisfaire aux besoins du trafic »* (deuxième alinéa).

Les travaux visés étaient de caractère divers :

- création d'une gare, station, halte, point d'arrêt, ou garage de pleine voie ;

- transformation ou amélioration des installations d'une gare, station, halte, point d'arrêt ou garage de pleine voie ou de leurs dépendances, notamment de leurs liaisons avec les autres modes de transport ;

- création de gares routières situées dans l'enceinte du chemin de fer ou attenantes à cette enceinte.

b) *Assiette et taux des surtaxes*

Il était prévu que les surtaxes pouvaient *« être appliquées aux voyageurs et aux marchandises en provenance ou à destination des gares, stations, haltes, points d'arrêt ou garages de pleine voie intéressés ou d'embranchements particuliers ou d'installations fluviales ou routières en liaison avec le chemin de fer »* et précisé que *« leur assiette est limitée à ceux des éléments de trafic (voyageurs ou marchandises) qui sont susceptibles de profiter de la réalisation des installations projetées »*.

Le taux des surtaxes pouvait être indépendant de la taxe de transport ou variable en fonction de cette taxe. Il convient de préciser que les colis postaux, les transports de l'Etat, les transports

pour le compte des *administrations de chemin de fer* étaient exempts de surtaxes.

Les insuffisances du produit des surtaxes par rapport aux annuités d'emprunts, qui n'auraient pu être comblées au moyen du fonds de réserve demeuraient à la charge de la collectivité ou de l'établissement emprunteurs, qui étaient obligatoirement tenus de se procurer les ressources nécessaires pour faire face, le cas échéant, à ces dettes exigibles.

Les projets de surtaxe pouvaient comporter, en même temps que le tableau des surtaxes à appliquer effectivement, un second tableau indiquant des taux maxima dans la limite desquels, en cas d'insuffisance du produit des surtaxes résultant de la diminution du trafic, des remaniements pouvaient être opérés par arrêté du Secrétaire d'Etat chargé des Transports pris sur la proposition du transporteur, après accord entre celui-ci et la collectivité ou l'établissement intéressé et publié au Journal Officiel de l'Etat français.

Si les remaniements éventuels visés au précédent alinéa ne suffisaient pas, la collectivité ou l'établissement intéressé pouvait demander une modification du taux, des points de perception ou de la durée de perception des surtaxes.

Lorsque, dans le cas où les dépenses des travaux avaient été couvertes par le versement d'une allocation, le produit des surtaxes était insuffisant pour assurer le remboursement de cette allocation, cette insuffisance demeurait à la charge de la collectivité ou de l'établissement public intéressé. Dans ce cas, la perception des surtaxes pouvait être modifiée.

Le transporteur pouvait être autorisé par le Secrétaire d'Etat chargé des Transports à faire l'avance, productive d'intérêts, des sommes nécessaires au service des emprunts ou au remboursement des allocations jusqu'à la mise en application des surtaxes modifiée.

c) Procédure d'institution des surtaxes

Les projets de surtaxation suivaient la procédure suivante :

- établissement concerté avec les collectivités et établissements intéressés ;

- soumission à l'Administration des chemins de fer et au Ministre chargé des Transports ;

- avis du Ministre de l'Economie et des Finances et du Ministre de l'Intérieur ;

- affichage du projet pendant un mois dans les gares ou, à défaut, dans les mairies concernées ;

- prise d'un décret en Conseil d'Etat sur le rapport du ministre chargé des Transports et publication de ce décret au Journal officiel.

La modification des surtaxes était soumise à la même procédure.

d) Recouvrement

La perception des surtaxes commençait le 1er du mois suivant l'avis d'autorisation de perception publié au Journal officiel.

La durée de perception ne devait pas excéder trente années. Elle cessait de plein droit dès que la somme nécessaire au remboursement des emprunts ou allocations était atteinte.

Mais une prorogation du délai pouvait être décidée si la durée d'amortissement des emprunts était décidée.

Enfin, lorsque les travaux à réaliser intéressaient à la fois le chemin de fer et des entreprises de transports routiers, les surtaxes pouvaient être perçues par ces entreprises, exclusivement ou concurremment avec le chemin de fer.

e. Dispositions comptables

Les surtaxes faisaient l'objet d'un compte spécial dans la comptabilité du chemin de fer ou des entreprises de transports routiers intéressées. Le montant était versé dans la caisse du département, de la commune, de la chambre de commerce ou de l'établissement public, aux époques d'échéance des annuités d'emprunt jusqu'à concurrence du montant de ces annuités ou, dans le cas d'une allocation, à la fin de chaque exercice.

Lorsque les surtaxes étaient perçues par des entreprises de transports routiers, le décret institutif pouvait décider

que leur produit serait versé par ces entreprises au compte spécial éventuellement tenu par l'administration du chemin de fer.

Les surtaxes instituées au profit d'une chambre de commerce donnaient lieu à l'établissement, par cette chambre de commerce, de comptes et budgets spéciaux qui étaient soumis à l'approbation du Secrétaire d'Etat en charge de la Production Industrielle, après avis du Secrétaire d'Etat chargé des Transports.

Les surtaxes instituées au profit d'un autre établissement public donnaient lieu à une comptabilité analogue, qui était soumise à l'approbation du Secrétaire d'Etat chargé des Transports ou, éventuellement, à l'approbation du département ministériel auquel cet établissement public était rattaché, après avis du Secrétaire d'Etat compétent.

Le Secrétaire d'Etat chargé des Transports présentait annuellement, à l'appui de chaque projet de budget, *« d'accord »* avec le Ministre de l'Intérieur ou avec le Ministre en charge de la production industrielle, suivant le cas, un relevé des autorisations de mise en perception de surtaxes accordées pendant l'année précédente, comportant l'indication des dates et objets des autorisations, du montant des emprunts et allocations, ainsi que du taux des surtaxes.

