

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1964-1965

Annexe au procès-verbal de la séance du 12 novembre 1964.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1965, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME VII

Travaux publics et transports.

S. N. C. F. — R. A. T. P.

Par M. Auguste BILLIEMAZ,

Sénateur.

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 1087 et annexes, 1106 (tomes I à III et annexe 26), 1108 (tomes I et II, annexe XIV) et in-8° 266.

Sénat : 22 et 23 (tomes I, II et III, annexe 29) (1964-1965).

SOMMAIRE

	Pages.
I. — La S. N. C. F.....	3
A. — Contribution financière de l'Etat.....	3
B. — Situation financière de la S. N. C. F.....	4
C. — Les problèmes tarifaires.....	5
D. — Evolution générale du trafic.....	10
E. — Investissements	11
ANNEXE I.....	17
— II.....	25
— III.....	26
II. — La R. A. T. P.....	27
A. — Evolution du trafic.....	27
B. — Travaux de modernisation.....	29
C. — L'expérience des autobus bleus.....	32
D. — Situation financière de la Régie.....	33

I. — LA S. N. C. F.

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

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

	LOI de finances 1963.	CREDITS totaux accordés en 1963.	LOI de finances 1964.	LOI de finances 1965.
	(En millions de francs.)			
Insuffisance de recettes :				
Indemnité compensatrice pour non-application de majorations tarifaires	Mémoire.	300	Mémoire.	Mémoire.
Subvention pour la couverture du déficit d'exploitation.....	423	715	874	950,4
Indemnités conventionnelles :				
Lignes militaires.....	10	10	10	10
Entretien et renouvellement de la voie et installation fixes.....	761	761	822	940
Passages à niveau.....	10	10	14	16
Participation à certaines charges de retraite.....	543	543	550	565
Remboursement de services :				
Remboursement de charges d'emprunt	8	8	8	8
Indemnités compensatrices de réduction de tarifs (familles nombreuses et pensionnés).....	233	233	258	311
Indemnités compensatrices de réduction de tarifs (militaires)....	189	189	207	200
Transport de charbon à tarif réduit.	40	40	40	29
Réparation des dommages de guerre	34	34	34	17,5

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

Le soutien financier apporté par l'Etat à la S. N. C. F. aux titres : subvention pour la couverture du déficit d'exploitation, infrastructure et participation à certaines charges de retraite, a évolué d'une année à l'autre de la manière suivante :

1964 (loi de finances).....	2.260 millions.
1965 (loi de finances).....	2.471 millions.

Différence 1963/1964..... + 211 millions.

La principale augmentation concerne les crédits d'entretien de l'infrastructure qui progressent, à eux seuls, de 135 millions, en application d'une formule à paramètres faisant intervenir les dépenses effectuées durant les exercices précédents, affectés du coefficient de majoration des prix de gros industriels. Loin de critiquer une formule faisant appel aussi habilement à l'indexation, nous souhaiterions qu'elle fût appliquée aux crédits d'entretien des routes qui dépendent chaque année du bon-vouloir du Gouvernement.

Ceci dit, nous ne reviendrons pas sur nos observations de l'an dernier après l'affirmation que nous avons lue dans le rapport préparatoire au V^e Plan suivant laquelle aucun problème de financement ne se pose pour la S. N. C. F., opinion qui se passe, à notre avis, de tout commentaire.

Quoi qu'il en soit, les dépenses et les recettes de la S. N. C. F. se présentent, pour 1963 et 1964, de la manière suivante (en millions de francs) :

<i>Dépenses.</i>	1963	1964 (prév.)
Personnels et charges sociales.....	6.704,60	7.276,80
Energie de traction.....	496,30	504 »
Matières et travaux.....	1.607,40	1.740,80
Impôts	349,60	379,50
Renouvellement	811 »	945 »
Charges financières.....	578,80	670,80
Autres dépenses.....	692,70	898,10
Total	11.240,40	12.415 »

<i>Recettes.</i>	1963	1964 (prév.)
Produits du trafic.....	8.648,30	9.150,50
(soit environ un tiers pour les voyageurs et deux tiers pour les marchandises).		
Recettes diverses.....	657 »	768,50
Contributions de l'Etat.....	1.321 »	1.384 »
	<hr/>	<hr/>
Total	10.626,30	11.303 »
Insuffisance	614,10	1.112 »

On constate, comme par le passé, que les frais de personnels représentent près de 60 % des dépenses et que leur augmentation reste supérieure à celle des produits du trafic.

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

Un nouveau relèvement des tarifs paraît donc s'imposer, d'autant qu'une certaine hausse des salaires est à prévoir.

Votre Commission continue à trouver regrettable que le jeu quasi-automatique des subventions et des contributions de l'Etat ne permette pas au Parlement de se rendre compte de la véritable situation financière de la S. N. C. F. Tout se passe, en fait, comme s'il s'agissait non d'une société à caractère commercial, mais d'un service public garanti contre tous aléas financiers mais ne disposant, en contrepartie, d'aucune indépendance.

Cette situation réelle pourrait se concevoir si la S. N. C. F. possédait le monopole des transports, mais elle doit faire face à la concurrence de la route et de la voie d'eau. Il est donc indispensable qu'elle dispose de la liberté nécessaire pour adapter ses tarifs aux situations concurrentielles particulières, sans pour autant négliger les principes de rentabilité qui s'imposent au secteur privé.

C. — Les problèmes tarifaires.

1° Evolution des tarifs et indices des prix.

Votre Commission tient à marquer son étonnement de voir le Gouvernement abandonner la politique de sincérité des prix dont il vante continuellement la nécessité. Cette politique qu'il avait

pratiquée de 1959 à 1961 avait amélioré de façon appréciable la situation de nos chemins de fer, puisque le bilan S. N. C. F. de 1961 faisait apparaître alors une insuffisance de 91 millions seulement, contre 1.112 millions en 1964, non compris les autres indemnités et subventions de l'Etat.

En effet, pendant la période 1959-1961, alors que les salaires restaient au même niveau, les augmentations de tarifs suivantes étaient pratiquées :

Voyageurs.

1959. — 5 janvier :

1 ^{re} classe	+ 14,29 %
2 ^e classe	+ 17,65 %

1960. — 1^{er} août : proche banlieue de Paris :

Billets	+ 23,33 %
Cartes	+ 85 %

1961. — 23 octobre : billets..... + 6,25 %

Marchandises.

1959. — 1^{er} janvier : majoration générale de..... 10,52 %

1960. — 5 décembre : majoration générale de..... 5,13 %

1961. — 3 juillet : majoration générale de..... 2,53 %

En revanche, pour la période 1962-1963, ces ajustements tarifaires ont été limités à deux : une majoration de 11,77 % des tarifs « voyageurs » sur les grandes lignes le 20 mai 1963, et un relèvement de 3,82 % des tarifs « marchandises » le 10 juin 1963.

Au cours de cette même période, le Gouvernement s'est trouvé dans l'obligation de procéder à des augmentations de salaires des cheminots, insuffisantes d'ailleurs, et de ramener de 48 à 46 heures la durée hebdomadaire du travail.

Lorsqu'on connaît l'importance du poste « Personnel et charges sociales » qui absorbe à lui seul les trois-quarts du produit du trafic, il est facile de comprendre combien les charges des augmentations de salaires, ajoutées au refus d'augmenter les tarifs, ont pesé sur les résultats du bilan financier de l'exploitation.

D'autre part, la comparaison indiquée ci-après entre le montant des tarifs et l'indice des prix de détail fait également apparaître les difficultés que rencontre la S. N. C. F. dans ses efforts pour équilibrer son bilan.

