

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1959 - 1960

Annexe au procès-verbal de la 1^{re} séance du 1^{er} décembre 1959.

RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi de finances pour 1960, CONSIDÉRÉ COMME ADOPTÉ, PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, EN PREMIÈRE LECTURE, AUX TERMES DE l'article 49, alinéa 3, de la Constitution.

Par M. Marcel PELLENC,
Sénateur,
Rapporteur général.

TOME III

EXAMEN DES CREDITS
ET DES DISPOSITIONS SPECIALES

ANNEXE N° 27

Travaux publics et transports.

CHEMINS DE FER
REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

Rapporteur spécial : M. Antoine COURRIERE

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (1^{re} législ.) : 300, 328 (annexe 25), 339 (tome II, annexe XIV) et in-8° 68.
Sénat : 65 (1959-1960).

SOMMAIRE

	Pages.
	—
INTRODUCTION	3
PREMIERE PARTIE. — Examen des crédits.....	5
I. — Les Réseaux divers.....	5
A. — Méditerranée — Niger.....	5
B. — Chemins de fer d'intérêt local.....	6
C. — Chemins de fer d'intérêt général.....	6
II. — La Régie autonome des transports parisiens.....	7
III. — La Société nationale des chemins de fer français.....	10
DEUXIEME PARTIE. — La modernisation de la S. N. C. F.....	18
I. — Les projets d'équipement et de modernisation du réseau.....	18
II. — Le renouvellement du matériel roulant.....	24
CONCLUSIONS	28
DISPOSITIONS SPECIALES.....	29

Mesdames, Messieurs,

Les chapitres du budget des Travaux Publics concernant les chemins de fer et la R. A. T. P. représentent, à eux seuls, les deux tiers des dépenses ordinaires et 20 % des dépenses en capital prévues à ce budget pour 1960 (1.807 millions sur un total de 2.700 millions pour les dépenses ordinaires et 66 millions sur 320 millions de crédits de paiement pour les dépenses en capital).

La décomposition de ces crédits, *telle qu'elle résulte du projet déposé par le Gouvernement*, est donnée dans le tableau ci-après :

NUMEROS des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés en 1959.	SERVICES votés pour 1960.	CREDITS prévus pour 1960.
		(En nouveaux francs.)		
	<i>A. — Dépenses ordinaires.</i>			
41-41	Subvention au Méditerranée—Niger.....	3.766.450	3.766.450	3.766.450
44-41	Chemins de fer. — Subvention annuelle aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local et de tramways.....	155.000	150.000	150.000
45-41	Chemins de fer. — Subventions aux chemins de fer d'intérêt général.....	4.610.000	4.610.000	2.169.800
45-42	Chemins de fer. — Application de l'article 18 de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français.....	340.000.000	317.000.000	278.000.000
45-43 ancien	Chemins de fer. — Réductions de tarif imposées à la Société nationale des chemins de fer français en application de la convention franco-sarroise du 20 août 1950.....	6.400.000	»	»
45-44	Chemins de fer. — Application des articles 19, 19 bis, 19 quater de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français.....	998.000.000	1.080.000.000	1.080.000.000
45-45	Chemins de fer. — Participation aux dépenses d'exploitation de la Régie autonome des transports parisiens.....	114.550.000	230.000.000	173.000.000
45-46 nouveau	Remboursement à la Société nationale des chemins de fer français des charges des emprunts émis en couverture des insuffisances d'exploitation.....	(a) 9.230.000	9.100.000	9.100.000
46-41	Chemins de fer. — Application de l'article 20 bis de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français.....	235.000.000	261.800.000	261.800.000
	Total	<u>1.711.711.450</u>	<u>1.906.426.450</u>	<u>1.807.986.250</u>
	<i>B. — Dépenses en capital.</i>			
73-41	Réparation des dommages de guerre de la Société nationale des chemins de fer français.	70.000.000	66.000.000	66.000.000

(a) Au chapitre 11-31 du budget des finances (charges communes).

Le simple énoncé de ces chiffres suffit à montrer l'importance des charges qu'entraînent pour l'Etat d'une part l'exploitation des transports en commun de voyageurs dans la région parisienne, d'autre part celle de notre réseau ferroviaire national.

Cette importance, du reste, n'est que la conséquence de la place que tient le chemin de fer dans la vie économique du pays et du rôle joué, dans la région parisienne, par la Régie autonome des transports.

PREMIERE PARTIE

EXAMEN DES CREDITS

I. — Les réseaux divers.

A. — MÉDITERRANÉE-NIGER (CHAPITRE 41-41)

a) *Le réseau ferré.*

Le chemin de fer Méditerranée-Niger a eu, on le rappelle, à l'origine la mission de créer une liaison ferroviaire entre la côte méditerranéenne et Gao. En fait, seul a été exécuté le tronçon Colomb-Béchar - Nemours. Le principal trafic du chemin de fer est l'évacuation de la production des Houillères du Sud oranais, trafic peu rentable du reste, qui laisse au réseau un déficit important. En 1958, ce déficit s'est élevé à 214 millions de francs actuels par rapport à un total de recettes de 360 millions de francs actuels. Depuis 1951, l'Etat a été amené à verser au réseau une subvention pour couvrir les annuités d'amortissement et les charges financières de ses emprunts.

La subvention proposée, à ce titre, pour 1960 est de 966.450 NF sans changement par rapport à 1959.

b) *Les pistes transsahariennes.*

Par ailleurs, l'Etat a été amené à confier au Méditerranée-Niger, qui disposait sur place d'un noyau de techniciens compétents, l'entretien des deux pistes transsahariennes : Tindouf à Fort-Gouraud (piste n° 1) et Colomb-Béchar à Gao (piste n° 2).

Pour 1960, les crédits prévus à ce titre sont:

— piste n° 1	800.000 NF
— piste n° 2.....	2.000.000 —
	<hr/>
Total	2.800.000 NF

sans changement par rapport à l'année dernière.

Signalons qu'à ces crédits doit s'ajouter une subvention de l'O. C. R. S. de 800.000 NF pour le renforcement de l'entretien de certains tronçons de ces deux pistes.

B. — CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL (CHAPITRE 44-41)

Les subventions aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local et de tramways sont accordées en application des lois des 11 juin 1880 et 31 juillet 1913. Ces subventions sont limitées par un maximum fixé par la loi ou le décret qui a, à l'origine, déclaré l'utilité publique. Ces plafonds qui sont, en fait, atteints dans tous les cas, ont été établis antérieurement à 1914 et n'ont jamais été réévalués depuis ; les subventions qui en découlent sont donc minimes. Les plus considérables n'excèdent pas 5 à 6.000 NF. Elles disparaissent progressivement à mesure que viennent à extinction les concessions auxquelles elles se rattachent.