A la fin de chaque année de perception des surtaxes, les produits excédentaires des surtaxes devaient être reportés, dans la comptabilité du transporteur, au compte spécial de l'exercice suivant et affectés, jusqu'à la concurrence d'une somme déterminée dans le décret institutif, à la constitution d'un fonds de réseau destiné à couvrir les insuffisances éventuelles des exercices ultérieurs.

Il n'était pas constitué de fonds de réserve lorsque les dépenses avaient été couvertes par le versement d'une allocation.

Le surplus de ces excédents ne pouvait être employé par les départements, les communes, les chambres de commerce ou les établissements publics intéressés, qu'à l'une des affectations suivantes :

- remboursement anticipé de l'emprunt, sous réserve, s'il y a lieu, de l'agrément des autorités de tutelle,

- diminution du taux des surtaxes, en vertu d'un arrêté du Secrétaire d'Etat chargé des Transports ;

- couverture directe des dépenses des travaux en vertu d'une autorisation du Secrétaire d'Etat en charge des Transports, au cas où ce mode de financement permettrait d'éviter la réalisation de certaines tranches d'un emprunt, qui n'aurait pas

encore été réalisé entièrement, ou le versement de certaines tranches d'une allocation qui n'aurait pas encore été versée intégralement. L'application de cette disposition ne peut avoir pour effet d'autoriser l'ajournement de l'extinction des travaux jusqu'à ce que les fonds nécessaires soient constitués par des excédents du produit des surtaxes ;

- couverture du montant du dépassement que les dépenses des travaux pourraient, par suite de circonstances imprévues, présenter par rapport à l'évaluation qui en a été faite dans le projet.

A l'expiration du délai de perception, les fonds disponibles devaient être affectés par décision du Secrétaire d'Etat chargé des Transports sur la proposition du département, de la commune, de la chambre de commerce ou de l'établissement public intéressés et d'accord avec le transporteur, à des travaux concernant ce dernier.

f. Régime des emprunts

Les emprunts souscrits étaient toujours stipulés remboursables par anticipation.

Les reliquats d'emprunts subsistant après l'achèvement des travaux devaient être versés par le transporteur à la Caisse des Dépôts et Consignations et conservés par cet établissement jusqu'à ce que l'emprunteur ait pris les dispositions utiles pour effectuer le remboursement à l'établissement prêteur.

Enfin, lorsque par suite de circonstances imprévues, le montant total des travaux à exécuter dépassait l'évaluation qui avait servi de base à la fixation des emprunts ou des allocations, le transporteur pouvait, le cas échéant, être autorisé par le Secrétaire d'Etat chargé des Transports à faire l'avance, productive d'intérêts, des sommes destinées à couvrir le dépassement jusqu'à la mise en application des *dispositions qui pourraient être prises pour en assurer la couverture définitive*.

3. La loi du 10 mars 1984

La loi «Pineau» (le Ministre des travaux publics et des transports de l'époque) n° 48-405 du 10 mars 1984 devait tirer les

conséquences du nouveau statut de la société nationale des Chemins de fer français, en «simplifiant» les surtaxes locales temporaires perçues par la SNCF sur certaines catégories de transports.

Le principe était clair : aucune surtaxe locale temporaire ne pouvait être réclamée à raison de la destination.

Le montant des surtaxes était, en outre, fixé à un nombre entier de francs.

Le transport des chiens accompagnés donnait, par ailleurs, lieu à la perception des mêmes surtaxes que celui des voyageurs de troisième classe de même provenance.

Ces dispositions étaient applicables de plein droit aux surtaxes locales temporaires en vigueur. En conséquence, des arrêtés du ministre des travaux publics et des transports devaient apporter aux décrets qui les avaient instituées les modifications que comportent la suppression des perceptions prévues à raison de la destination, l'arrondissement des tarifs au franc supérieur et l'extension aux chiens accompagnés des surtaxes de la troisième classe des voyageurs.

Dans le cas où le rendement de l'ensemble ainsi adapté des surtaxes ayant la même affectation n'aurait plus été suffisant pour couvrir les annuités des emprunts correspondants, les collectivités ou établissements emprunteurs pouvaient obtenir le relèvement de leurs taux et la prolongation de la durée de leur perception.

Sous ces réserves, la législation de 1942 demeurait en vigueur.

Une loi n° 50.560 du 19 mai 1950 devait, ensuite, instituer un nouveau mode de perception des surtaxes locales temporaires perçues sur le seul trafic de marchandises des chemins de fer rendu nécessaire par la mise en vigueur de l'article 87 de la loi n° 456.2914 du 23 décembre 1946 prescrivant le retrait des pièces de monnaie de 0,10 F et de 0,20 F.

4. Le décret du 13 juillet 1977

Le décret «Cavaillé» -M. Marcel CAVAILLÉ était alors secrétaire d'Etat auprès du Ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire, chargé des Transports- n° 77-785 du 13 juillet 1977 devrait tirer les conséquences de la réorganisation de

la région parisienne due à la loi n° 64-707 du 10 juillet 1964 modifiée et des mesures de déconcentration administrative prises de 1964 à 1968.

Ce décret, qui abrogeait en grande partie l'acte dit loi de 1942, définissait, en réalité, un régime nouveau d'application.

a) Assiette et taux des surtaxes

Les surtaxes locales temporaires instituées par la loi du 15 septembre 1942 étaient créées par un arrêté du préfet du département où les travaux devaient être exécutés.

Le préfet fixait le montant desdites surtaxes.

Le montant des surtaxes locales temporaires perçues sur les voyageurs et les chiens et petits mammifères domestiques accompagnés correspondait à un pourcentage du prix des billets délivrés ; ce pourcentage ne pouvait être supérieur à 4 p. 100 ; en outre, le montant des surtaxes ne pouvait excéder trente fois la valeur de la taxe kilométrique de base applicable aux voyageurs de deuxième classe.

Le montant des surtaxes locales temporaires perçues sur les bagages ne pouvait excéder, par enregistrement, six fois la valeur de la taxe kilométrique de base susmentionnée.

