

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

Annexe au procès-verbal de la séance du 15 novembre 1966.

## AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1967, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME IV

Equipement.

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, Emile Aubert, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Champeboux, Michel Chauty, Henri Claireaux, Maurice Coutrot, Léon David, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Jacques Duclos, André Dulin, Emile Durieux, Jean Errecart, Marcel Fortier, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Georges Marrane, François Monsarrat, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Marc Pautet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Roger Poudonson, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Maurice Sambron, Robert Schmitt, Abel Sempé, Charles Suran, René Toribio, Henri Tournan, Raoul Vadepiéd, Jacques Verneuil, Joseph Yvon, N...

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2<sup>e</sup> législ.) : 2044 et annexes, 2050 (tomes I à III et annexe 16), 2053 (tome VI) et In-8° 567.

Sénat : 24 et 25 (tomes I, II et III, annexe 16) (1966-1967).

## SOMMAIRE

---

	Pages.
<b>I. — La S. N. C. F. :</b>	
A. — Contributions financières et remboursement des services accordés par l'Etat à la S. N. C. F. ....	5
B. — Situation financière de la S. N. C. F. ....	6
C. — Remèdes à y apporter .....	8
D. — Evolution de l'activité du rail et du trafic français de marchandises .....	11
<b>II. — La R. A. T. P. :</b>	
A. — Le trafic .....	14
B. — Situation financière et problèmes tarifaires .....	14
C. — Desserte des « grands ensembles » de la région parisienne....	17
D. — Observations de votre Commission.....	18
<b>Annexes :</b>	
I. — Longueur et nature du réseau exploité par la S. N. C. F.....	21
II. — Tonnage kilométrique brut remorqué par mode de traction .....	23
III. — Trafic de la S. N. C. F. par catégories de marchandises .....	25
IV. — Electrification .....	27
V. — S. N. C. F. — Traction Diesel. — Année 1963 .....	29
VI. — S. N. C. F. — Effectif du matériel moteur à disposition (au 31 décembre) et consommation d'énergie en équivalence charbon .....	31

---

## 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.

	CREDITS totaux accordés en 1963.	LOI de finances 1964.	LOI de finances 1965.	LOI de finances 1966.	LOI de finances 1967.
(En millions de francs.)					
<b>I. — Insuffisance de recettes.</b>					
Indemnité compensatrice pour non-application de majorations tarifaires .....	300	Mémoire.	Mémoire.	Mémoire.	45,3
Subvention pour la couverture du déficit d'exploitation.....	715	874	(1) 950,4	(2) 1.539,4	1.596,4
<b>II. — Indemnités conventionnelles.</b>					
Lignes militaires.....	10	10	10	5	5
Entretien et renouvellement de la voie et installations fixes.....	761	822	940	1.040	1.090
Passages à niveau.....	10	14	16	18	20
Participation à certaines charges de retraite .....	543	550	565	555	668,3
<b>III. — Remboursement de services.</b>					
Remboursement de charges d'emprunt .....	8	8	8	7,9	7,6
Indemnités compensatrices de réduction de tarifs (familles nombreuses et pensionnés).....	233	258	311	326	380,4
Indemnités compensatrices de réduction de tarifs (militaires).....	189	207	200	211	204,4
Transport de charbon à tarif réduit.	40	40	29	24	17,9
Réparation des dommages de guerre.	34	34	17,5	9,6	Mémoire.

(1) 1.782 millions, compte tenu des crédits complémentaires accordés en cours d'année.

(2) Une dotation complémentaire sera inscrite au « collectif » 1966.

## 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 — évolue d'une année à l'autre de la manière suivante :

1966 .....	3.152 millions de francs.
1967 .....	3.420 millions de francs.

---

Différence 1967 — 1966..... + 268 millions de francs.