ANNÉES	INDICE PONDÉRÉ du prix moyen du voyageur/km ou de la tonne/km taxée pour l'usager.	INDICE DES PRIX de détail.
1938	100	100
<i>Voyageurs.</i>		
1961	2.715	3.283
1963	3.035	3.638
<i>Marchandises.</i>		
1961	2.260	3.382
1963	2.345	3.602

Les distorsions constatées notamment entre les indices pondérés du prix moyen de la tonne/kilomètre taxée et des indices de prix de gros démontrent que, dans l'impossibilité où l'on se trouve de réduire les charges financières de la S. N. C. F. de façon notable, c'est dans l'augmentation des tarifs, et notamment des tarifs marchandises, qu'il conviendrait de rechercher un redressement de la situation.

Mais il faut bien reconnaître que cette solution, qui reviendrait à demander des augmentations de tarif de l'ordre de 25 à 30 %, apparaît bien difficile à mettre en œuvre en raison de la conjoncture économique, de la concurrence de la route et de la voie d'eau, ainsi que de l'application reconduite du plan de stabilisation. Cependant, aggraver l'écart entre les indices des tarifs et des prix de gros n'est sain ni pour l'économie du pays, ni pour les finances de nos chemins de fer.

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

2° Bilan de la réforme tarifaire de 1962.

La réforme tarifaire mise en application le 1^{er} octobre 1962 avait fait l'objet d'un examen approfondi par votre Commission et de débats en séance publique du Sénat. Il nous avait été indiqué que cette mesure avait essentiellement pour objet de modeler les prix payés par l'usager sur les coûts de transport tenant compte du profil des lignes utilisées, c'est-à-dire par la pratique d'un système de distances de taxation pondérées en fonction du prix de revient par section de ligne.

Il nous avait été précisé, d'autre part, que cette réforme ne visait :

— ni à provoquer, par les nouveaux tarifs, des perturbations profondes à court terme qui auraient été préjudiciables à l'économie générale,

— ni à effectuer une notable augmentation des recettes totales de la S. N. C. F. à trafic supposé constant.

L'opération devait se solder, en appliquant les tarifs proposés le 3^e janvier 1962 (avant tout correctif) par une augmentation des recettes de la Société nationale de 1,7 % (1 % sur les trafics par wagon, 5 % sur l'ensemble des envois de colis et détails).

Sur la base du trafic réalisé en 1963 et des recettes nettes réelles (R) qu'il a procurées, nous allons comparer le niveau « N » qu'auraient atteint les recettes en cas d'application intégrale de la réforme proposée initialement par la S. N. C. F. et le niveau A

auquel elles seraient demeurées en cas de maintien des anciens tarifs, compte tenu, dans les deux cas, de la majoration tarifaire de 3,82 % intervenue le 10 juin 1963.

Cette comparaison conduit aux résultats ci-après (en millions de francs) :

N aux tarifs du 3 janvier 1962.....	5.093,8
A aux tarifs antérieurs	5.009,7
<hr/>	
Variation (N-A).....	+ 84,1
Soit	+ 1,68 %

ce qui confirme les prévisions (1,7 %) faites par la S. N. C. F.

Mais étant donné les correctifs apportés, tant par la S. N. C. F. que par le Gouvernement, le gain réalisé sur les recettes n'a été, en fait, que de 22,4 millions, soit + 0,45 % seulement.

On constate donc que le bilan de la réforme a, en définitive, été très faible au moins pour sa première année (pleine) d'application. Ce résultat nous paraît bien maigre, eu égard à l'importance des discussions auxquelles cette réforme, assez discutée sur le plan de l'aménagement du territoire, a donné lieu.

3° *Distorsions tarifaires concernant le transport des primeurs à l'intérieur du Marché commun.*

Plusieurs de nos collègues se sont émus, également, des distorsions tarifaires existant à l'intérieur du Marché commun. Aussi, avons-nous pensé intéressant de fournir en annexe plusieurs tableaux comparatifs des tarifs pratiqués pour un certain nombre de produits sur quelques trajets-types reliant des centres d'expédition comme Naples, Marmande, Perpignan et Saint-Pol-de-Léon, à deux gros marchés de consommation : Paris et Cologne.

On pourra constater, à la lecture de ces tableaux, que le prix de la tonne kilométrique est en moyenne de 50 % plus bas en Italie qu'en France et que la taxe frigorifique à la tonne y est de 40 % plus basse que dans notre pays. Ces résultats proviennent

essentiellement des conditions particulièrement avantageuses consenties par le Gouvernement italien aux expéditions en provenance de leurs régions sous-développées du Sud.

Votre Commission se félicite que des mesures du même ordre aient été prises par le Gouvernement en faveur de certains produits en provenance de Bretagne, mais elle souhaiterait que les régions du Sud-Ouest et du Roussillon bénéficient d'avantages comparables.

D. — Evolution générale du trafic ferroviaire depuis 1958.

1° *Voyageurs/km* (en milliards).

	1958	1962	1963	% d'augmentation par rapport à 1958.	
				1962	1963
Banlieue de Paris.....	4,3	4,6	5	7 %	16 %
Grandes lignes	28	31,1	31,7	11 %	13 %
Total	32,3	35,7	36,7	10 %	14 %

A noter que le parcours moyen d'un voyageur est passé, sur l'ensemble du réseau, de 58,5 km en 1958 à 61,4 km en 1963 et, sur les grandes lignes, de 111 à 122 km au cours de la même période.

2° *Tonnes/km* (en milliards).

1958	52,9
1962	59,8
Pourcentage d'augmentation par rapport à 1958.	13 %
1963	63
Pourcentage d'augmentation par rapport à 1958.	19 %

Les premiers résultats connus pour 1964 font apparaître une progression sensible pour le premier semestre, mais un ralentissement assez marqué pour la seconde partie de l'année, spécialement dans le domaine des marchandises.

E. — Investissements.

1° *Les dépenses engagées en 1963 et 1964.*

Le budget d'investissements de la S. N. C. F. s'établit, en 1964, en programme, à 1.641 millions et, en paiement, à 1.700 millions.

Le détail de l'affectation de ces crédits se présente comme suit :

	1963	1964
	(Estimation actuelle.)	
	(En millions de francs.)	
<i>Programme.</i>		
Matériel roulant neuf.....	870	1.058
Transformation de matériel.....	105	132
Electrification	185	124
Autres installations fixes.....	369	302
Participations	10	15
Reconstitution	10	10
Total (frais généraux exclus).....	1.549	1.641
<i>Paiements.</i>		
1. — Opérations pluri-annuelles :		
Matériel roulant neuf.....	765	874
Transformation de matériel, mobilier et outillage	81	166
Electrification	255	200
Autres installations fixes.....	370	340
Reconstitution	38	25
	1.509	1.605
2. — Opérations annuelles :		
Participations	15	15
3. — Frais généraux.....	76	80
Total général.....	1.600	1.700

Financement (en millions) :

Ressources propres	3
Reports	105
Emprunts	885
Annuité de renouvellement.....	707
	<hr/>
	1.700

2° *Electrification et diesélisation.*

Lignes électrifiées mises en service en 1963 :

Saint-Denis—Verberie, avec embranchement Ormoy—Crépy :
75 km ;

Aulnoye—Feignies : 17 km ;

Lourches—Busigny et Lourches—Valenciennes : 62 km ;

Opérations terminées en 1963 :

Dunkerque—Fouquereuil—Lille ;

Aulnoye—Frontière belge ;

Reims—Charleville.

Opérations en cours :

Dijon—Neufchâteau ;

Le Mans—Rennes (terminée jusqu'à Laval) ;

Paris—Rouen ;

Rouen—Le Havre ;

Marseille—Carnoules ;

Carnoules—Vintimille.

Opérations prévues en 1965 :

Une partie de la banlieue Nord prévue au IV^e Plan (Creil—
Achères et Saint-Denis—Pontoise) ;

Argenteuil—Gagny : 21,8 km ;

Dijon—Bourg.