Le crédit prévu pour 1960 est de 150.000 NF, en diminution de 5.000 NF par rapport à l'année dernière.

C. — CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL (CHAPITRE 45-41)

Il s'agit de subventions versées aux chemins de fer secondaires d'intérêt général.

Les trois réseaux intéressés sont les chemins de fer de Provence, de la Corse et du Vivarais-Lozère. Les deux premiers réseaux sont exploités en régie, le troisième est concédé à la Compagnie des chemins de fer départementaux. L'Etat supporte entièrement la charge de l'insuffisance des trois réseaux.

Ce chapitre ne paraît devoir appeler qu'une observation concernant les chemins de fer de la Corse. Il est prévu, en effet, la suppression de ce réseau à compter du mois de mai prochain et son remplacement par des dessertes routières. Il est attendu, de cette mesure, une économie évaluée pour 1960, à 2.450.000 NF ; mais votre Commission des finances, reprenant la position adoptée par l'Assemblée Nationale, considère que la suppression de ce chemin de fer ne peut être envisagée que lorsque le réseau routier de la Corse aura été mis en mesure de faire face au trafic accru qui va lui incomber.

II. — La Régie autonome des transports parisiens.

La question de la participation financière de l'Etat aux charges d'exploitation de la R. A. T. P. doit être examinée dans le cadre d'ensemble de l'organisation des transports de voyageurs de la région parisienne assurés aussi bien par la R. A. T. P. que par la S. N. C. F. (lignes de banlieue).

Nous aurons, du reste, l'occasion de voir à nouveau cette question dans les pages qui vont suivre, lors de l'examen des crédits concernant la S. N. C. F.

Les conditions de cette participation financière ont été profondément modifiées par l'ordonnance et le décret du 7 janvier 1959.

Il paraît nécessaire de rappeler tout d'abord le régime antérieur à cette ordonnance.

Pour le réseau de banlieue de la S. N. C. F., les charges résultant des tarifs sociaux (abonnements, ouvriers, familles nombreuses, mutilés) ainsi que les déficits liés à l'insuffisance générale des tarifs, étaient intégralement supportés par l'Etat dans le cadre des dispositions générales de la Convention du 31 août 1957 modifiée.

Pour la R. A. T. P., au contraire, et sous l'empire de la loi du 21 mars 1948, les charges résultant des tarifs sociaux étaient réparties, par moitié, entre l'Etat d'une part et les collectivités locales intéressées d'autre part (Ville de Paris, départements de la Seine, de la Seine-et-Oise et de la Seine-et-Marne). Cette prise en charge, du reste, n'était pas totale, mais limitée à un plafond de 15 % des recettes d'exploitation de la Régie. Par contre, en ce qui concerne le déficit résiduel, aucune mesure particulière n'était prévue.

L'ordonnance et le décret du 7 janvier 1959 ont unifié le régime applicable à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P. Aux termes de ces textes, les pertes de recettes résultant pour la R. A. T. P. et la S. N. C. F. (lignes de banlieue) des réductions de tarifs en vigueur au 31 décembre 1957 ainsi que les déficits entraînés par le rejet par le Gouvernement des relèvements de tarifs décidés par le Syndicat des

Transports Parisiens, sont répartis entre l'Etat et les collectivités locales membres de ce Syndicat (ville de Paris, départements de la Seine, de la Seine-et-Oise, de la Seine-et-Marne et de l'Oise) dans la proportion des charges supportées par l'Etat et lesdites collectivités au cours de l'exercice 1958, dernier exercice de référence du régime ancien, soit approximativement 80 % à l'Etat et 20 % aux collectivités locales.

En application de ces nouvelles dispositions, la participation de l'Etat au budget d'exploitation de la R. A. T. P. a été calculée au titre des *services votés de 1960* dans les conditions suivantes :

1° Conséquence de l'opposition gouvernementale aux propositions tarifaires présentées par le Syndicat des Transports Parisiens	77 millions NF ;
2° Au titre du remboursement des pertes de recettes résultant des tarifs réduits imposés à la R. A. T. P. depuis une date antérieure au 31 décembre 1957.....	80 — —
3° Au titre du remboursement des pertes de recettes résultant de réductions de tarifs supérieures à celles en vigueur au 31 décembre 1957	73 — —
<hr/>	
Total	230 millions NF,

soit une majoration de 115.450.000 NF par rapport au budget de 1959.

Dans le cadre des *mesures nouvelles*, deux séries de mesures ont été envisagées par le Gouvernement pour réduire la participation financière versée par l'Etat à la R. A. T. P. D'une part, un aménagement des tarifs de la Régie, d'autre part, une modification dans la répartition des charges entre l'Etat et les collectivités locales.

— *Aménagement des tarifs de la Régie.* — Un aménagement des tarifs de la R. A. T. P. est, à l'heure actuelle, en cours d'étude. Bien que des précisions n'aient pu être obtenues quant aux modalités envisagées, le Ministère des Travaux Publics estime que cette mesure est susceptible de permettre une réduction de 37.000.000 NF de la participation de l'Etat aux dépenses d'exploitation de la Régie :

— *Modification dans la répartition des charges.* — L'article 86 du projet de loi de finances, déposé par le Gouvernement, proposait

de fixer cette répartition à 70 % pour l'Etat et 30 % pour les collectivités locales, motif pris de ce que la part de l'Etat, telle qu'elle résulterait de l'application de l'ordonnance du 7 janvier 1959 (soit environ 80 %), serait trop importante, étant donné qu'il s'agit en définitive de dépenses intéressant la desserte exclusive de l'agglomération parisienne.

De ce fait, la subvention de l'Etat à la Régie aurait été diminuée de 20 millions NF en contrepartie de l'augmentation d'égal montant de la participation des collectivités locales.

L'Assemblée Nationale a substitué, au texte proposé par le Gouvernement, une disposition prévoyant que dans un délai de trois ans la responsabilité de la gestion de la R. A. T. P. serait rendue à la Ville de Paris et aux collectivités locales intéressées et que la participation de l'Etat aux dépenses d'exploitation de la Régie serait réduite d'un tiers en 1960, d'un autre tiers en 1961 et prendrait fin le 31 décembre 1962.

La situation nouvelle résultant du vote de l'Assemblée Nationale paraît donc *a priori* être la suivante :

En ce qui concerne les lignes de banlieue de la S. N. C. F., le système prévu par l'ordonnance et le décret du 7 janvier 1959 subsiste, c'est-à-dire que le déficit de ces lignes est partagé entre l'Etat et les collectivités locales intéressées, dans la proportion de 80 à 20 %.