Le montant des surtaxes locales temporaires perçues sur les marchandises était égal à un pourcentage du prix du transport : ce pourcentage ne pouvait être supérieur à 2 p. 100 ; en outre, le montant des surtaxes ne pouvait excéder 30 francs par envoi ce dernier plafond était majoré de plein droit aux dates d'application des majorations générales des tarifs applicables aux marchandises et proportionnellement auxdites majorations.

Le montant des surtaxes inscrites au second tableau prévu au deuxième alinéa de l'article 9 de la loi du 15 septembre 1942 ne pouvait excéder le double du montant des surtaxes inscrites au premier tableau.

L'arrêté instituant des surtaxes locales temporaires pouvait prévoir des montants de perception minimale lesquels ne peuvent dépasser une fois la valeur de la taxe kilométrique de base applicable aux voyageurs de 2ème classe. Il pouvait, en outre, prévoir des montants de perception maximale inférieurs aux plafonds fixés par le présent article.

Le montant de la surtaxe locale temporaire était arrondi suivant les règles applicables à la taxe de transport.

Le préfet fixait également la durée maximale pendant laquelle était autorisée la perception des surtaxes.

b) Procédure d'institution des surtaxes

Les projets de surtaxes locales temporaires étaient établis d'accord avec les collectivités locales ou les établissements publics intéressés. Ils étaient soumis au préfet par le transporteur intéressé.

L'arrêté préfectoral instituant la surtaxe était affiché dans les gares, stations, haltes dans lesquelles devaient être réalisées les installations correspondantes ou, à défaut, dans les mairies des communes intéressées par lesdits travaux, pendant une durée de trois mois. L'arrêté préfectoral instituant la surtaxe était également publié au recueil des actes administratifs du département.

La même procédure était utilisée pour modifier la perception des surtaxes.

Lorsque le projet de surtaxes locales avait prévu la possibilité de déterminer le taux des surtaxes par deux modes de calcul différents le préfet pouvait, sur la proposition du transporteur, autoriser, par un nouvel arrêté, la substitution au mode de calcul adopté par l'arrêté institutif de la surtaxe de l'autre mode de calcul envisagé par le projet.

c) Recouvrement

L'autorisation de mise en perception des surtaxes locales temporaires était donnée au transporteur par arrêté du préfet. Elle était subordonnée au versement dans les caisses du transporteur, par la collectivité locale ou l'établissement public, du montant de la dépense que cette collectivité locale ou cet établissement public s'était engagé à supporter ou d'un acompte sur ce montant ainsi qu'à l'engagement effectif de dépenses relatives aux travaux.

L'arrêté préfectoral autorisant la mise en perception des surtaxes faisait l'objet d'un affichage et d'une publication. La perception des surtaxes ne pouvait commencer que dix jours après le premier jour de l'affichage de cet arrêté.

Le recouvrement des surtaxes avait lieu dans les mêmes conditions que celui des taxes de transports.

La perception des surtaxes cessait de plein droit dès qu'avaient été recueillies les sommes suffisantes à l'amortissement normal ou anticipé des emprunts ou au remboursement des allocations et des avances éventuellement consenties par le transporteur ainsi qu'au paiement des intérêts y afférents.

Pour la perception, par le transporteur, au profit des collectivités et établissements publics des surtaxes locales temporaires concernant les marchandises, denrées ou animaux, véhicules routiers et matériel roulant transportés par chemin de fer aux conditions des tarifs marchandises et, nonobstant les dispositions figurant dans les arrêtés institutifs de ces surtaxes, le calcul de ces dernières devait s'entendre par quintal indivisible ou par tonne, enfin, indivisible lorsque la surtaxe se calcule par quintal ou par tonne.

d) Dispositions comptables

Les surtaxes locales temporaires faisaient l'objet d'un compte spécial dans la comptabilité du transporteur. Le montant en est versé dans la caisse de la collectivité locale ou de l'établissement public ou plus tard l'avant-dernier jour ouvrable des échéances des annuités d'emprunt et jusqu'à concurrence du montant de ces annuités ou, dans le cas d'une allocation, à la date anniversaire de son versement dans la limite de la fraction du montant de l'allocation par le nombre d'années de perception prévues par l'arrêté préfectoral instituant la surtaxe.

B. UN SYSTÈME UTILE

Il est évidemment très difficile de tracer le bilan des réalisations que les surtaxes locales temporaires ont permises.

Le projet de loi indique, de façon générale :

«L'intérêt de ce mode de financement est indéniable car il permet de réaliser des travaux importants de modernisation des gares voyageurs».

Mais ces travaux de rénovation que peut engager la SNCF sont coûteux et pèsent lourdement sur son endettement. Le programme de modernisation ne pourrait donc être que fort réduit sans l'intervention de financements d'autres entités intéressées par leur aspect et leur confort.

Il ne reste donc à la SNCF qu'une alternative :

- soit limiter fortement le nombre de gares rénovées d'une façon complète. Mais la durée de vie de ces rénovations conduirait à les pratiquer toujours sur les mêmes gares ne touchant ainsi qu'une part réduite des 2.000 points concernés,

- soit se limiter à des opérations rendues inévitables pour assurer le service minimum prévu par le cahier des charges de la SNCF. Un appel à des financements autres et alors lancé pour compléter la rénovation par des éléments de confort et d'image intéressant les collectivités.

Le projet de loi précise ainsi :

« Ces surtaxes sont destinées à couvrir les emprunts permettant de réaliser certains travaux ferroviaires présentant un intérêt direct et certain pour les usagers du chemin de fer mais que ce dernier n'est pas tenu, par la loi ou par son cahier des charges, d'exécuter pour satisfaire aux besoins du trafic. »

Selon le communiqué du Conseil des Ministres du 7 avril 1993, la SNCF « a encaissé à ce titre plus de 100 millions de francs en 1992 ».

Par ailleurs, selon les informations fournies à votre Rapporteur, les surtaxes locales temporaires ont fourni dans les années récentes les produits suivants :

1988	.....	110	millions de francs
1989	.....	75	millions de francs
1990	.....	132	millions de francs
1991	.....	124	millions de francs

Rappelons qu'actuellement les maxima prévus sont de 4 % pour les taux et de 17 francs pour le plafond.