La principale augmentation concerne la participation de l'Etat aux charges de retraite qui progresse, à elle seule, de 113 millions de francs. Ce versement, qui couvre les charges correspondant aux agents mis à la retraite depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1949 et non remplacés dans l'effectif global, est néanmoins estimé insuffisant par la S. N. C. F. pour couvrir la surcharge anormale qu'elle supporte du fait de l'antériorité de son régime. Il y a là, donc, un problème à examiner.

Quant au montant du déficit, il bat un nouveau record et il est malheureusement à peu près certain que les chiffres prévus seront, comme en 1965 et pour l'exercice en cours, largement dépassés compte tenu de l'évolution défavorable du trafic.

Quoi qu'il en soit, les dépenses et les recettes de la S. N. C. F. se présentent, pour 1964 et 1965 de la manière suivante (en millions de francs) :

	1965 (prévisions).	1965 (résultats).	1966 (prévisions).
<b>Dépenses.</b>			
Personnels et charges sociales.....	7.734	7.692,3	8.007,60
Energie de traction.....	490,80	462,8	437,00
Matières et travaux.....	1.842,80	1.862,10	1.920,70
Impôts .....	393,30	383,20	420,90
Renouvellement .....	822	834,40	975,50
Charges financières.....	755,20	754,30	873,30
Autres dépenses.....	1.003,90	893,10	1.039,00
<b>Total .....</b>	<b>13.042</b>	<b>12.882,10</b>	<b>13.674,00</b>
<b>Recettes.</b>			
Produits du trafic (soit environ un tiers pour les voyageurs et deux tiers pour les marchandises).....	9.277,50	8.999,10	9.781,00
Recettes diverses.....	780,50	743,10	870,50
Contributions de l'Etat.....	1.522	1.529,00	1.674,00
<b>Total .....</b>	<b>11.580</b>	<b>11.271,20</b>	<b>12.325,50</b>

Insuffisance constatée en 1965 : 1.522,20 millions de francs.

Insuffisance prévue pour 1966 : 1.294,50 millions de francs.

Contrairement aux exercices précédents, la détérioration de la situation financière est due essentiellement, en 1965, à la régression des recettes.

Dans ces conditions, votre Commission s'étonne du chiffre prévu à ce titre pour 1966, qui serait en augmentation de 10 % sur celui de l'année antérieure. Les résultats déjà connus pour l'exercice en cours enlèvent tout caractère sérieux à cette évaluation et, en conséquence, à un bilan prévisionnel établi sur de telles bases.

### C. — Remèdes à apporter à la situation financière de la S. N. C. F.

Une société de transport qui voit ses charges s'alourdir sans cesse en raison du renchérissement continu du prix des produits qu'elle consomme et de l'augmentation de ses dépenses de personnel ne peut espérer de rétablissement de sa situation que d'une augmentation de son trafic, du relèvement de ses tarifs, d'interventions extérieures accrues ou, enfin, d'une réduction de ses dépenses.

La première méthode s'applique par excellence au *transport aérien français* qui, voyant venir à lui une clientèle de plus en plus nombreuse, a pu, sans augmentation de tarif ou même en réduisant ceux-ci, rétablir sa situation et devenir largement bénéficiaire.

Le transport par voie ferrée se trouve, en France comme ailleurs, dans une situation infiniment plus difficile puisqu'il ne peut guère escompter, au moins dans l'immédiat, développer son activité tandis que ses dépenses de personnel, qui représentent près des deux tiers de ses recettes, suivent une courbe ascendante.

Il reste donc à la S. N. C. F. à employer, simultanément ou isolément, les trois moyens énoncés plus haut : majoration de tarifs, appel à un concours plus large de l'Etat ou contraction de son activité.

#### 1° RÉVISION TARIFAIRE

La révision tarifaire, méthode qui paraît *a priori* la plus sage, a fait l'objet d'une étude dans le cadre du V<sup>e</sup> Plan. Nos experts ont estimé, en effet, qu'un ajustement moyen de 5 % par an réalisé chaque année permettrait d'aboutir en 1970 à l'équilibre financier mais, ont ajouté nos planificateurs, « à la condition que soient tenues par ailleurs les hypothèses en matière de trafic, de prix et de salaires ».