Diesélisation :

Acquisition prévue en 1965 de 160 locomotives de 600 kW à
2.940 kW.

3° *Le matériel roulant.*

a) Wagons S. N. C. F.

Votre Commission s'est tout particulièrement intéressée au
parc ferroviaire en raison des doléances exprimées par les usagers

résultant du retard dans les fournitures de wagons d'une part, et, d'autre part, du retard apporté dans l'exécution du IV^e Plan en cette matière.

1. *Effectifs par catégories (wagons S. N. C. F.).*

	Couverts.	Tombereaux.	Plats.	Spéciaux.	Total.
Au 1 ^{er} janvier 1962..	136.700	142.600	54.800	14.300	368.400
Au 1 ^{er} janvier 1964..	110.800	102.700	57.800	22.100	293.000
				Wagons de particuliers.	
Au 1 ^{er} janvier 1964.....					69.000

2. — *Age moyen.*

L'âge moyen du parc de wagons S. N. C. F. est de 27 ans (chemin de fer fédéral allemand : 13 ans). Près de 30 % de nos wagons ont plus de 40 ans.

3. — *Prévisions de construction en 1965.*

Le programme de constructions neuves de 1965 porte sur 12.400 wagons :

- 7.400 couverts (ou équivalent partiel en wagons à bogies) ;
- 300 couverts à larges portes (palettisation) ;
- 1.000 couverts à toit ouvrant ;
- 1.000 wagons trémies à déchargement par gravité ;
- 2.500 wagons plats à deux essieux ;
- 200 wagons plats à bogies.

Il est, en outre, prévu la transformation de 4.000 wagons anciens sur des caractéristiques modernes.

La circulation des wagons trop vieux crée des dangers et des suppléments de frais d'entretien. De plus, le parc de la S. N. C. F. devra être mis en état d'ici 1970, afin de respecter les règles internationales aux termes desquelles la limite de vitesse des trains de marchandises du régime ordinaire devra être portée à 80 km/heure. Il serait donc utile que soit prévue au V^e Plan la construction d'au moins 75.000 wagons neufs entre 1966 et 1970, soit 15.000 par an, et la modernisation de 20.000 wagons, soit 4.000 par an.

b) Wagons de particuliers.

Au 31 juillet 1964, la situation des wagons de particuliers était la suivante :

Wagons réservoirs pour le transport des liquides.....	34.909
Wagons trémies fermés — wagons silos.....	5.418
Wagons tombereaux — wagons trémies ouverts.....	16.835
Wagons spéciaux à double plancher pour automobiles....	2.675
Wagons couverts calorifugés (isothermes ou réfrigérants)	4.960
Dont : isothermes, 987 ; réfrigérants, 3.975).	
Wagons aménagés pour le transport de liquides désignés en réservoirs (et containers) isothermes, amovible ou non	399
Wagons d'un type autre que ceux ci-dessus (1).....	5.809
Total	71.005

La politique suivie en matière de wagons de particuliers a été déterminée par les raisons ci-après :

Certaines marchandises requièrent, pour leur transport, des conditions appropriées de température ou d'encombrement ; ou bien elles nécessitent pour leur chargement ou leur déchargement des manutentions spéciales. Les wagons adaptés à chacune des catégories spéciales de ces marchandises sont alors trop peu nombreux pour être construits en grande série.

La S. N. C. F., considérant l'importance des investissements et les sujétions d'exploitation que peut entraîner l'utilisation de certains wagons spéciaux affectés à des trafics de cet ordre, a préféré inciter la clientèle à assumer les charges de construction de ce matériel, réservant les crédits dont elle dispose au renouvellement des wagons de type courant dont nous avons vu que le parc, déjà insuffisant, est également pour un tiers vétuste.

Tant que ce parc ne sera pas satisfaisant en nombre et en âge, la politique suivie actuellement ne pourra être révisée.

c) Problèmes particuliers de la rotation du matériel.

La durée moyenne de rotation du wagon ordinaire est passée de 9 j, 7 en 1952 à 8 j, 4 en 1963.

(1) Parmi ces wagons, on compte :

Wagons plats pour semi-remorques rail-route UFR.....	1.349
Wagons plats pour semi-remorques lourdes type Kangourou.....	113
Wagons poches pour fonte en fusion.....	27
Wagons tombereaux pour lingots chauds.....	17

Cependant, ces coefficients annuels ne permettent pas de se rendre compte d'une façon parfaite des résultats obtenus, et notamment de l'effort d'organisation poursuivi par la S. N. C. F.

Le tableau ci-dessous, établi d'après les renseignements fournis par deux sondages effectués en 1958 et en 1961, donne un aperçu plus complet et plus correct des progrès obtenus dans la rotation des wagons :

ELEMENTS DE LA DUREE de rotation.	DUREES (En heures.)			REPARTITION des durées en pourcentage.	
	1961	1958	Différence 1961-1958.	1961	1958
Séjour en gare pour :					
Déchargement et char- gement	51 h	45 h 36'	+ 5 h 24'	34,4 %	29,8 %
Attente de mise à dispo- sition et attente de départ	39 h 48'	43 h 12'	— 3 h 24'	26,8 %	28,3 %
Durée d'acheminement :					
En trains.....	15 h 6'	16 h 18'	— 1 h 12'	10,2 %	10,7 %
En escales.....	42 h 18'	47 h 42'	— 5 h 24'	28,6 %	31,2 %
Durée de rotation.....	148 h 12'	152 h 48'	— 4 h 36'	100,0	100,0

Nous constatons donc que la rotation des wagons est passée de 152 h 48' à 148 h 12'. Ce gain de 4 h 24' résulte d'une perte de 5 h 24' pour les opérations de chargement et de déchargement par les expéditeurs et destinataires, compensée par une économie de temps de 10 heures pour les opérations à charge de la S. N. C. F.

Ces progrès ont été obtenus par diverses mesures dont les principales sont :

— le développement de l'électrification qui permet un acheminement plus rapide des convois ;

— l'augmentation du nombre des locotracteurs (659 en 1958, 1.095 au 31 décembre 1963) qui permet de donner une grande autonomie aux gares pour leurs manœuvres ;

— le perfectionnement de la gestion du parc par l'institution des fichiers wagons permettant de les mieux surveiller et gérer ;

— l'amélioration du fonctionnement des grands triages et le perfectionnement des règles de mise en marche des trains facultatifs.

ANNEXE I

COMPARAISON DES PRIX DE TRANSPORT POUR CERTAINS FRUITS ET LEGUMES SUR DIVERSES RELATIONS EN PROVENANCE :

- du Sud-Ouest et de l'Ouest de la France ;
 - du Sud de l'Italie ;
 - à destination de Paris et Cologne.
-

- Le tableau 1 concerne le transport des *salades* par wagon chargé de 5 tonnes.
- Le tableau 2 concerne le transport des *tomates* par wagon chargé de 8 tonnes.
- Le tableau 3 concerne le transport des *pêches* par wagon chargé de 8 tonnes.
- Le tableau 4 concerne le transport des *pommes* (fruits) par wagon chargé de 10 tonnes.
- Le tableau 5 concerne le transport des *pommes de terre* par wagon chargé de 12 tonnes.
- Le tableau 6 concerne le transport de *choux-fleurs* par wagon chargé de 10 tonnes.

*
* *

Les principales caractéristiques des tarifs en présence sont les suivantes :

France. — Même tarif pour l'ensemble des fruits et légumes.

Conditions de tonnage prévue : 3 t, 5 t, 8 t, 10 t, 12 t (15 t dans certains cas pour les pommes de terre).