En ce qui concerne la R. A. T. P., la participation de l'Etat, telle qu'elle résulte des dispositions de l'ordonnance et du décret du 7 janvier 1959 précités, serait pour 1960 réduite d'un tiers.

Toutefois, lors de son audition par votre Commission, M. le Secrétaire d'Etat aux Finances a indiqué, qu'à son avis, la nouvelle rédaction de l'article 86 voté par l'Assemblée Nationale abrogeait implicitement les dispositions de l'ordonnance et du décret du 7 janvier 1959 concernant les participations des collectivités locales au déficit des lignes de la banlieue parisienne de la S. N. C. F.

En tout état de cause, il convient de signaler que, lorsque l'article 86 aura été définitivement adopté par le Parlement, il conviendra d'ajuster, en conséquence, les crédits prévus au budget des Travaux Publics, tant en ce qui concerne la S. N. C. F. que la R. A. T. P.

III. — Société nationale des chemins de fer français.

Les contributions financières de l'Etat à la S. N. C. F. sont, on le rappelle, soit des remboursements de charges sociales imposées aux chemins de fer, notamment tarifs réduits en faveur de certaines catégories de voyageurs ou de certains transports de marchandises, soit des participations directes aux dépenses de l'exploitation de la Société nationale : couverture d'une partie des charges de retraite et d'infrastructure, couverture du déficit résiduel, etc. Enfin, l'Etat est appelé à participer, comme du reste il l'a fait pour l'ensemble des sinistrés, à la réparation des dommages de guerre de la S. N. C. F.

Les différentes contributions financières versées par l'Etat à la S. N. C. F. résultent, pour la plupart, de dispositions de la Convention du 31 août 1937 passée entre l'Etat et la S. N. C. F. et modifiée depuis par divers avenants. Cette convention constitue, en effet, la charte des rapports de l'Etat et de la Société nationale. Nous serons donc amenés, à propos de l'examen de la plupart des chapitres du Budget des Travaux Publics intéressant la S. N. C. F., à nous référer aux articles correspondants de la Convention.

Au total les chapitres dont il s'agit sont au nombre de sept, dont six concernant les dépenses ordinaires.

Ces différents chapitres appellent certaines observations.

Chapitre 45-42. — *Application de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937.*

Sont groupés, dans ce chapitre, deux subventions différentes :

1° Une subvention destinée à couvrir les frais d'entretien des lignes non affectées au trafic commercial mais maintenues, en service, pour des raisons stratégiques à la demande de l'autorité militaire en application de l'article 26 du cahier des charges de la S. N. C. F.

Cette subvention a été, en 1959, de 10 millions NF. Il est proposé de la reconduire en 1960.

2° Une subvention destinée à la couverture du déficit d'exploitation. Cette subvention est prévue par l'alinéa 8 de l'article 18 de la Convention.

Aux termes de ce texte, lorsque les prévisions budgétaires de la S. N. C. F. font apparaître une insuffisance de recettes par rapport aux dépenses, cette insuffisance est couverte par une subvention versée par l'Etat, à titre de garantie, à valoir sur la subvention définitive attribuée à la S. N. C. F. lors de l'arrêt des comptes de l'exercice considéré. Il s'agit donc, en définitive, d'un acompte prévisionnel.

Pour 1959, les crédits votés à ce titre s'élevaient à 330 millions NF. Au titre des mesures acquises de 1960, une réduction de 23 millions NF a été jugée possible en raison de l'évolution prévisible de la situation financière de la S. N. C. F. Au titre des autorisations nouvelles, une nouvelle réduction de 39 millions NF est proposée, l'insuffisance probable du compte d'exploitation de la S. N. C. F., pour 1959, devant, d'après les précisions du Gouvernement, se trouver réduite pour les trois motifs suivants :

a) Revision des nuancements tarifaires pratiqués sur les relations également desservies par les canaux. Il s'agit, en définitive, de certains relèvements tarifaires qui seraient pratiqués, simultanément, par le rail et la voie d'eau sur leurs relations parallèles. L'augmentation de recettes escomptées primitivement fixée à 3 millions de NF a été portée, par un amendement déposé par le Gouvernement et voté par l'Assemblée Nationale, à 4.510.000 NF.

Ces relèvements tarifaires auront évidemment une influence sur les prix des marchandises transportées. Par ailleurs, il n'est nullement prouvé qu'ils fourniront les recettes supplémentaires escomptées, toute majoration des tarifs entraînant fatalement des fuites de trafic.

b) Une atténuation des réductions tarifaires voyageurs consenties à *titre commercial* qui doit entraîner une plus-value de recettes de 20 millions NF.

Les principales réductions tarifaires commerciales accordées par la S. N. C. F. sont les suivantes :

- abonnements à demi-tarif ;
- allers et retours touristiques ;
- titre IV des dispositions diverses ;
- groupes ordinaires ;
- familles ;
- colonies de vacances ;
- pèlerinages ;
- congrès ;
- abonnements ordinaires ;
- abonnements trimestriels ;

Les réductions que la Société nationale a instituées, pour des motifs commerciaux, sont absolument indépendantes de celles qui lui sont imposées et qui donnent lieu à remboursement de la part de l'Etat dans le cadre de l'article 20 *bis* de la Convention du 31 août 1937 (voir ci-après, page 15).

Il est fort douteux qu'une atténuation de ces réductions commerciales puisse procurer à la S. N. C. F. les augmentations de recettes escomptées. En effet, ces réductions ont été instituées dans un but commercial pour inciter certaines catégories de voyageurs, qui constituent pour le chemin de fer une clientèle marginale, à utiliser plus fréquemment le rail. Si on supprime aux intéressés tout ou partie des avantages dont ils bénéficient à l'heure actuelle, il est évident que, pour une large part, ils renonceront à voyager. Votre Rapporteur spécial ne peut donc que formuler toutes réserves sur les conséquences de la mesure envisagée par le Gouvernement.

c) Un relèvement de la participation des collectivités intéressées aux dépenses d'exploitation des lignes de banlieue de la région parisienne chiffré à 16 millions NF.

Ce relèvement de la participation des collectivités locales au déficit des lignes de banlieue de la S. N. C. F. était basé sur l'adoption, dans sa rédaction primitive, de l'article 86 du présent projet de loi de finances. Ce texte, comme nous venons de le voir

en examinant les crédits de la R. A. T. P., ayant été profondément modifié par l'Assemblée Nationale, le relèvement dont il s'agit ne peut plus être escompté. Si l'article 86 est voté définitivement dans sa forme actuelle, un réajustement des crédits prévus au présent chapitre devra donc être effectué.