Il a paru éclairant de rappeler les principaux travaux concrets que ces surtaxes locales temporaires ont permis de réaliser dans la période récente. La liste des gares où celles-ci sont perçues est présentée en annexe au présent rapport.

II. LE PROJET DE LOI TEND À REMÉDIER À CERTAINS DÉSÉQUILIBRES DU SYSTÈME QUE LA RÉCENTE INFORMATISATION DE LA BILLETTERIE ET DES RÉSERVATIONS A MIS EN ÉVIDENCE

Avant même d'examiner les déséquilibres du système, il a paru intéressant à votre Commission des Affaires économiques et du Plan de faire le point sur le système d'informatisation qui les a mis en évidence, à savoir «SOCRATE» (1)

A. UNE INFORMATISATION NOUVELLE MET LES INCONVÉNIENTS DU SYSTÈME DES SURTAXES LOCALES TEMPORAIRES EN ÉVIDENCE : «SOCRATE»

C'est, en effet, pour l'essentiel, la mise en place du nouveau système de délivrance de billets «SOCRATE» qui a donné une sorte de caractère d'urgence à la réforme du système des surtaxes locales temporaires.

Ainsi que l'affirme l'exposé des motifs du projet de loi :
«*"SOCRATE" permettra de percevoir la surtaxe à la fois dans la gare de départ et la gare d'arrivée. Les taux appliqués pourront alors être réduits de moitié et le système rendre plus juste.*»

La nature centralisée du logiciel permettra, en effet, d'appliquer les surtaxes, quel que soit le lieu d'émission.

1. Un logiciel ambitieux

Le système «SOCRATE» constitue le développement, en 1989, du système de réservation «SABRE» utilisé par la grande compagnie American Airlines.

(1) *SOCRATE* : Système offrant à la clientèle la réservation d'affaires et de tourisme en Europe. La SNCF se dote, en outre, actuellement d'un système de suivi comptable baptisé «ARISTOTE» (amélioration de la restitution d'information par un système transactionnel optimisé sur le trafic de l'entreprise).

Le centre du système est implanté à Lille.

L'objectif de «SOCRATE» était de donner à la SNCF une souplesse que le système «Resa» n'offrait pas et de rendre possible une politique de prix jugée jusqu'à présent trop rigide, tant pour la clientèle que pour l'entreprise.

La capacité de réservations de la SNCF serait triplée en 1995 par rapport à aujourd'hui où l'on compte 50 millions de «résa».

«SOCRATE» comprend d'abord la mise en service d'un titre de transport unique, alors qu'auparavant pouvaient être nécessaires jusqu'à trois coupons distincts (billet, supplément, réservation). La notion de «réservation» doit donc disparaître avec le nouveau système puisque le voyageur sur les grandes lignes se verra désormais octroyer une place lors de l'achat de son billet.

Le principal changement à attendre, c'est, d'une certaine façon, la fin de l'accès libre au train. En clair, d'ici à deux ans, toutes les grandes lignes pourront être à réservation obligatoire. On ne pourra plus –au moins dans les principes– voyager debout dans les soufflets.

La deuxième conséquence de «Socrate» sera la disparition, à terme également, non seulement du calendrier «bleu, blanc, rouge», mais également des «niveaux» (1, 2, 3 et 4) des TGV. Pour la SNCF, comme pour les voyageurs, le principal inconvénient de cet ancien système était qu'il ne permettait pas un remplissage optimum des trains. Certains d'entre eux circulaient par exemple en période «rouge» avec des places encore disponibles qui auraient très bien pu être occupées par des personnes n'ayant payé qu'un tarif «bleu».

Désormais, la puissance –et par conséquent la souplesse– de «Socrate» va permettre à la SNCF d'attribuer à chaque train, deux mois avant sa date de départ, des quotas de places à tarifs différents. Mieux encore, la SNCF pourra faire évoluer le volume de ces quotas en fonction du taux de remplissage du train en question.

Il faut, en outre, s'attendre à une modulation des tarifs des réservations, comme actuellement dans les TGV ou dans certains trains «Corail».

La troisième conséquence de «Socrate» va être la mise en place progressive de moyens d'achats individuels, enfin performants. Jusqu'à présent, en effet, les automates et services Minitel n'avaient en mémoire que les 300 relations les plus communément empruntées par les voyageurs. Désormais, ils auront en mémoire toutes les relations de la SNCF, soit près de 6.000. N'importe quel billet pourra

donc s'acheter à partir d'un automate, dont le nombre passera rapidement de 1.400 à 4.000.

Outre ces avantages essentiels, et parmi une multitude d'autres, la puissance de «Socrate» (1.000 milliards d'octets, 800 transactions/seconde et 0,9 seconde de «temps-réponse») devrait permettre à la SNCF d'avoir enfin une idée précise de sa clientèle, trajet par trajet et même train par train. Elle pourra ainsi améliorer sa politique de marché commercial au profit d'une qualité de service qui lui a -il faut en convenir- parfois fait défaut.

Bien entendu, tout cela a coûté fort cher. La SNCF a, en effet, investi 1,3 milliard de francs dans ce nouveau système.

2. Une mise en oeuvre progressive

Testé en parallèle avec «Resa» à partir de la mi-novembre 1992, dans une douzaine de gares, «SOCRATE» devait fonctionner en exclusivité dans quatre gares (Les Mureaux, Melun, Castres et Périgueux) à partir du 12 janvier 1993 et en parallèle avec «Resa» dans une gare par région.

Le minitel et le téléphone devaient basculer sur le nouveau système le 11 février.

Les 4.500 terminaux d'ordinateurs des agences de voyages devaient s'adapter à partir du 25 janvier et devaient être entièrement équipés le 8 mars.

Le calendrier tricolore devrait pouvoir être supprimé dès le 23 mai pour le réseau TGV.