Allemagne. — Le tarif varie selon la nature du fruit ou du légume :

- salades et tomates sont taxées à un tarif,
- pommes et pêches à un autre tarif,
- pommes de terre à un autre tarif encore.

Conditions de tonnage prévues : 5 t, 10 t, 15 t, et 20 t.

Italie. — Pour la relation Naples-Cologne, qui transite par la Suisse, le prix de transport résulte de l'application du tarif direct international germano-italien, formé de la manière suivante :

- parcours italien : tarification réduite pour l'exportation des fruits et légumes (tarifs n° 201 et 251).

- parcours suisse : tarif de transit,
- parcours allemand : tarification normale réduite des demi-frais terminaux (environ 1,50 DM par tonne).

Sur les chemins de fer italiens et suisses comme sur les chemins de fer allemands, les tarifs varient selon la nature des produits.

Conditions de tonnage :

- Italie : légumes 5 t, 10 t et 15 t ; fruits 6 t, 10 t et 15 t.
- Suisse et Allemagne : 5 t, 10 t, 15 t, 20 t.

Tarification italienne des fruits et légumes.

Les prix de transport des fruits et légumes résultent de la superposition possible de trois sortes de tarifs :

- les tarifs normaux,
- le tarif exceptionnel n° 201 en faveur des produits en provenance de l'Italie du Sud (Mezzogiorno),
- le tarif exceptionnel n° 251 en faveur des produits exportés.

Le tarif n° 201 procure un abattement de l'ordre de 30 p. 100 sur le tarif normal pour les fruits et légumes en provenance du Mezzogiorno (toutes gares situées sur et au sud de la ligne Fiumicino, Roma, Paescara, Alba-Adriatico, Nereto Controguerra) et de la Sardaigne.

Le tarif n° 251 applicable aux marchandises à l'exportation, procure suivant la distance du transport et la nature du produit, une réduction supplémentaire variant de 15 à 30 p. 100.

Mais alors que jusqu'au 26 août 1964, ces réductions s'étendaient à toutes les marchandises, quelle que soit la provenance en Italie, *depuis cette date le tarif n° 251 n'est plus applicable qu'aux seuls produits agricoles en provenance de Mezzogiorno.*

Cette mesure a été acceptée par l'Italie dans le cadre de l'action commune recherchée par les six pays de la C. E. E., en vue d'une harmonisation en matière de prix et de conditions de transport, et qui a fait l'objet d'un accord le 18 mars 1964 à Bruxelles.

Cet accord a entraîné pour la France la nécessité de supprimer ses aides directes à l'exportation des fruits et légumes. Mais le Gouvernement français a obtenu de la commission de la C. E. E. que les distorsions subsistant dans la concurrence, qui résultaient de l'application des propositions italiennes en faveur de Mezzogiorno, soient compensées par une réduction supplémentaire de 15 p. 100, dans le cadre de l'annexe B *ter*, en faveur des choux-fleurs et pommes de terre bretons.

Salades par wagon chargé de 5 tonnes.

RELATIONS	DISTANCES	PRIX par tonne (en FF).	PRIX de la tonne kilométrique.	TAXE frigorifique par wagon.	TAXE frigorifique par tonne.	PRIX par tonne en wagon- réfrigérant.
Marmande—Paris-Bercy	571	98,15	0,17	167	33,40	131,55
Perpignan—Paris-Bercy	825	128,43	0,16	197	39,40	167,83
Marmande—Cologne	1.138	182,43	0,16	251	50,20	232,63
a) Marmande—Apach-fre	911	137,42	0,15			
b) Apach-fre—Cologne	227	45,01	0,19			
Perpignan—Cologne	1.081	175,68	0,16	251	50,20	225,88
a) Perpignan—Apach-fre	854	130,67	0,15			
b) Apach-fre—Cologne	227	45,01	0,19			
Naples—Paris-Bercy	1.760	187,98	0,11	144	28,80	216,78
a) Naples—Chiasso	918	63,62	0,07			
b) Chiasso—Bâle	345	66,82	0,19			
c) Bâle—Cologne	497	57,54	0,12			
Naples—Cologne	1.667	174,84	0,11	144	28,80	203,64
a) Naples—Modane	1.001	64,59	0,06			
b) Modane—Paris-Bercy	666	110,25	0,16			

NOTA. — 1. Les prix fer sont donnés pour des marchandises remises en emballages normalisés, non munis de l'estampille d'agrément.

2. Dans le cas d'utilisation de wagons réfrigérants, la surtaxe indiquée correspond à un wagon du type UIC-ORE, chargé en période d'été, mais ne comprend pas les frais de glaçage.

Tomates par wagon chargé de 8 tonnes.

RELATIONS	DISTANCES	PRIX par tonne (en FF).	PRIX de la tonne kilométrique.	TAXE frigorifique par wagon.	TAXE frigorifique par tonne.	PRIX par tonne en wagon- réfrigérant.
Marmande—Paris-Bercy	571	70,92	0,12	167	20,88	91,80
Perpignan—Paris-Bercy	825	92,78	0,11	197	24,63	117,41
Marmande—Cologne	1.138	141,44	0,12	251	31,38	172,82
a) Marmande—Apach-fre	911	99,28	0,11			
b) Apach-fre—Cologne	227	42,16	0,18			
Perpignan—Cologne	1.081	136,57	0,13	251	31,38	167,95
a) Perpignan—Apach-fre	854	94,41	0,11			
b) Apach-fre—Cologne	227	42,16	0,18			
Naples—Cologne	1.760	182,65	0,10	144	18,00	200,65
a) Naples—Chiasso	918	58,45	0,06			
b) Chiasso—Bâle	345	66,70	0,19			
c) Bâle—Cologne	497	57,50	0,12			
Naples—Paris-Bercy	1.667	139,78	0,08	144	18,00	157,78
a) Naples—Modane	1.001	60,13	0,06			
b) Modane—Paris-Bercy	666	79,65	0,12			

NOTA. — 1. Les prix fer sont donnés pour des marchandises remises en emballages normalisés, non munis de l'estampille d'agrément.

2. Dans le cas d'utilisation de wagons réfrigérants, la surtaxe indiquée correspond à un wagon du type UIC-ORE, chargé en période d'été, mais ne comprend pas les frais de glavage.

Pêches par wagon chargé de 8 tonnes.

RELATIONS	DISTANCES	PRIX par tonne	PRIX de la tonne kilométrique.	TAXE frigorifique par wagon.	TAXE frigorifique par tonne.	PRIX par tonne en wagon- réfrigérant.
Marmande—Paris-Bercy	571	70,92	0,12	167	20,88	91,80
Perpignan—Paris-Bercy	825	92,78	0,11	197	24,63	117,41
Marmande—Cologne	1.138	153,84	0,14	251	31,38	185,22
a) Marmande—Apach-fre	911	99,28	0,11			
b) Apach-fre—Cologne	227	54,56	0,24			
Perpignan—Cologne	1.081	148,97	0,14	251	31 38	180,35
a) Perpignan—Apach-fre	854	94,41	0,11			
b) Apach-fre—Cologne	227	54,56	0,24			
Naples—Cologne	1.760	207,81	0,12	144	18,00	225,81
a) Naples—Chiasso	918	55,18	0,06			
b) Chiasso—Bâle	345	66,70	0,19			
c) Bâle—Cologne	437	85,93	0,17			
Naples—Paris-Bercy	1.667	135,73	0,08	144	18,00	153,73
a) Naples—Modane	1.001	56,08	0,06			
b) Modane—Paris-Bercy	666	79,65	0,12			

NOTA. — 1. Les prix fer sont donnés pour des marchandises remises en emballages normalisés, non munis de l'estampille d'agrément.

2. Dans le cas d'utilisation de wagons réfrigérants, la surtaxe indiquée correspond à un wagon du type UIC-ORE, chargé en période d'été, mais ne comprend pas les frais de glaçage.