Au total, le crédit prévu pour 1960, au titre de l'article 18 (dernier alinéa) de la Convention du 31 août 1937, s'élèvent à 266.499.000 NF. (Compte non tenu des incidences de la nouvelle rédaction de l'article 86 du projet de loi de finances.)

Pour porter un jugement valable sur ce crédit, il conviendrait évidemment de connaître le budget de la S. N. C. F. pour 1960 ; or, ce budget n'est pas encore définitivement arrêté. Toutefois, d'après les renseignements officiels qui ont pu être obtenus, l'ordre de grandeur du déficit prévu à ce sujet doit être le même que celui du crédit proposé au chapitre 45-42.

Chapitre 45-43. — *Convention franco-sarroise.*

En 1959, une subvention de 6.400.000 NF avait été versée à la S. N. C. F. pour compenser la réduction de tarifs qui lui avait été imposée en application de la convention franco-sarroise du 20 août 1950. Par suite du rattachement de l'économie sarroise à l'Allemagne, cette subvention est devenue caduque et le crédit correspondant a été supprimé au titre des mesures acquises.

Chapitre 45-44. — *Application des articles 19, 19 bis et 19 quater de la convention du 31 août 1937.*

Nous rappellerons successivement les dispositions de ces articles :

Article 19. — Aux termes de ce texte, l'Etat doit participer aux dépenses annuelles d'entretien et de renouvellement de la voie, d'entretien des ouvrages d'art et des installations de sécurité de la Société nationale.

Cette participation est calculée dans les conditions suivantes :

Pour un exercice donné (n), la contribution de l'Etat est égale à 60 % de la moyenne des dépenses de l'espèce pour l'antépénultième (n-3) et le pénultième (n-2) exercice, affectées chacune d'un coefficient égal au rapport des deux éléments ci-après :

a) Indice moyen des prix de gros industriels publié par l'Institut national de la statistique et des études économiques (I. N. S. E. E.) pour le deuxième trimestre de l'ultième exercice (n-1).

b) Indice moyen des prix de gros industriels publié par ledit Institut pour chaque année de référence (n-3) et (n-2).

Calculée dans les conditions indiquées ci-dessus, la contribution de l'Etat aux dépenses d'entretien de l'infrastructure du chemin de fer ressort pour 1960 à 665.000.000 NF, en augmentation de 27.000.000 NF sur l'année précédente.

Article 19 bis. — Cet article de la convention a prévu que la Société nationale recevrait, chaque année, de l'Etat une contribution aux dépenses de gardiennage des passages à niveaux situés sur les routes nationales égale à la moitié de ces dépenses.

Pour 1960, cette contribution doit s'élever à 10.000.000 NF, sans changement par rapport à 1959.

Article 19 quater. — Ce texte prévoit que les charges de retraites, afférentes aux agents mis à la retraite depuis le 1^{er} janvier 1949 et non remplacés dans l'effectif global, seront supportées par l'Etat.

En 1959, le crédit prévu à ce titre a été de 350.000.000 NF, celui proposé pour 1960 s'élève à 405.000.000 NF ; cette augmentation, qui a un caractère automatique, est la conséquence d'une part de la poursuite de la politique de compression des effectifs entreprise depuis dix ans par la Société nationale et d'autre part de l'augmentation des pensions.

Chapitre 45-46. — Remboursement des charges des emprunts émis en couverture des insuffisances d'exploitation.

L'Etat rembourse annuellement à la Société nationale les charges des emprunts que celle-ci a été amenés à contracter pour faire face à ses insuffisances d'exploitation. Jusqu'ici ces rembour-

sements figuraient au budget du Ministère des Finances — charges communes (chapitre 11-31 - article 1^{er}). A partir de 1960 ils sont transférés au budget des Travaux publics.

Le crédit voté, à ce titre, pour 1959 s'élevait à 9.230.000 NF, il se trouve réduit, au titre des mesures acquises, à 9.100.000 NF par suite du jeu normal de l'amortissement des emprunts.

Chapitre 46-41. — *Application de l'article 20 bis de la Convention.*

Aux termes de cet article, l'Etat doit rembourser à la S. N. C. F. les pertes de recettes résultant, pour elle, des obligations de transporter à titre gratuit ou à des tarifs réduits qui lui sont imposés par voie législative ou réglementaire, et notamment celles qui lui incombent en application de son cahier des charges.

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

Selon les toutes dernières évaluations de la S. N. C. F. qui font état de prévisions de trafic légèrement supérieures à celles envisagées lors de l'établissement des propositions budgétaires, les pertes de recettes, au titre de l'article 20 *bis* de la Convention, s'établiraient comme suit pour 1960 en ce qui concerne le budget des Travaux publics.

	En milliers de NF.
Familles nombreuses.....	73.149
Réformés pensionnés	18.233
Abonnements hebdomadaires	106.271
Tombes militaires	775
Billets populaires de congés annuels.....	43.200
Abonnements ordinaires	2.881
Promenades d'enfants	1.499
Abonnements élèves, étudiants, apprentis ..	13.749
Guides d'aveugles civils	1.738
Total	261.495

soit en arrondissant, 261.500.000 NF.

Le crédit prévu au budget des Travaux publics : 261.800.000 NF, serait donc supérieur de 300.000 NF environ aux dernières prévisions.

Pour les autres ministères intéressés nous indiquons, pour mémoire, le montant des remboursements qui seront dus à la S. N. C. F., en 1960, au titre de l'article 20 *bis* de la Convention :

En milliers de NF.

Ministère des finances : conjoints et enfants mineurs de retraités et pensionnés.....	3.200
Ministère des armées : militaires et marins....	168.200
Ministère de la justice : prisonniers et leur escorte	1.200

Au total, les remboursements effectués à la S. N. C. F. dans le cadre de l'article 20 *bis* de la convention doivent représenter, pour 1960, 434.100.000 NF.

Chapitre 73-41. — *Réparation des dommages de guerre de la S. N. C. F.*

Le financement des dépenses de reconstruction de la S. N. C. F. n'est pas régi par la législation générale sur les dommages de guerre, mais par une loi spéciale, la loi n° 54-916 du 16 septembre 1954.

Ce texte dispose que, le ministre des travaux publics et des transports ayant fixé la consistance des installations, du parc de matériel et de l'outillage à reconstituer, l'Etat prend à sa charge :

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

Le reliquat des dépenses est financé par des emprunts dont la S. N. C. F. supporte, sur son compte d'exploitation, les charges d'intérêt et d'amortissement.

Au 31 décembre 1958, les dépenses faites par la S. N. C. F. pour la réparation des dommages de guerre s'élevaient à 358 milliards de francs actuels dont 181 milliards pour la reconstitution (achevée du reste depuis plusieurs années) du matériel roulant, de l'outillage et des approvisionnements. Sur ces dépenses, la participation de l'Etat a été de 281 milliards.