3. Mais des difficultés de mise en place ont surgi

Alors que la SNCF affirmait que «tous les plâtres ont été essuyés» dès janvier ⁽¹⁾, la mise en place du système a, dans les faits, rencontré des difficultés sérieuses.

(1) *Le Quotidien de Paris* - 11 janvier 1993, p.10.

Dès le mois de janvier, le syndicat CFDT indiquait qu'à la gare d'Austerlitz, le temps de transaction moyen –jusqu'alors de 1,5 minute– dépassait «largement» les cinq minutes ⁽¹⁾ et la direction reconnaissait alors un allongement de 10 % de ce temps.

«SOCRATE» a représenté, en outre, pour les employés de la SNCF un incontestable surcroît de travail. Ils n'ont pas tardé à se mettre en grève (20 février à la Gare Saint-Lazare et 26 février pour les gares de Paris). Une grève nationale des guichetiers a eu lieu le 5 mars. Un nouveau mot d'ordre de grève était lancé pour le 29 avril. Rappelons qu'il y a 14.000 agents guichetiers dont 6.000 à temps partiel.

M. Jacques FOURNIER, président de la SNCF devait convenir : *«Il y a évidemment des difficultés d'adaptation qui dureront quelques mois»* ⁽²⁾.

Il reste que les anomalies à l'émission des titres restent encore trop fréquentes et provoquent des réactions négatives des usagers. Les erreurs de programmation se multiplient. Le logiciel -surtout- n'est, à l'évidence, pas assez convivial, ce dont les ingénieurs auraient, tout de même, dû se rendre compte il y a longtemps.

Selon la direction de la SNCF, 800 dysfonctionnements de programmation (bog) subsistaient dans le logiciel au début de mars 1993.

Parfois même, la subsistance de pratiques anciennes comme le système dit du «canton protégé» pour la desserte de stations intermédiaires des grandes lignes rend impossible certaines réservations (le cas de Valence a été cité sur Paris-Marseille).

Enfin, la formation des guichetiers semble avoir été relativement expéditive : six jours, dont deux seulement sur la machine selon des sources syndicales.

4. Et «SOCRATE» est souvent critiqué

La principale critique tient à ce que, désormais, les voyageurs auront de plus en plus de mal à connaître les tarifs exacts des billets et pourront «voyager plus cher sans savoir pourquoi».

⁽¹⁾ Libération - 12 janvier 1993, p. 4.

⁽²⁾ Libération - 23 février 1993 p. 13

Divers paramètres, nouveaux devront être intégrés par l'utilisateur (horaires, date de la réservation) sans qu'on puisse apprécier leur variation en détail.

Par ailleurs, le coût du voyage est, à l'évidence, majoré pour ceux qui voudront improviser un voyage, et notamment les jeunes gens.

En résumé, le prix réel est lié au comportement du client. La tarification au kilomètre, qui assurait une égalité théorique de traitement des usagers, s'éloigne toujours plus.

A la limite, certaines associations –comme la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (F.N.A.U.T.)– estiment que «SOCRATE» constitue une «réponse (...) technocratique» dictée «par des contraintes financières et budgétaires».(1)

Quatorze associations familiales et de consommateurs ont protesté, dès le 18 janvier, dans un communiqué commun contre le système «SOCRATE».

Le syndicat CFDT des cheminots a, lui aussi, critiqué le système, affirmant «ne pas accepter que l'on renonce au service public avec ce nouvel outil».

Bien plus, selon ce même syndicat, «ce système correspond à une logique de déréglementation tarifaire qui entérine la concurrence TGV/compagnies aériennes et accentue les déséquilibres régionaux.»

Dix neuf associations de consommateurs ont décidé, le 11 mars 1993, de suspendre leur participation au Conseil consultatif des consommateurs et des usagers de la SNCF afin de protester contre le mépris dans lequel elles s'estiment tenues et contre les carences du nouveau système de réservation.

(1) Libération - 12 janvier 1993 - p.4.

B. LES INCONVÉNIENTS DU SYSTÈME DES SURTAXES LOCALES D'ÉQUIPEMENT SERONT SURMONTÉS

1. Une pratique discriminatoire

La loi du 15 septembre 1942 avait prévu l'application des surtaxes locales temporaires «aux voyageurs en provenance ou à destination des gares» et aux marchandises sur la base des «éléments de trafic qui sont susceptibles de profiter de la réalisation des installations» ainsi financées.

Mais la loi du 10 mars 1948 a stipulé qu'*«aucune surtaxe locale temporaire ne peut être réclamée à raison de la destination»*. Cette loi avait, selon les informations fournies à votre Rapporteur, été votée *«à la demande de la SNCF pour des raisons techniques»*. (...) *«en raison de la nature locale de l'outil de calcul des prix»*.

Il faut savoir que, jusqu'à présent, le programme des surtaxes était simplement affiché dans les gares concernées.

Pour être parfaitement clair, la législation actuellement en vigueur ne prévoit l'assujettissement aux surtaxes locales temporaires qu'en fonction de la gare d'origine du trajet, et ce, quel qu'ait été le lieu d'émission du billet et la destination du trajet, même si celle-ci concerne une gare où sont réalisés des travaux donnant lieu à surtaxe.

Bien plus –et l'exposé des motifs du projet l'admet– le système actuel *«peut donner lieu à des pratiques diminuant l'assiette de perception (notamment, billets aller-retour pour plusieurs voyages pris dans la gare d'arrivée»*.

Il s'ensuit une pratique à l'évidence discriminatoire et dont la Direction Grandes Lignes (Département marketing) de la SNCF convient qu'elle *«a toujours suscité de nombreuses réactions»*.

Rompant avec le principe d'égalité du citoyen devant les charges publiques, une telle disposition est, en effet, aux frontières des principes de notre droit, même s'il paraît audacieux de qualifier, comme le fait le même Département Marketing d'*«illégal»* une pratique suivie depuis plus de quarante cinq ans sur la base d'une loi.

L'exposé des motifs du projet de loi n'en qualifie pas moins ce système de *«déséquilibré»*.