Pommes par wagon chargé de 10 tonnes.

RELATIONS	DISTANCES	RIX par tonne.	RIX de la tonne kilométrique.	TAXE frigorifique par wagon.	TAXE frigorifique ramenée à la tonne.	RIX par tonne en wagon frigorifique.
	Kilomètres.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Marmande—Paris-Bercy	571	62,16	0,11	167	16,70	78,86
Perpignan—Paris-Bercy	825	86,65	0,10	197	19,70	106,35
Marmande—Cologne	1.138	137,84	0,12	251	25,10	162,94
a) Marmande—Apach-frontière	911	94,19	0,13			
b) Apach-frontière—Cologne	227	43,65	0,19			
Perpignan—Cologne	1.081	132,18	0,12	251	25,10	157,28
a) Perpignan—Apach-frontière	854	88,53	0,13			
b) Apach-frontière—Cologne	227	43,65	0,19			
Naples—Cologne	1.760	167,94	0,10	144	14,40	182,34
a) Naples—Chiasso	918	44,14	0,05			
b) Chiasso—Bâle	345	50,14	0,15			
c) Bâle—Cologne	497	73,66	0,15			
Naples—Paris-Bercy	1.667	116,58	0,07	144	14,40	130,98
a) Naples—Modane	1.001	45,01	0,05			
b) Modane—Paris-Bercy	666	71,57	0,11			

NOTAS. — 1° Les prix fer sont donnés pour des marchandises remises en emballages normalisés, non munis de l'estampille d'agrément.

2° Dans le cas d'utilisation de wagons réfrigérants, la surtaxe indiquée correspond à un wagon du type UIC-ORE, chargé en période d'été, mais ne comprend pas les frais de glaçage.

RELATIONS	DISTANCES	PRIX PAR TONNE	
	Kilomètres.	Francs.	PRIX à la tonne kilométrique. Francs.
Marmande—Paris-Bercy	571	56,25	0,10
Perpignan—Paris-Bercy	825	78,41	0,10
Saint-Pol-de-Léon—Paris-Bercy	603	50,71	0,08
Marmande—Cologne	1.138	110,02	0,10
a) Marmande—Apach-frontière	911	85,22	0,09
b) Apach-frontière—Cologne	227	24,80	0,11
Perpignan—Cologne	1.081	104,91	0,10
a) Perpignan—Apach-frontière	854	80,11	0,09
b) Apach-frontière—Cologne	227	24,80	0,11
Saint-Pol-de-Léon—Cologne	1.065	86,24	0,08
a) Saint-Pol-de-Léon—Jeumont-frontière	814	(1) 53,69	0,07
b) Jeumont-frontière—Montzen-frontière	172	20,40	0,12
c) Montzen-frontière—Cologne	79	12,15	0,15
Naples—Cologne	1.760	124,26	0,07
a) Naples—Chiasso	918	47,85	0,05
b) Chiasso—Bâle	345	36,11	0,10
c) Bâle—Cologne	497	40,30	0,09
Naples—Paris-Bercy	1.667	113,33	0,07
a) Naples—Modane	1.001	48,57	0,05
b) Modane—Paris-Bercy	666	64,76	0,10

(1) Compte tenu de la réduction de l'annexe B *ter* portée à 30 % en faveur des producteurs bretons faisant partie d'un groupement agréé et pour les distances supérieures à 650 km (choux-fleurs et pommes de terre uniquement).

Choux-fleurs par wagon chargé de 10 tonnes.

RELATIONS	DISTANCES	PRIX par tonne.	PRIX de la tonne kilométrique.	TAXE frigorifique par wagon.	TAXE frigorifique ramenée à la tonne.	PRIX par tonne en wagon réfrigérant.
	Kilomètres.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Marmande—Paris-Bercy	571	62,16	0,10	167	16,70	78,86
Perpignan—Paris-Bercy	825	86,65	0,10	197	19,70	106,35
Saint-Pol-de-Léon—Paris-Bercy	603	56,04	0,09	197	19,70	75,74
Marmande—Cologne	1.138	122,21	0,11	251	25,10	147,31
a) Marmande—Apach-frontière	911	94,19	0,10			
b) Apach-frontière—Cologne	227	28,02	0,12			
Perpignan—Cologne	1.081	116,55	0,11	251	25,10	141,65
a) Perpignan—Apach-frontière	854	88,53	0,10			
b) Apach-frontière—Cologne	227	28,02	0,12			
Saint-Pol-de-Léon—Cologne	1.065	93 >	0,09	251	25,10	118,10
a) Saint-Pol-de-Léon—Jeumont-frontière	814	(1) 59,33	0,07			
b) Jeumont-frontière—Montzen-frontière	172	20,40	0,12			
c) Montzen-frontière—Cologne	79	13,27	0,17			
Naples—Cologne	1.760	123,96	0,07	144	14,40	138,36
a) Naples—Chiasso	918	47,33	0,05			
b) Chiasso—Bâle	345	30,63	0,09			
c) Bâle—Cologne	497	46 >	0,09			
Naples—Paris-Bercy	1.667	119,81	0,07	144	14,40	134,21
a) Naples—Modane	1.001	48,24	0,05			
b) Modane—Paris-Bercy	666	71,57	0,11			

NOTAS. — 1° Les prix fer sont donnés pour des marchandises remises en emballages normalisés, non munis de l'estampille d'agrément.

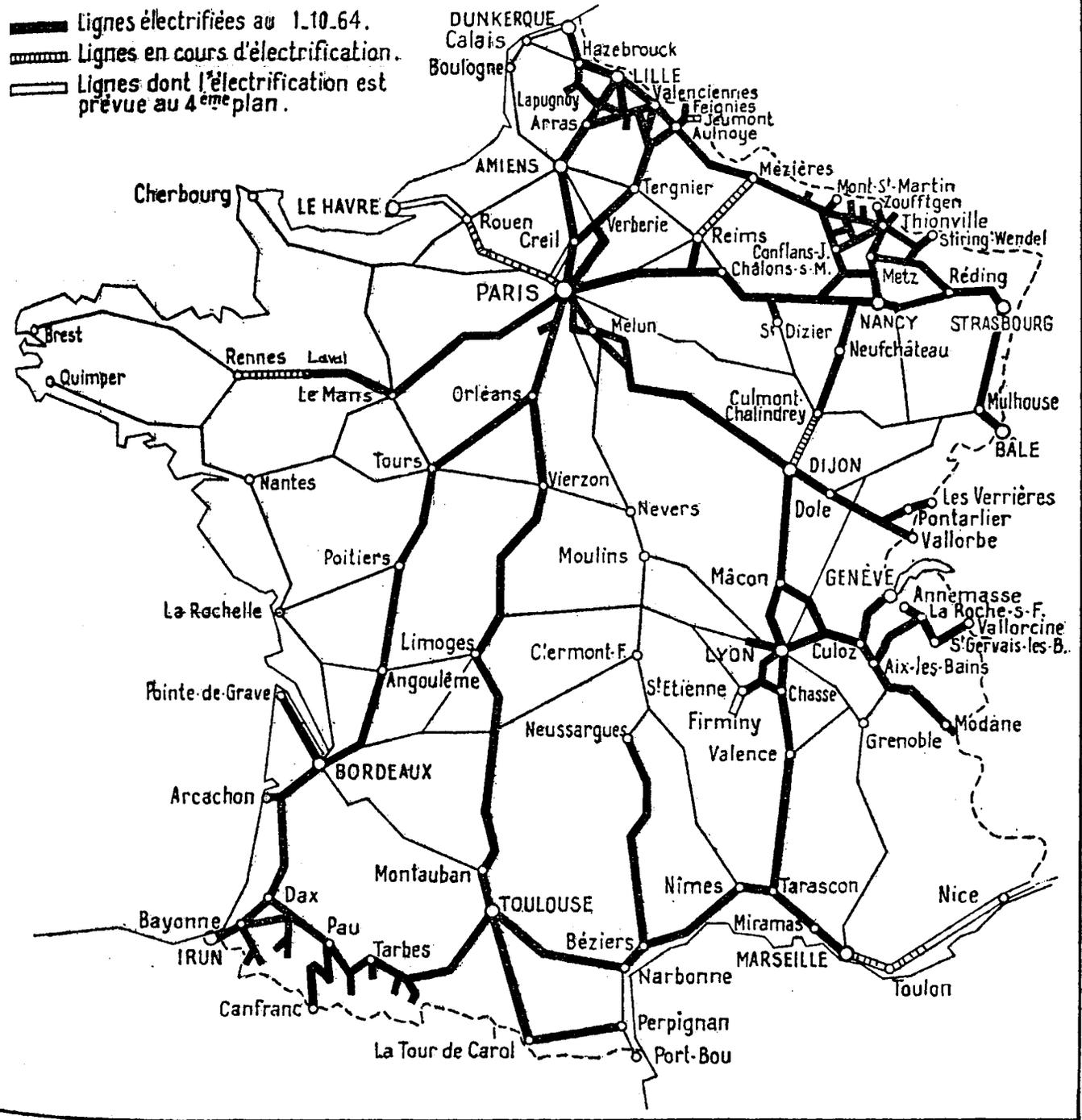
1° Dans le cas d'utilisation de wagons réfrigérants, la surtaxe indiquée correspond à un wagon du type UIC-ORE, chargé en période d'été, mais ne comprend pas les frais de glaçage.