Pour achever la reconstitution des installations fixes, compte tenu des sommes engagées en 1959 (92 milliards de francs actuels dont 70 à la charge de l'Etat) et bien que la S. N. C. F. ait renoncé à la reconstruction d'un très grand nombre d'installations détruites, une dépense de l'ordre de 38 milliards de francs actuels paraît encore nécessaire (la participation de l'Etat à ces travaux sera de 80 %).

A la fin de la période de reconstitution, les participations financières de l'Etat seront définitivement arrêtées et feront l'objet de règlement, pour solde, entre l'Etat et la S. N. C. F., compte tenu des acomptes versés.

*
* *

En résumé, les crédits du budget des travaux publics concernant la S. N. C. F. ont, en fait, le caractère de dépenses obligatoires puisqu'ils ne traduisent que l'application, en quelque sorte automatique, d'engagements législatifs ou contractuels souscrits antérieurement par l'Etat.

Signalons enfin que si le Gouvernement était amené, comme on lui en a récemment prêté l'intention, à renoncer à la politique de libéralisme et de « vérité des prix » qu'il avait inaugurée l'année dernière et à prescrire une baisse autoritaire des tarifs marchandises de la S. N. C. F., la perte de recettes qui en résulterait pour la Société nationale devrait être compensée par une subvention d'égal montant — conformément à l'article 18 *bis* de la Convention qui a prévu ce cas — ce serait donc en définitive le contribuable qui ferait les frais de l'opération.

DEUXIEME PARTIE

LA MODERNISATION DE LA S. N. C. F.

Après cette étude comptable des différents chapitres du budget des Travaux publics concernant les chemins de fer, votre Rapporteur spécial se propose d'examiner la politique suivie, à l'heure actuelle, par la S. N. C. F. dans le domaine de la modernisation de l'exploitation ferroviaire.

Seront examinés successivement :

- les projets d'équipement et de modernisation du réseau ;
- le renouvellement du matériel roulant.

I. — Les projets d'équipement et de modernisation du réseau.

1° PROGRAMME D'ÉLECTRIFICATION ET DE DIESELISATION

L'électrification des chemins de fer français dont l'origine remonte à l'année 1900, a, tout d'abord, été décidée pour des raisons techniques : on a, alors, électrifié les lignes, même secondaires, où la traction à vapeur ne permettait pas d'obtenir un bon service, essentiellement lignes de montagne ou sections de lignes de banlieue présentant de nombreux points d'arrêt. C'est, aux environs de 1925, que l'électrification a commencé à se développer pour des raisons économiques et, pour ces mêmes raisons, la S. N. C. F. procède, depuis la Libération, à son extension systématique, parallèlement à celle de la traction diesel.

Le remplacement, sur une ligne ou un ensemble de lignes, des locomotives à vapeur par des locomotives électriques ou diesel entraîne des économies extrêmement importantes :

- sur les dépenses d'énergie ;
- sur les dépenses de personnel de conduite ;
- sur les dépenses d'entretien et de service des dépôts ;
- à plus ou moins long terme, sur les dépenses de renouvellement des locomotives.

Sur plusieurs de ces postes, les économies dépassent souvent largement 50 % des dépenses ; mais leur structure est différente en traction électrique et en traction diesel.

Une locomotive diesel de puissance suffisante, pour remplacer une locomotive à vapeur, doit posséder une transmission électrique, ce qui conduit à un engin en quelque sorte assimilable à la locomotive électrique de même puissance à laquelle ou aurait ajouté le groupe moteur-génératrice. La locomotive diesel électrique est donc plus coûteuse d'achat et d'entretien que la locomotive électrique de performance égale, et, comme sa consommation énergétique est à peu près la même, son coût kilométrique s'avère plus important.

En revanche, la traction diesel ne nécessite que des aménagements insignifiants aux équipements fixes, alors que l'électrification suppose une installation qui, malgré la politique d'allègement poursuivie par la S. N. C. F. depuis une quinzaine d'années, reste coûteuse par kilomètre de ligne.

Il est donc clair que, si le coût kilométrique de l'exploitation de la locomotive électrique est plus faible que celui de la locomotive diesel, ce n'est que pour les lignes à fort trafic que les économies d'exploitation ainsi réalisées sont suffisantes pour compenser les charges élevées des installations fixes. C'est pour cette raison que les programmes d'électrification ont été engagés en commençant par les lignes les plus importantes, alors que la dieselisation a commencé au contraire par les services de manœuvres et les petites lignes.

En fait, le problème du choix s'est posé, jusqu'ici, en termes simples, pour deux raisons :

— les lignes dont l'électrification était envisagée avaient un trafic très important, et l'électrification s'imposait de très loin comme la solution la plus économique : il suffisait d'une comparaison élémentaire pour s'en convaincre, les ordres de grandeur étant nettement différents ;

— l'industrie n'était pas en mesure de construire des locomotives diesel économiques suffisamment puissantes pour assurer, dans de bonnes conditions, la traction des trains lourds et rapides sur les grandes artères (l'obligation d'utiliser systématiquement deux locomotives par train est évidemment un lourd et coûteux handicap).

Il n'en sera plus de même dans quelques années, puisque les lignes sur lesquelles on supprimera la traction à vapeur seront moins importantes, et aussi en raison de l'évolution technique du matériel Diesel. Pour chaque nouvelle ligne, ou ensemble de lignes, un bilan comparatif précis entre la traction Diesel et la traction électrique devra être effectué. La traction électrique sera choisie si les économies supplémentaires qu'elle apporte assurent la rentabilité des capitaux nécessaires pour construire l'équipement fixe. Ces études ne peuvent du reste être faites longtemps à l'avance, en raison des modifications imprévisibles qui peuvent survenir dans les conditions techniques et économiques du problème. C'est pourquoi les programmes ne peuvent pas actuellement être précisés au-delà de quelques années.

L'état actuel de ces programmes est sommairement résumé ci-après :

Programme d'électrification.

Poursuite des électrifications commencées avant 1959 : parachèvement de l'électrification Nord-Paris (Paris—Lille et embranchements divers) ; achèvement de l'électrification Est-Paris (Paris—Strasbourg et embranchements vers Reims, Metz, Neufchâteau, Saint-Dizier, etc.) ; de l'électrification Lyon—Nîmes (terminée de Lyon à Avignon).

Engagement en 1959 de l'électrification de Tarascon—Marseille (grâce à laquelle sera électrifiée la totalité de la ligne Paris—Marseille), et de l'électrification Creil—Aulnoye, avec les embranchements Busigny—Somain et Louches—Valenciennes (ligne Paris—Belgique).