2. Le projet de loi remédie à cette discrimination

- Le projet de loi met fin aux anomalies qui viennent d'être décrites. Désormais, les surtaxes frapperont également les usagers qui partent et ceux qui arrivent dans les gares en cause.

A cette fin, il vous est proposé d'adapter la législation en abrogeant la loi de 1948.

- Bien entendu, les conséquences financières de ce projet de loi ne seront pas négligeables. Dès lors que les charges seront également supportées par les usagers à l'arrivée, l'assiette des surtaxes en sera élargie, voire doublée selon certaines estimations.

En effet, cette extension de l'assiette des surtaxes devrait permettre de réduire les taux de celles-ci. En règle générale, les nouveaux taux ne devraient pas excéder 2 % et les plafonds six francs.

Votre Commission a pris bonne note, concernant ce dernier point, du souhait émis, dès le 8 juillet 1992, par le Comité des Finances locales *«que le projet de loi expose de manière plus claire les possibilités de majorations des surtaxes»*. Le Gouvernement aura, à coup sûr, des précisions à apporter à cet égard durant les débats.

En tout état de cause, il sera vraisemblablement nécessaire d'adapter le décret de 1977 compte tenu de la situation nouvelle ainsi créée.

EXAMEN DES ARTICLES

Article premier

Extension des conditions de perception des surtaxes locales temporaires

L'article premier du projet de loi -qui en explicite l'objet même- prévoit que les montants des surtaxes locales temporaires peuvent être perçus par la SNCF, non seulement à raison de la provenance -ce qui est le cas depuis l'intervention de la loi du 10 mars 1948-, mais également à raison de la destination. On revient donc à l'esprit initial du premier alinéa de l'article 2 de la loi n° 866 du 15 septembre 1942.

Cette mesure qui aboutit à doubler l'assiette théorique des surtaxes permettra d'en réduire, en principe de moitié, les taux et les montants maxima. Il conviendrait d'obtenir, sur ce point, un engagement du Gouvernement.

Sur le plan de la rédaction, on observera que les mots «*peuvent être*» -déjà utilisés dans la rédaction de 1942- laissent planer un doute qui peut ouvrir la voie à une nouvelle rupture de l'égalité devant les charges. En fait, cette rupture existe déjà puisque, pour des raisons commerciales évidentes, la SNCF s'abstient d'appliquer des surtaxes aux marchandises transportées.

Sur le plan de la forme, cet article appelle, en outre, deux observations.

D'une part, il procède de façon simplement allusive, par référence et non par intégration à la loi du 15 septembre 1942.

Or, sauf erreur, l'article 2 de cette loi de 1942 n'a pas été expressément abrogé par la loi du 10 mars 1948, mais seulement vidé de son contenu.

Si le premier alinéa de l'article 2 de la loi de 1942 stipulait : *«Les surtaxes locales temporaires peuvent être appliquées aux voyageurs ou aux marchandises en provenance ou à destination des gares...»* (etc.), en revanche, le deuxième alinéa de l'article premier de la loi du 10 mars 1948 affirmait : *«Aucune surtaxe locale temporaire ne peut être réclamée à raison de la destination»*.

Or, la loi de 1948 ne comportait aucune disposition d'abrogation des dispositions contradictoires dans la loi de 1942.

Abrogeant la loi de 1948, le projet de loi qui nous est soumis aboutit à faire disparaître un texte contradictoire à la loi de 1942 qui redevient pleinement applicable sur ce point.

Dès lors, on est fondé à se demander si l'article premier du projet de loi, dans sa rédaction actuelle, ne s'apparente pas, d'une certaine façon à une redondance, dont l'utilité est, oserait-on dire, discutable.

D'autre part, l'article premier du texte qui nous est soumis ne cherche nullement à consacrer dans la loi les très substantielles modifications apportées à ladite loi de 1942 par le décret en Conseil d'Etat n° 77-785 du 13 juillet 1977. Il y a là matière à réflexion, d'autant plus que le Comité des finances locales, lorsqu'il a eu à se prononcer sur le projet de loi dans sa séance du 8 juillet 1992, avait émis le souhait *«que le projet de loi expose, de manière plus claire, les possibilités de majoration des surtaxes»*. Or, ces possibilités sont régies, pour l'essentiel, par le décret du 13 juillet 1977.

En tout état de cause, il paraît souhaitable de préciser que les surtaxes ne doivent pas s'appliquer aux billets, certes émis dans des gares où la surtaxation est possible, mais portant sur des trajets qui ne partent pas de ces gares ou n'y arrivent pas.

Aussi, un billet Paris-Strasbourg émis à la gare de Perpignan ne saurait être surtaxé si des travaux d'amélioration ont affecté la gare de Perpignan. En revanche, un Paris-Strasbourg émis à Perpignan pourra comporter des surtaxes si celles-ci ont été instituées à Paris ou à Strasbourg et même s'il n'y a aucune surtaxe au profit de la gare de Perpignan.

A cet égard, il paraît prudent, compte tenu de l'expérience du passé, de donner au pouvoir réglementaire la possibilité de prendre les mesures d'organisation et de fournir les précisions éventuellement nécessaires.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan vous propose donc d'adopter cet article sous réserve d'un amendement dont l'objet est triple :

- intégrer la rédaction proposée par le Gouvernement dans la législation existante, à savoir l'acte dit loi de 1942 ;

- préciser que les surtaxes ne peuvent être instituées à raison du lieu d'émission des titres de transport ;

- enfin, confier au pouvoir réglementaire le soin de prendre d'éventuelles mesures d'application qui viendraient compléter et préciser le décret n° 77-785 du 13 juillet 1977.

Article 2

Abrogation de la loi du 10 mars 1948

L'article 2 du projet de loi -qui constitue le corollaire de l'article premier- a pour unique objet d'abroger la loi n 48-405 du 10 mars 1948 simplifiant les surtaxes locales temporaires perçues par la Société nationale des chemins de fer français sur certaines catégories de transports.

Cette abrogation fait de l'acte dit loi n° 866 du 15 septembre 1942 le seul texte législatif restant applicable à la matière.