(1) Compte tenu de la réduction de l'annexe B ter, portée à 30 % en faveur des producteurs bretons faisant partie d'un Groupement agréé et pour les distances supérieures à 650 kilomètres (choux-fleurs et pommes de terre uniquement).

ANNEXE II

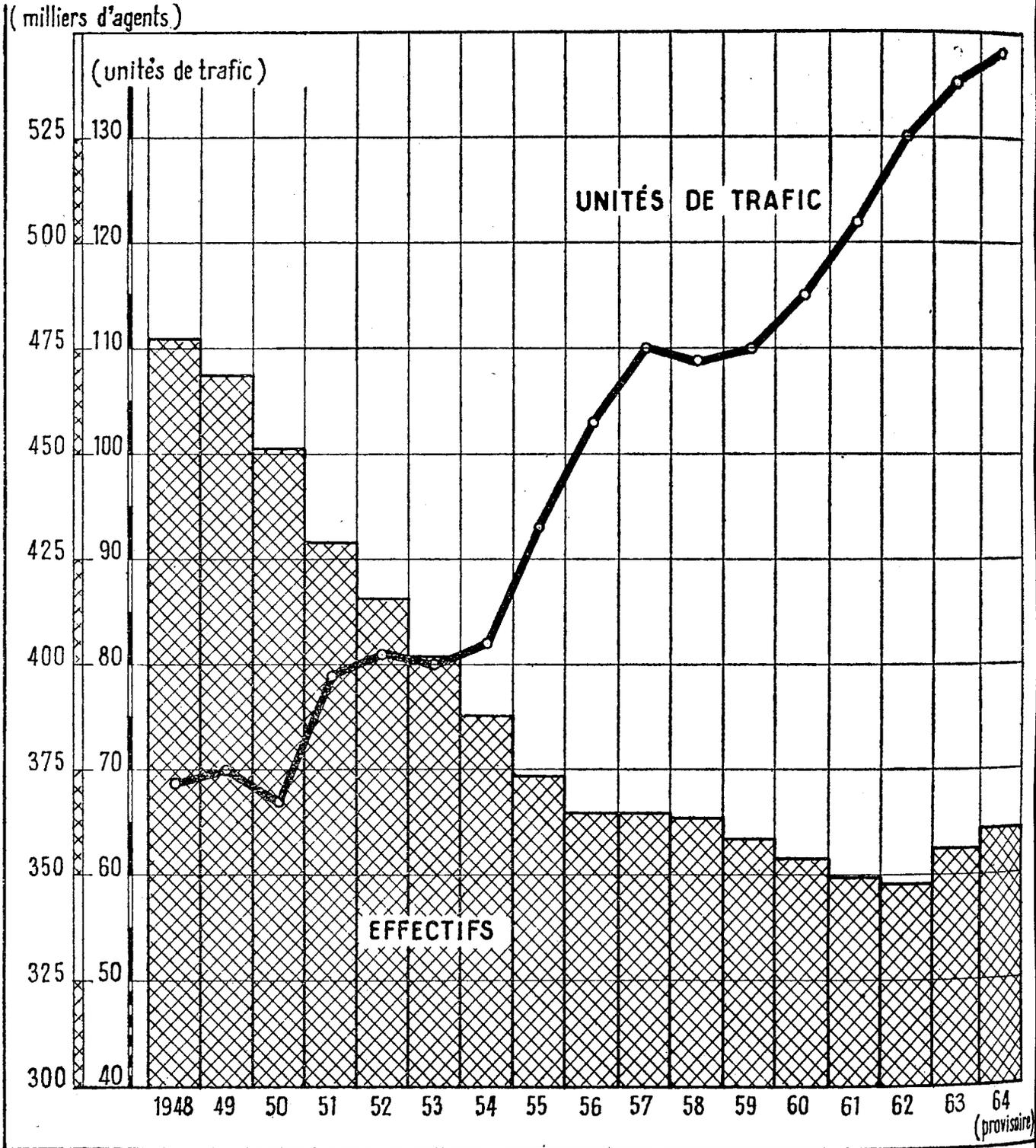
Le réseau électrifié de la S. N. C. F.

-  Lignes électrifiées au 1.10.64.
-  Lignes en cours d'électrification.
-  Lignes dont l'électrification est prévue au 4^{ème} plan.



ANNEXE III

Evolution des effectifs et des unités de trafic.



II. — LA R. A. T. P.

A. — Evolution du trafic.

Après avoir été longtemps stationnaire, le trafic de la R. A. T. P. s'accroît à nouveau depuis 1963 et les premiers chiffres de 1964 permettent de penser que ce mouvement ira en s'accroissant compte tenu, d'une part, des travaux entrepris ou devant l'être sur plusieurs lignes de métro et la ligne de Sceaux et, d'autre part, du renforcement et de l'allongement des dessertes routières de banlieue.

Pour mieux apprécier cette évolution du trafic, il convient de l'analyser de manière plus approfondie en distinguant le réseau métropolitain, la ligne de Sceaux, les autobus intra-urbains et le réseau routier de banlieue.

Le tableau suivant montre comment a évolué le nombre de voyageurs sur ces différents secteurs par rapport à 1952 et depuis 1958 (en millions de voyageurs).

	1952	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964
<i>Réseau ferré :</i>								
Métropolitain	1.070	1.161	1.159	1.166	1.113	1.130	1.182	1.200
Ligne de Sceaux.....	35	43	45	47	46	46	48	51
<i>Réseau routier :</i>								
Paris	468	403	393	373	348	325	312	320
Banlieue	389	471	483	479	449	445	447	455

Ces chiffres permettent de constater, tout d'abord, que le trafic total acheminé par le métro et les autobus est resté sensiblement stationnaire depuis douze ans alors que, dans le même intervalle, la population de l'aire desservie s'est accrue de près de 500.000 habitants. L'évolution est encore plus surprenante lorsqu'on examine séparément les chiffres relatifs au métro et ceux qui se rapportent aux autobus. Ces derniers, en effet, ont diminué de plus

de 10 % en raison de la réduction très sensible du trafic urbain et de la stagnation du nombre des voyageurs sur la banlieue (depuis 1958).