La Loi de Programme relative à l'équipement économique général prévoit que seront engagées en 1961 et 1962 les électrifications ci-après :

— en 1961 : outre le prolongement de Creil—Aulnoye jusqu'à la frontière belge (17 km), Fouquereuil—Dunkerque et Lille—Hazebrouck (118 km) (assurant la continuité de la traction électrique sur Paris—Dunkerque et Bâle—Dunkerque) ;

— en 1962 : Dijon—Neufchâteau (147 km), principale ligne de liaison entre les régions de l'Est et du Sud-Est ;

Enfin, deux autres électrifications sont actuellement à l'étude : Paris—le Havre (avec les lignes rive gauche et rive droite de la Seine de Paris à Mantes : 285 km), et diverses lignes de la banlieue Nord de Paris (147 km) .

Lorsque l'électrification de toutes ces lignes sera terminée, le réseau électrifié français, qui s'étend actuellement sur 6.600 km (16,7 % de la longueur totale des lignes de la S. N. C. F.) et achemine 49 % du trafic, comprendra 8.050 km de lignes (24 % du total) et verra circuler environ 65 % du trafic total.

Programme de traction diésel.

A la différence des locomotives électriques, les locomotives diésel peuvent être utilisées sans difficultés sur n'importe quelle ligne ; les programmes de traction diésel ne comportent donc pas de localisation géographique rigide. Il est, toutefois, prévu de remplacer complètement la traction à vapeur par la traction diésel, par priorité dans quelques zones déterminées, telles que la zone Sud de Loire (région Ouest : l'opération est en cours depuis plusieurs années), une vaste zone dans le Massif Central (« Etoile de Capdenac »), une zone dite « Bresse-Jura », etc.

Les programmes annuels de commandes comportent, à l'heure actuelle, conformément au Troisième Plan :

- environ 50 locomotives diesel électriques de 1.400 CV ;
- environ 60 locomotives diesel électriques de 725-825 CV ;
- environ 50 locotracteurs : engins de faible puissance (150 CV et moins) destinés aux manœuvres.

Le Troisième Plan prévoit, en outre, la commande annuelle de 30 locomoteurs de 400 CV, mais ces commandes sont actuellement différées dans l'attente de la mise au point d'un modèle nouveau.

2° ECONOMIES DE COMBUSTIBLES

La partie la plus importante des économies de combustible est due à l'électrification : l'ensemble des lignes électrifiées permettra, en 1959, une économie annuelle de charbon de l'ordre de 5 millions de tonnes ; en compensation, la consommation d'énergie électrique sera de l'ordre de 2.500 millions de kWh.

L'économie de charbon concerne du charbon cokéfiabie de haute qualité — le seul que puisse consommer une locomotive à vapeur — tandis qu'au contraire l'énergie électrique est, pour les électrifications récentes et futures, produite dans des centrales thermiques à l'aide de bas produits dont elle améliore l'écoulement ; de plus, l'importante consommation de la S. N. C. F. en heures creuses est un facteur très favorable pour la régularisation de la production nationale d'électricité.

L'électrification apparaît donc comme un élément particulièrement favorable dans l'évolution du bilan énergétique national, et il convient de souligner, en outre, qu'elle contribue à augmenter les disponibilités de la sidérurgie française en coke national et, partant, son indépendance vis-à-vis des bassins houillers étrangers.

Des économies de charbon non négligeables proviennent également de la traction diésel et aussi des améliorations qui ont été apportées à la traction à vapeur ; il est intéressant de constater que la consommation d'énergie électrique et de combustibles liquides est largement inférieure, en équivalent-charbon, à la quantité de charbon qu'elle permet d'économiser, comme il ressort du tableau ci-après :

ANNÉES	CONSOMMATION de charbon (en milliers de tonnes).	CONSOMMATION d'autres formes d'énergie en équivalent charbon (en milliers de tonnes).	CONSOMMATION totale d'énergie en équivalent charbon (en milliers de tonnes).
1950	6.160	1.980	8.140
1956	4.590	2.590	7.180
1957	4.360	2.670	7.030
1958	3.880	2.790	6.670

L'économie réelle est plus importante que ne le ferait supposer la simple comparaison des chiffres de ce tableau, car le trafic de 1958 est sensiblement supérieur à celui de 1950 (22 % pour les voyageurs, 36 % pour les marchandises). En effet, pour acheminer le trafic de 1958 dans les conditions d'exploitation de 1950, il aurait fallu environ 7.600 milliers de tonnes de charbon et 2.500 milliers de tonnes d'équivalent charbon d'autres sources d'énergie, soit 10.100 milliers de tonnes d'équivalent charbon pour l'ensemble des sources d'énergie.

L'économie réelle est donc de 3.720 milliers de tonnes de bon charbon ou, pour l'ensemble des sources d'énergie, de 3.430 milliers de tonnes d'équivalent charbon de 1950 à 1958.

3° AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ DES LIGNES

Le réseau des chemins de fer français, malgré la date lointaine de sa construction, a été conçu très largement, et, même à l'heure actuelle, avec le trafic important qu'il connaît depuis quelques années, il est, dans son ensemble, très loin d'être saturé. Toutefois, la politique d'augmentation de la productivité, poursuivie avec succès depuis la guerre, a tendu à concentrer sur quelques itinéraires et installations choisis, puis modernisés, le plus de trafic possible. Le reste du réseau est réduit au rôle de desserte locale et exploité d'une manière simplifiée. La question de l'augmentation de capacité ne se pose donc actuellement que pour ces itinéraires à haut rendement.

En 1959, les investissements effectués, sur les grandes lignes en vue d'augmenter leur capacité, peuvent être évalués à 73 millions de nouveaux francs, soit 6 % environ des investissements totaux de la S. N. C. F.

Le problème de l'augmentation de capacité d'une ligne ferroviaire est justiciable d'une série de solutions techniques entre lesquelles le choix dépend des circonstances locales et du bilan économique.

On peut ainsi citer :

— pour les lignes à voie unique, le block automatique avec commande centralisée à distance des aiguilles et des signaux de toutes les gares, qui vient de faire ses preuves sur l'important itinéraire international Paris-Vallorbe, entre Mouchard et Frasnay ;

— pour les lignes à double voie, le block automatique lumineux, qui permet d'atteindre des débits de pointe de 250 trains par jour, et qui autorise pratiquement à multiplier par 2 ou par 3 la capacité d'une ligne, tout en accroissant parallèlement la sécurité. Rappelons que la S. N. C. F. a actuellement environ 5.000 kilomètres de lignes en block automatique et que ce kilométrage s'accroît régulièrement, le plus souvent à l'occasion des grandes électrifications ;

— en certains points particuliers, on peut avoir recours à la création d'évitements ou garages actifs qui permettent le dépassement sans arrêt de trains lents par les trains rapides, voire même l'installation complète de 3° ou 4° voie, notamment pour acheminer avec régularité le trafic de banlieue sans le soumettre aux influences des trains à grand parcours. De tels travaux sont en cours sur les sections les plus chargées de la S. N. C. F.