Encore faut-il rappeler que ce texte a été substantiellement modifié par le décret n° 77-785 du 13 juillet 1977.

La Commission des Affaires économiques et du Plan a pris le parti de ne pas bouleverser la législation et de limiter les modifications qu'elle propose aux aspects qu'elle juge absolument indispensables. En conséquence, elle vous propose d'adopter cet article sans modification.

EXAMEN PAR LA COMMISSION

Au cours d'une réunion, tenue le 6 mai 1993, sous la présidence de M. Jean François-Poncet, président, la Commission des Affaires économiques et du Plan a procédé, sur le rapport de M. André Fosset, à l'examen du projet de loi n° 254 (1992-1993) modifiant le régime des surtaxes locales temporaires perçues par la Société nationale des chemins de fer français (SNCF).

Soulignant d'emblée la modestie du dispositif du projet de loi -qui ne comporte que deux articles-, le rapporteur a présenté aux membres de la Commission l'exposé qui précède.

A l'issue de cette présentation, M. Louis de Catuelan a déploré les dysfonctionnements du système de réservations «Socrate» et souhaité que le Sénat en soit informé.

M. Désiré Debavelaere s'est, pour sa part, enquis des taux et des maxima ainsi que du rendement des surtaxes.

Après que M. André Fosset, rapporteur, eut répondu à ces intervenants, la commission a adopté, sur proposition de son rapporteur, un amendement à l'article premier (extension des conditions de perception des surtaxes locales temporaires) qui tend :

- à intégrer expressément le principe de la surtaxation au titre de la destination dans la loi du 15 septembre 1942 ;

- à préciser que cette surtaxation ne peut être instituée à raison du seul lieu d'émission des titres de transport ;

- enfin, à ouvrir, en tant que de besoin, la possibilité de prendre des décrets en Conseil d'Etat pour l'application du texte.

Sous réserve de cet amendement, la Commission des Affaires économiques et du Plan a décidé de donner un avis favorable à l'adoption du projet de loi n° 254 (1992-1993).

AMENDEMENT PRÉSENTÉ PAR LA COMMISSION

ARTICLE PREMIER

Rédiger comme suit cet article :

I. Le premier alinéa de l'article 2 de l'acte dit loi n° 866 du 15 septembre 1942 relative à la perception de surtaxes locales temporaires sur les chemins de fer d'intérêt général, les voies ferrées d'intérêt local, les voies ferrées des quais des ports maritimes ou fluviaux et les services de transports routiers en liaison avec les chemins de fer, est remplacé par les dispositions suivantes :

« Les montants des surtaxes locales temporaires ne peuvent être perçus par la société nationale des chemins de fer français (S.N.C.F.) qu'à raison de la provenance et à raison de la destination. Ils ne peuvent l'être à raison du lieu d'émission du titre de transport. L'assiette des surtaxes est limitée aux éléments de trafic qui sont susceptibles de profiter de la réalisation des installations concernées. »

II. Des décrets en Conseil d'Etat précisent, en tant que de besoin, les conditions d'application du I du présent article.

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la commission

**Loi n° 866
du 15 septembre 1942
relative à la perception
de surtaxes locales temporaires
sur les chemins de fer
d'intérêt général,
les voies ferrées d'intérêt local,
les voies ferrées des quais
des ports maritimes ou fluviaux
et les services de transports
routiers en liaison avec
les chemins de fer**

**Projet de loi
modifiant le régime des
surtaxes locales temporaires
perçues par la
Société nationale des
Chemins de fer Français**

**Projet de loi
modifiant le régime des
surtaxes locales temporaires
perçues par la
Société nationale des
Chemins de fer Français**

Article premier.

Article premier.

Les montants des surtaxes locales temporaires prévus par la loi du 15 septembre 1942 peuvent être perçus par la société nationale des chemins de fer français (S.N.C.F.) à la fois à raison de la provenance et à raison de la destination.

1. Le premier alinéa de l'article 2 de l'acte dit loi n° 866 du 15 septembre 1942 relative à la perception de surtaxes locales temporaires sur les chemins de fer d'intérêt général, les voies ferrées des quais des ports maritimes ou fluviaux et les services de transports routiers en liaison avec les chemins de fer, est remplacé par les dispositions suivantes :

Art.2.- Les surtaxes locales temporaires peuvent être appliquées aux voyageurs ou aux marchandises en provenance ou à destination des gares, stations, haltes, points d'arrêt ou garages de pleine voie intéressés ou d'embranchements particuliers ou d'installations fluviales ou routières en liaison avec le chemin de fer. Leur assiette est limitée à ceux de ces éléments de trafic (voyageurs ou marchandises) qui sont susceptibles de profiter de la réalisation des installations projetées.

-Les montants des surtaxes locales temporaires ne peuvent être perçus par la société nationale des chemins de fer français (S.N.C.F.) qu'à raison de la provenance et à raison de la destination. Ils ne peuvent l'être à raison du lieu d'émission du titre de transport. L'assiette des surtaxes est limitée aux éléments de trafic qui sont susceptibles de profiter de la réalisation des installations concernées.-

Texte en vigueur

—
Le taux des surtaxes peut être indépendant de la taxe de transport ou variable en fonction de cette taxe.

Les colis postaux, les transports de l'Etat, les transports pour le compte des administrations de chemin de fer, sont exempts de la perception des surtaxes locales temporaires.

(Voir en annexe)

Texte du projet de loi

—
Art. 2.

La loi n° 48-405 du 10 mars 1948 simplifiant les surtaxes locales temporaires perçues par la S.N.C.F. sur certaines catégories de transports est abrogée.

Propositions de la commission

—
II. Des décrets en Conseil d'Etat précisent, en tant que de besoin, les conditions d'application du I du présent article.