Cette situation est partiellement imputable à l'introduction de la journée continue dans certaines branches d'activité et, également, aux difficultés de circulation, mais l'augmentation même du trafic automobile fait apparaître « a contrario » une certaine désaffection du public pour les transports en commun, désaffection due pour une grande part au fait qu'*aucun effort de modernisation de l'ensemble du réseau n'a été entrepris depuis 1914.*

En effet, les usagers qui trouvent chez eux, dans les magasins, à l'hôtel et au restaurant un confort sans cesse amélioré, sont de plus en plus rebutés par l'éclairage et l'aération encore trop souvent défectueux, l'entassement indescriptible, la propreté insuffisante et les longs couloirs souterrains du métro, tandis que les attentes debout, sous la pluie ou dans le vent, les écartent des autobus ! Malgré l'habile publicité de la Régie, ils préfèrent, quand ils le peuvent, dépenser leur essence dans des embouteillages de plus en plus monstrueux, assurés au moins d'être confortablement assis dans leur voiture.

Ainsi, la modernisation insuffisante de nos transports en commun aboutit à ce non-sens d'une perte de temps considérable due au mauvais emploi de l'automobile et à la nécessité d'entreprendre des travaux extrêmement onéreux pour essayer de débloquer le trafic. Il nous semble qu'une meilleure répartition des investissements permettrait de dégonfler une circulation anarchique et en conséquence de reporter certaines réalisations très dispendieuses en améliorant le rendement et la qualité de nos transports en commun.

Ceci nous paraît d'autant plus s'imposer que la densité, unique au monde, de notre réseau souterrain lui permettrait de jouer dans la circulation urbaine un rôle infiniment plus important qu'aujourd'hui et sans commune mesure à celui qu'il a et peut espérer atteindre à New York ou à Londres.

Votre Commission, dont une délégation vient précisément d'aller étudier en Allemagne, en Italie et en Grande-Bretagne les problèmes que pose le trafic urbain (1), insiste donc pour que soient poussés énergiquement les travaux de modernisation entrepris sur

(1) Cf. Rapport d'information (n°....., année.....) de MM. Bertaud, Louis André, Billiemaz, Mistral et Pinton.

le métro et ceux qui doivent aboutir à la réalisation d'une ligne « express » à grand débit d'ouest en est. Mais elle souhaite qu'un effort particulier soit fait également sur le réseau routier de banlieue où il lui semble urgent que soit mis en service un réseau d'autobus « express » se superposant aux services de ramassage lents et encombrés, inaptes à conduire rapidement et massivement les usagers aux portes de Paris.

Elle se demande, d'ailleurs, s'il ne serait pas nécessaire de faire appel sur ce réseau de banlieue à des techniques entièrement nouvelles s'apparentant à certaines formules japonaises (monorail) au lieu de poursuivre à grands frais le perfectionnement de procédés aujourd'hui dépassés.

B. — Travaux de modernisation.

1° LE RÉSEAU SOUTERRAIN

1. — *Le métro-express régional.*

Les travaux du métro-express régional ont débuté le 18 janvier 1962 sur le tronçon Défense—Pont de Neuilly, par les lots 1 et 2. D'une longueur totale de 1.310 mètres, ces lots étaient en effet estimés comme devant comporter le plus d'aléas d'exécution.

Après forage du puits d'accès et mise en place du bouclier, une première section de 100 mètres de longueur fut réalisée sans difficultés notables. Mais l'avancement du tunnel s'est trouvé considérablement ralenti par la rencontre d'une falaise rocheuse de calcaire dur, suivie d'une zone de sables aquifères, à 150 mètres environ du point de départ. Il a fallu procéder à la consolidation du sous-sol par des injections de ciment. Après un arrêt presque total des travaux au début de l'année, ceux-ci ont repris et une cadence d'avancement de 1 à 2 mètres par jour a pu être maintenue depuis plusieurs mois.

Au début d'août 1964, les terrassements du lot 2 étaient exécutés sur 300 mètres environ et le revêtement du tunnel sur 260 mètres.

Il a été procédé récemment à une revision du matériel et à l'amélioration des dispositifs d'évacuation des déblais, qui devraient permettre une meilleure vitesse d'avancement.

En outre, la traversée sous-fluviale (lot 1), qui ne devait à l'origine être commencée qu'après l'achèvement du tunnel entre

la Défense et le Pont-de-Neuilly, sera entreprise simultanément. Ainsi, le retard initial pris sur cette section pourra être en partie rattrapé.

Le chantier Etoile-Seine a été ouvert le 13 mai 1963 par le percement d'un puits d'accès à l'Etoile, en vue de la mise en place d'un second bouclier. Après exécution de la voûte de la partie ouest de la future station « Etoile », la mise en place de ce bouclier est en cours.

Dans la partie Est de la station « Etoile », les travaux adjugés se poursuivent sans incidents (lots 6 b et 6 c, de l'Etoile à la place G.-Guillaumin ; lot 7, puits d'essai place Saint-Augustin).

Sur la branche est du R. E. R. (section Vincennes—Boissy-Saint-Léger), la S. N. C. F. exécute les travaux d'aménagement de la gare du Parc-Saint-Maur (abaissement des voies, construction de quais hauts allongés à 225 mètres, pose de communications et édification de deux abris pour les voyageurs).

2. — *Autres lignes et stations.*

A la fin de la présente année, la ligne Vincennes—Neuilly sera totalement équipée de wagons sur pneus.

Le matériel ancien récupéré permettra, d'ici un an, d'augmenter notablement et jusqu'à 25 % la capacité de transport d'autres lignes de métro, et notamment Clignancourt—Orléans. Sur cette dernière ligne, des travaux sont en cours pour permettre, vers 1966, l'emploi de rames sur pneus à six voitures.

Il convient de signaler également la mise en place récente d'un important trottoir roulant à la station « Châtelet » et les travaux qui vont être entrepris à « Maine-Montparnasse » pour doter cette station de nouveaux accès équipés également de chemins roulants.

Enfin, un effort d'ensemble est fait, actuellement, pour moderniser, en particulier, les accès et l'éclairage d'un grand nombre de gares.

Notre Commission constate donc avec satisfaction cette volonté de moderniser un mode de transport seul susceptible d'écouler un trafic nettement plus important en raison de l'encombrement des artères urbaines.

2° LE RÉSEAU DE SURFACE

1. — Opérations entreprises en 1964.

Un certain nombre de lignes, en particulier sur la banlieue, ont été renforcées, prolongées ou scindées.

Les principales opérations réalisées sont les suivantes :

LIGNE	ANALYSE DE L'OPÉRATION
70	Création de la ligne « Hôtel-de-Ville—Pont-de-Grenelle » (Place F.-Forest). Opération liée au scindement de la ligne 75 en deux tronçons.
109	Renforcement des services : — au départ de Vincennes (Château) : 44 courses au lieu de 28 pour Saint-Maur (Gare de la Varenne) ; — au départ de la gare de la Varenne : 46 courses au lieu de 30 à destination du Château-de-Vincennes.
121	Report au centre de la Cité-du-Bois-Périer, à Rosny-sous-Bois, du terminus intermédiaire Pont-du-Chemin-de-Fer.
133	Aucune limitation n'est plus apportée au nombre de courses.
148	Terminus de Blanc-Mesnil ramené à Drancy (Mairie). Opération liée à la création de la ligne 248.
151	Création d'une antenne desservant Drancy (Sud).
153	Création d'une antenne qui, à partir du chemin de Marville, à Saint-Denis, desservira une voie non dénommée et l'avenue J.-Staline jusqu'au carrefour formé par les rues de Verdun et Jean-Moulin (Saint-Denis-Lycée).
159	Création d'une liaison « Pont-de-Neuilly (métro)—Nanterre (Faculté des lettres) ».
172	Création de la ligne « Vitry (Cité-du-Moulin)—Maisons-Alfort (Mairie) ».
188	Est approuvé, à titre définitif, le prolongement du service de 21 heures à 0 heure 30, les dimanches et fêtes.
215	Transfert à Paris (Denfert-Rochereau) du terminus Porte-d'Italie des services partiels de la ligne 285 assurant en service direct, la desserte de l'aéroport d'Orly. Intervallicité des cartes hebdomadaires après 21 heures sur la ligne 285.
248	Création de la ligne « Pantin (Eglise)—Blanc-Mesnil (Rond-point-du-Maréchal-Leclerc) ». Opération liée à la modification de la ligne 148.
250	Création d'une antenne entre Stains (Le Globe) et Garges-lès-Gonesse (Dame-Blanche).