II. — Le renouvellement du matériel roulant.

1° FINANCEMENT

Les règles de financement du matériel roulant sont fixées par la Convention du 31 août 1937 constitutive de la S. N. C. F., modifiée par divers Avenants.

Aux termes de l'article 23 de cette Convention, la S. N. C. F. est tenue, chaque année, de prélever sur son Compte d'exploitation et de verser à un fonds de renouvellement une annuité représentant un pourcentage déterminé des recettes ; les dépenses d'acquisition de matériel roulant neuf (ainsi que de mobilier et outillage) (1) qui n'excèdent pas les disponibilités du fonds de renouvellement sont financées par ce fonds et considérées comme dépenses de renouvellement (même lorsque, techniquement, elles ne correspondent pas au renouvellement proprement dit, c'est-à-dire au remplacement d'un matériel par un autre de type semblable). Les dépenses éventuelles, dépassant les disponibilités du fonds, sont considérées comme investissements (dépenses d'établissement), et financées par des emprunts dont la S. N. C. F. supporte les charges d'intérêt et d'amortissement.

Le principe de ce financement a été introduit dans la Convention en 1952 : il correspondait au double souci de conserver, par un effort de renouvellement régulier, le patrimoine représenté par le parc de matériel roulant de la S. N. C. F., tout en permettant les modifications de structure de ce parc que commande l'évolution de la technique ferroviaire.

Le taux de prélèvement sur les recettes pour alimenter le fonds de renouvellement avait alors été fixé, en principe, à 9 %, avec possibilité de revision tous les trois ans ; ce chiffre avait été déterminé pour obtenir une annuité égale à l'annuité de renouvellement théorique du parc de 1952 (valeur de chaque matériel, divisée par

(1) A l'exception, théoriquement, des dépenses correspondant à des opérations dont le montant unitaire est inférieur à un certain seuil fixé par arrêté ministériel (actuellement, 50.000 nouveaux francs par projet, pour le matériel roulant neuf), qui sont couvertes directement par le Compte d'exploitation (cette disposition ne joue pas, en pratique, pour le matériel roulant neuf, qui fait toujours l'objet de projets plus importants).

son nombre d'années de vie). Des réévaluations effectuées à plusieurs reprises ont confirmé que ce taux restait correct, en adoptant d'ailleurs des durées de vie du matériel remarquablement longues ; pourtant, en raison des difficultés financières, des décisions ministérielles ont constamment maintenu le taux réel à des valeurs inférieures (6 à 8%) : c'est pourquoi, à partir de 1958, le fonds de renouvellement s'est trouvé insuffisant, et il a été nécessaire d'imputer un excédent de dépenses au Compte d'Investissement.

2° POLITIQUE DE RENOUELEMENT DU MATÉRIEL

Les acquisitions de matériel (qu'elles soient financées comme renouvellement ou comme investissement) répondent à deux soucis distincts :

- remplacer le matériel ancien réformé ;
- faire face à l'augmentation du trafic.

Le remplacement du matériel ancien réformé peut être effectué avec du matériel de type semblable, ou avec un matériel différent (par exemple, remplacement de locomotives à vapeur par des locomotives électriques ou Diesel).

Le matériel ancien est réformé, en principe, lorsqu'il a atteint un âge tel que son maintien en service entraînerait des dépenses d'entretien et d'exploitation excessives ; les durées de vie adoptées par la S. N. C. F. sont longues, supérieures à celles que retiennent de nombreux autres réseaux :

— locomotives à vapeur.....	45 ans
— locomotives électriques.....	40 —
— locomotives Diesel.....	35 —
— autorails	25 —
— voitures et wagons.....	50 —

Toutefois, la politique de modernisation (électrification et dieselisation) peut conduire à des réformes anticipées de matériel.

En ce qui concerne les matériels à commander pour faire face aux augmentations de trafic, le programme en est établi d'après des perspectives déterminées par le Commissariat général au Plan. Mais ce programme est constamment révisé par la S. N. C. F. en fonction de l'évolution réelle de la conjoncture.

Quelques indications sont données ci-après sur les conditions propres du renouvellement de certaines catégories de véhicules :

— *locomotives à vapeur* : le renouvellement est assuré entièrement par des locomotives électriques et des locomotives Diesel. L'intérêt économique de l'électrification et de la dieselisation est tel que ces opérations ont été menées, ces dernières années, à un rythme légèrement supérieur à celui qu'aurait strictement exigé le renouvellement des locomotives à vapeur : quelques-unes de celles-ci ont donc été réformées avant l'âge de quarante-cinq ans, d'autres garées. Les bilans d'électrification et de dieselisation tiennent d'ailleurs compte, lorsqu'il y a lieu, par une formule d'actualisation, du caractère prématuré de cette forme de renouvellement ;

— *locomotives électriques* : le parc de locomotives électriques est constitué, dans son ensemble, par du matériel jeune, et, à l'exception de quelques unités isolées, le problème de son renouvellement ne se pose pas encore. Les acquisitions de locomotives électriques ont actuellement pour objet de remplacer des locomotives à vapeur, ou de faire face à l'augmentation de trafic sur les lignes électrifiées ;

— *locomotives Diesel* : de même que pour les locomotives électriques, le renouvellement de ce parc jeune n'est pas à l'ordre du jour. Les commandes de locomotives Diesel ont pour objet la reconversion de la traction vapeur ;

— *autorails* : ici, au contraire, l'essentiel des programmes correspond au renouvellement des autorails anciens, et, également à une légère extension des services ;

— *voitures à voyageurs* : les commandes de voitures à voyageurs portent exclusivement sur des voitures métalliques à boogies, pour trains rapides et express ; leur objectif immédiat est la suppression des voitures en bois dans les grands trains circulant pendant toute la période d'été, mesure évidemment très souhaitable pour la sécurité. L'élimination complète du matériel en bois sur tous les trains de la S. N. C. F. représente, du reste, un très gros effort et doit être étalé sur une longue période.

Pour les trains omnibus — dans la mesure où ceux-ci n'ont pas été remplacés par des autorails — la modernisation du matériel est obtenue, d'une part, par la métallisation et modernisation des

voitures anciennes, et, d'autre part, par la réutilisation de voitures de banlieue libérées lors de la mise en service de rames automotrices électriques.