ANNEXES

**LOI N° 48-405 DU 10 MARS 1948
SIMPLIFIANT LES SURTAXES LOCALES TEMPORAIRES PERÇUES
PAR LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
SUR CERTAINES CATÉGORIES DE TRANSPORTS**

Art. 1er. - A dater de la promulgation de la présente loi, le transport par les services de la société nationale des chemins de fer français des voyageurs, bagages et chiens accompagnés est soumis en ce qui concerne les surtaxes locales temporaires aux prescriptions suivantes :

Aucune surtaxe locale temporaire ne peut être réclamée à raison de la destination.

Le montant des surtaxes est fixé à un nombre entier de francs.

Le transport des chiens accompagnés donne lieu à la perception des mêmes surtaxes que celui des voyageurs de 3ème classe de même provenance.

Art. 2. - Les dispositions qui précèdent sont applicables de plein droit aux surtaxes locales temporaires en vigueur. En conséquence, des arrêtés du ministre des travaux publics et des transports apporteront aux décrets qui les ont instituées les modifications que comportent la suppression des perceptions prévues à raison de la destination, l'arrondissement des tarifs au franc supérieur et l'extension aux chiens accompagnés des surtaxes de la 3ème classe de voyageurs.

Dans le cas où le rendement de l'ensemble ainsi adapté des surtaxes ayant la même affectation ne sera pas suffisant pour couvrir les annuités des emprunts correspondants, les collectivités ou établissements emprunteurs pourront obtenir dans les conditions de droit commun le relèvement de leurs taux et la prolongation de la durée de leur perception.

LISTE DES GARES SURTAXÉES

ABBEVILLE	CHOLET
AIME-LA-PLAGNE	COLMAR
ALBERT	COMPIEGNE
ALBERTVILLE	COSNE
ALENCON	CREIL
ALLASSAC	CROS DE CAGNES
AMIENS	DIJON PORTE NEUVE
ANGOULEME	DIJON VILLE
ANNEMASSE	DOLE-VILLE
ARCACHON	DOUAI
ARLES	EPERNAY
ARRAS	EPINAL
AUCH	ESTRESSIN
AUXERRE SAINT. GERVAIS	EVREUX-EMBRANCHEMENT
AVIGNON	FORBACH
AVIGNON-SAINTE CHAMAND	FREJUS SAINT RAPHAEL
BAR-LE-DUC	GOLFE JUAN VALLAURIS
BELFORT	GOURDON
BERNAY	GRAND COMBE LA PISE
BESANCON MOUILLERE	GRENOBLE
BESANCON VIOTTE	GUINGAMP
BETHUNE	HAGONDANGE
BEZIERS	ISSOIRE
BORDEAUX SAINT JEAN	ISSOUDUN
BORDEAUX BENAUGE	JOIGNY
BORDEAUX SAINT LOUIS	L'ESTAQUE
BOURG EN BRESSE	LA BAULE-ESCOUBLAC
BOURG-SAINTE MAURICE	LA BAULE-LES-PINS
BREST	LA CHARITE
CAEN	LA CIOTAT
CAGNES S/MER	LA POMME
CAHORS	LANDERNEAU
CAMBRAI	LANGON
CAP MARTIN-ROCQUEBRUNE	LANNEMEZAN
CARCASSONNE	LAON
CARNOLES	LAVAL
CASTELNAUDARY	LE COTEAU
CASTRES	LE MANS
CAUDERAN MERIGNAC	LE PUY
CAUSSADE	LENS
CERBERE	LES ARCS DRAGUIGNAN
CHAMBERY CH ALLE LES EAUX	LES SABLES D'OLONNES
CHANTENAY	LIBOURNE
CHATEAUROUX	LILLE
CHATELLERAULT	LIMOGES BENEDICTINS
	LIMOGES MONTJOVIS

LORIENT
LUNEL
LYON PERRACHE
LYON GORGE DU LOUP
LYON PART DIEU
LYON SAINT PAUL
LYON SATOLAS
LYON VAISE
M ONTPELLIER
MACON LOCHE TGV
MACON VILLE
MARMANDE
MARSEILLE BLANCARDE
MARSEILLE SAINT CHARLES
MASSY-PALAISEAU
MASSY-TGV
MASSY-VERRIERE
MAUBEUGE
MENTON
MENTON GARAVAN
MILLAU
MIRAMAS
MONTARGIS
MONTAUBAN VILLE BOURBON
MONTBARD
MONTBELLARD
MONTLUCON
MONTPELLIER
MORLAIX
MOUTIERS-SALINS BRIDES-LES B.
NANCY VILLE
NANTES
NEVERS
NIMES
OYONNAX
PERIGUEUX
POTIERS
REMIREMONT
RENNES
RIOM-CHATEL-GUYON
ROANNE
ROCHEFORT
RODEZ
ROUBAIX
ROUEN RIVE DROITE
ROYAN
RUMILLY
SAINT AGNE
SAINT AVOLD
SAINT BARTHELEMY

SAINT DENIS PRES-MARTEL
SAINT DIE
SAINT ETIENNE-BELLEVUE
SAINT ETIENNE-CARNOT
SAINT ETIENNE-CHATEAUCREUX
SAINT ETIENNE-LA TERRASSE
SAINT ETIENNE-LE CLAPIER
SAINT GAUDENS
SAINT GERVAIS-LES-B. LE FAYET
SAINT JEAN-DE-LUZ
SAINT JULIEN EN GENEVOIX
SAINT LAURENT DU VAR
SAINT LOUIS LES AYGALADES
SAINT MARCEL
SAINT PIERRE DES CORPS
SAINT RAPHAEL-VALESCURE
SAINT ROCH S/ SOMME
SAINTE FOY-LA GRANDE
SAINTE MARTHE EN PROVENCE
SAINTES
SARREBOURG
SARREGUEMINES
SETE
SOULLAC
ST BRIEUC
STRASBOURG
TARBES
TERGNIER
THIERS
THONVILLE
TOUL
TOULON
TOULOUSE MATABIAU
TOULOUSE ST CYPRIEN
TOURCOING
TOURNUS
TOURS
TULLE
VALENCE
VERDUN
VERNON
VIENNE
VIERZON VILLE
VILLEDIEU LES POELES
VILLEFRANCHE SUR MER
VITRE
YVETOT