LIGNE	ANALYSE DE L'OPERATION
283	Prolongement de l'antenne Thiais (Mairie) jusqu'au cimetière de Thiais (voie de la Galaise).
29	Déviation à partir du carrefour Reuilly-Picpus par : la rue de Picpus, l'avenue de Saint-Mandé, l'avenue Courteline, les avenues Vincent-d'Indy et Emile-Laurent, en direction de la Porte-de-Montempoivre, le boulevard Soult, en direction de la gare Saint-Lazare.
111	Prolongement de la place des Corneilles à la place des Molènes, à Saint-Maur.
290	Création d'une ligne « Issy-les-Moulineaux (Mairie)—Clamart (Trivaux) ». Création d'une ligne « Porte-de-la-Chapelle—la Courneuve (Place du Général-Leclerc) ».

2. Opérations à réaliser prochainement.

Comme nous l'avons indiqué, nous souhaiterions qu'un effort plus important soit fait pour renforcer les services d'autobus encore insuffisants sur de nombreux secteurs où de grands ensembles immobiliers ont été récemment réalisés, notamment à la « ceinture » de Paris.

C. — L'expérience des autobus bleus.

A l'origine, la mise en service des autobus « bleus » sur les lignes A (Porte Maillot—Place de la Bourse) et B (Invalides—Place Clichy) avait été décidée en vue d'améliorer la circulation à l'intérieur de Paris, en dissuadant les automobilistes d'utiliser leur voiture particulière, et en les incitant à recourir à des services de transport en commun plus rapides et plus pratiques.

Les résultats obtenus n'ont pas répondu pleinement à tous ces espoirs en raison de l'insuffisance des parkings existants à la Porte Maillot et du mauvais choix de l'esplanade des Invalides, à la fois mal desservie et trop éloignée des centres commerciaux.

Malgré une augmentation de 45 % des fréquences réalisées en novembre 1963, les résultats financiers de l'exploitation ont été peu satisfaisants, proches de la moyenne générale du réseau d'autobus de Paris pour la ligne A, inférieure pour la ligne B. La clientèle a paru, d'autre part, rebutée par une élévation des tarifs qui ne lui apparaît pas compensée par un gain substantiel de vitesse.

En effet, d'après le bilan de 1963, la recette à la voiture-kilomètre aurait été de 2,19 francs pour la ligne A, de 1,54 franc pour la ligne B contre 1,88 franc sur l'ensemble du réseau (Paris et banlieue), le nombre de voyageurs à la voiture-kilomètre étant respectivement de : 3,13, 2,21 et 2,69.

Dans ces conditions, le Conseil d'Administration du Syndicat des Transports Parisiens a pris, le 1^{er} octobre 1964, les décisions suivantes :

1° Poursuite de l'exploitation de la ligne A dans les conditions actuelles pour une durée maximum de six mois ; suppression de la ligne B ;

2° Rejet de la demande de création d'une ligne « bleue » ayant le même itinéraire que la ligne 52 : République—Pont-de-Saint-Cloud ;

3° Rejet de la demande de création d'une ligne « bleue » entre le Champ-de-Mars et les Champs-Élysées.

Compte tenu de cette première série d'expérience, la R. A. T. P. a tenté une nouvelle expérience en équipant, en autobus bleus, la ligne 82, qui conserve la tarification générale, mais dont le service a été doublé.

En outre, une ligne de banlieue va être également, dans les mêmes conditions, équipée d'autobus bleus.

Les résultats de ces deux nouvelles expériences permettront de voir si l'amélioration de la fréquence et du confort est susceptible d'attirer de nouveaux voyageurs au réseau de surface de la R. A. T. P., mais nous tenons à dire tout de suite, en ce qui concerne la formule adoptée pour la ligne 82, que le fait pour le conducteur de devoir distribuer les billets et rendre la monnaie entraîne un allongement excessif des arrêts qui n'est pas fait pour améliorer les horaires.

D. — Situation financière de la R. A. T. P.

1° Couverture du déficit d'exploitation.

Les prévisions résultant de la dernière réévaluation budgétaire de mai dernier font apparaître un déficit d'exploitation de 525 millions, dû pour l'essentiel à une insuffisance de tarifs. En effet, la valeur du module tarifaire (prix du ticket d'autobus vendu en carnet) reconnue comme justifiée par les autorités de tutelle

pour assurer l'équilibre de l'exploitation s'élève, depuis le 30 juin 1964, à 0,285 F alors que son niveau reste bloqué à 0,185 F.

Sur la base de la répartition des charges admise entre l'Etat et les collectivités locales, l'ensemble des remboursements dus à la Régie pour 1964, après révision, et pour 1965, à titre prévisionnel, s'établit comme suit (en millions de francs) :

	1964		1965	
	Etat.	Collectivités.	Etat.	Collectivités.
Pertes de recettes résultant des réductions tarifaires en vigueur au 1 ^{er} janvier 1958..	96,25	41,25	101,5	43,5
Pertes de recettes résultant de réductions tarifaires imposées par l'Etat depuis le 1 ^{er} janvier 1958.....	4		4	
Indemnité compensatrice pour non-application du module tarifaire d'équilibre...	268,45	115,05	313	134,2
	368,70	156,30	418,5	177,7

Nous constatons donc une nouvelle aggravation de la situation due essentiellement au refus de l'Etat de majorer les tarifs de transports parisiens, pour une raison avouée qui est l'application du « plan de stabilisation » et une autre, moins connue, résultant de l'incorporation du prix de la carte hebdomadaire de métro dans les indices du S. M. I. G.

Votre Commission regrette que, dans ce domaine également, le Gouvernement tourne le dos au principe de la vérité des prix, considéré comme la « règle d'or » par le Commissariat au Plan.

D'autre part, ce blocage des tarifs des transports parisiens fait apparaître plus grande encore la différence qui existe à ce sujet entre la capitale et les villes de province où les prix sont constamment réajustés pour équilibrer le budget des sociétés exploitantes.

2° *Financement des investissements.*

En ce qui concerne l'infrastructure du réseau express régional qui donne lieu aux investissements les plus importants de la R. A. T. P., le mode de financement actuel, savoir 50 % par l'Etat,

50 % par le District de la Région de Paris, paraît, en principe, devoir être reconduit.

La R. A. T. P. conservera à sa charge les frais d'acquisitions foncières et les dépenses d'acquisition du matériel roulant.

Quant aux opérations d'extension et d'accroissement de la capacité de transport des lignes autres que celles du R. E. R., elles seront financées sur emprunt par la Régie.

Le District contribue également à certaines opérations d'équipement complémentaire et de modernisation, concernant notamment l'aménagement de certaines stations du métropolitain.

*
* *

Sous le bénéfice de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1965, adopté par l'Assemblée Nationale et concernant la S. N. C. F. et la R. A. T. P.