— *wagons* : la détermination des commandes de wagons pose un problème particulièrement délicat, une variation modérée du trafic entraînant une modification des besoins de l'ordre de plusieurs milliers d'unités. Or, si la S. N. C. F. doit éviter d'être surprise par une augmentation de trafic qu'elle serait dans l'impossibilité d'acheminer, elle doit également éviter de commander un nombre excessif de wagons. Cette question est donc délicate.

Il est à noter que, grâce aux mesures appliquées en vue d'accélérer la rotation des wagons, il a été possible d'apporter en 1958 et en 1959, et il sera possible selon toute vraisemblance d'apporter en 1960, des abattements importants sur le volume des commandes prévues par le 3^e Plan.

CONCLUSIONS

En terminant cet examen de la partie du budget des Travaux Publics concernant les chemins de fer, votre Rapporteur spécial se doit de rendre hommage aux brillants résultats techniques de l'exploitation de la S. N. C. F., qui ne manquent pas de susciter les éloges de tous.

Au point de vue tant de la rapidité et du confort que de celui de la régularité et de la sécurité, les chemins de fer français soutiennent très largement la comparaison avec les meilleurs réseaux mondiaux.

Ces résultats n'ont pu, du reste, être obtenus que grâce aux efforts conjugués de l'ensemble du personnel du chemin de fer qui, à tous les échelons de la hiérarchie, s'est employé, avec une conscience professionnelle digne des plus grands éloges, à assurer la marche de ce grand service public.

Aussi convient-il d'attirer l'attention du Gouvernement sur les revendications présentées par les cheminots, revendications qui n'ont jusqu'ici pas reçu satisfaction. Des promesses plus ou moins précises ont été faites, mais elles ne se sont traduites par aucun résultat concret. Il est certain qu'un malaise réel règne à l'heure actuelle à la S. N. C. F. et que cette situation, en se prolongeant, risque de provoquer des difficultés sérieuses dont l'usager serait le premier à subir les conséquences.

Il est donc très souhaitable que les Ministres intéressés se penchent rapidement sur ce problème.

DISPOSITIONS SPECIALES

Article 39.

Affectation au Fonds spécial d'investissement routier du produit de la vente des installations du réseau des chemins de fer de la Corse.

**Texte proposé initialement
par le Gouvernement.**

Le produit net de l'aliénation des installations mobilières et immobilières du réseau des chemins de fer de la Corse sera affecté au compte d'affectation spéciale « Fonds spécial d'investissement routier » dont la dotation sera augmentée d'une somme équivalente en autorisation de programme et en crédits de paiement. Ces sommes seront consacrées à l'aménagement du réseau routier de la Corse.

**Texte voté par l'Assemblée Nationale
et proposé par votre Commission.**

Une fois le réseau routier de la Corse mis en état de supporter le supplément de trafic résultant de la suppression du chemin de fer de la Corse, il sera procédé à l'aliénation des installations mobilières et immobilières du réseau ferroviaire, dont le produit sera affecté au compte d'affectation spéciale « Fonds spécial d'investissement routier » dont la dotation est augmentée d'une somme équivalente en autorisation de programme et en crédit de paiement.

Commentaires. — La suppression des chemins de fer de la Corse, prévue pour le mois de mars 1960, entraînera fatalement un accroissement de la circulation routière dans ce département.

Dans le but de financer les travaux permettant d'adapter le réseau routier corse à cette augmentation de la circulation, le Gouvernement a proposé d'affecter, au fonds spécial d'investissement routier, le produit de la vente des installations du réseau du chemin de fer de la Corse.

L'Assemblée Nationale a adopté un amendement à cette disposition prévoyant que la mise en état du réseau routier de ce département serait effectuée sans tarder et avant l'aliénation des installations mobilières et immobilières du chemin de fer.

Le produit attendu de cette aliénation est de 6.240.000 NF se décomposant comme suit :

Matériel	240.000 NF
Rail	2.000.000 —
Terrains et immeubles.....	4.000.000 —

Votre Commission des finances vous propose d'adopter cet article tel qu'il a été voté par l'Assemblée Nationale.

Article 86.

Répartition des charges résultant pour les collectivités publiques de l'exploitation des services de transports dans la région parisienne.

**Texte proposé initialement
par le Gouvernement.**

Les charges résultant pour les collectivités de l'exploitation des services de transports, compris dans la région des transports parisiens, sont réparties entre les membres du syndicat dans la proportion de 70 % pour l'Etat et de 30 % pour les collectivités locales dont les parts respectives sont fixées par décret.

**Texte voté par l'Assemblée Nationale
et proposé par votre Commission.**

Dans un délai de trois ans, la responsabilité de la gestion de la Régie autonome des transports parisiens sera rendue à la Ville de Paris et aux collectivités locales intéressées.

La participation de l'Etat aux dépenses d'exploitation sera réduite d'un tiers en 1960, d'un autre tiers en 1961 et prendra fin le 31 décembre 1962.

Commentaires. — En application des dispositions de l'article 8 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne, les déficits d'exploitation des lignes de banlieue de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P., les pertes de recettes occasionnées par les réductions tarifaires accordées sur ces lignes à diverses catégories de voyageurs, ainsi que le manque à gagner résultant pour les exploitants de l'opposition éventuelle du Gouvernement à des propositions du syndicat des transports parisiens tendant à des relèvements tarifaires, doivent être répartis entre l'Etat, d'une part, les collectivités locales intéressées (ville de Paris, départements de la Seine, de Seine-et-Oise, de Seine-et-Marne et de l'Oise), d'autre part, dans la proportion des dépenses respectivement supportées par l'Etat et ces collectivités en 1958 au titre de l'exploitation des transports parisiens.

L'application de cette disposition conduirait à répartir approximativement les charges de l'espèce :

- 80 % à l'Etat ;
- 20 % aux collectivités locales.

Le Gouvernement, estimant que la prise en charge par le budget général d'une fraction aussi importante de dépenses intéressant la desserte de la seule agglomération parisienne n'était pas normale, avait proposé de porter la part des collectivités locales de 20 à 30 %.

L'Assemblée Nationale a remplacé cet article par une disposition prévoyant que, dans un délai de trois ans, la responsabilité de la gestion de la R. A. T. P. serait rendue à la ville de Paris et aux autres collectivités locales intéressées, et que la participation de l'Etat aux dépenses d'exploitation de la Régie serait réduite d'un tiers en 1960, d'un tiers en 1961 et prendrait fin le 31 décembre 1962.

Votre Commission des finances vous en propose l'adoption.

*
* *

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre Commission vous propose d'adopter, sans modification, les crédits du budget des Travaux publics concernant les chemins de fer et la R. A. T. P., ainsi que les articles 39 et 86 du projet de loi de finances.