Sans insister sur l'évolution des prix et des salaires, nous ne retiendrons dans les réserves ainsi formulées que celle concernant le trafic.

En effet, si les données dont nous disposons nous permettent déjà de douter de l'évolution prévue de l'activité, il est bien évident qu'une hausse de tarifs intervenant dans l'état actuel d'une concur-

rence dont les règles s'assouplissent chaque jour, ne serait pas sans répercussion sur le trafic, surtout si cette hausse devait se répéter chaque année pour atteindre en fin de compte environ 30 %.

Sans attendre d'ailleurs de telles conséquences, cette formule se heurte bien évidemment à la politique économique générale du Gouvernement qui ne peut accepter, dans le contexte national et international actuel, une dérogation d'une telle ampleur à la stabilité des prix.

Entrent également dans le cadre d'une telle révision les mesures déjà prises par la S. N. C. F. tendant à s'éloigner toujours davantage de la tarification originale « ad valorem » et à renoncer à la péréquation en substituant même aux distances kilométriques vraies des données commerciales.

Votre Commission, qui souhaiterait connaître les répercussions qu'ont eues de telles réformes sur les recettes, se doit de faire observer qu'elles sont en opposition avec la notion de « service public » et ont de plus l'inconvénient de constituer la meilleure prime à la concentration contre laquelle on prétend lutter par ailleurs.

## 2° REMANIEMENT DES INTERVENTIONS PUBLIQUES

Sur le plan des interventions publiques, les solutions sont plus « ouvertes » et ne manquent pas de justifications, encore qu'il soit un peu rapide d'affirmer que les utilisateurs de la route ne paient pas l'infrastructure. On pourrait donc envisager un relèvement sensible de la participation de l'Etat à l'entretien et à la modernisation de l'infrastructure, formule qui serait sans doute moins difficile à faire adopter par les autorités de Bruxelles que des interventions directes, telles que la subvention d'équilibre. Une telle mesure, déjà amorcée il y a 14 ans par le Gouvernement, réduirait de moitié environ le « déficit » officiel actuel.

## 3° CONTRACTION DU RÉSEAU

La troisième méthode à laquelle les pouvoirs publics paraissent aujourd'hui se résoudre est la contraction progressive du réseau dont les mesures de fermeture de lignes envisagées constitueront une première phase.

A l'origine du programme de fermeture de lignes annoncé prématurément par la presse se trouve une étude demandée à la S. N. C. F. par le Ministère de l'Équipement sur la rentabilité des lignes ferroviaires où ne circulent que des trains omnibus, lignes dont la longueur serait de l'ordre de 5.000 kilomètres.

Avant d'indiquer les liaisons visées après cette première enquête, il importe de préciser quelques points :

— l'éventualité d'une fermeture de ces voies n'intéresse que le trafic « voyageurs ». On estime, en effet, que la nécessité de respecter les règles de sécurité particulières qui s'imposent pour les voyageurs entraîne des frais d'exploitation et d'entretien importants, qui sont très sensiblement réduits quand le transport est limité aux seules marchandises ;

— la densité de trafic sur les lignes concernées est comprise entre 30 et 759 voyageurs/kilomètre par jour et par kilomètre ;

— les fermetures ne seraient décidées qu'après consultation des collectivités locales et des organismes régionaux, une intervention financière de celles-ci n'étant pas écartée si elles veulent à tout prix maintenir la ligne ;

— dans le cas où des lignes seraient fermées, un service de remplacement serait assuré par route, sous l'égide de la Société nationale des chemins de fer français, avec toutes les garanties et les avantages attachés au service public (notamment réductions tarifaires) ;

— aucune décision ne serait prise avant le printemps prochain ;

— cela étant dit, les propositions faites se rapportent à 105 sections de lignes, et notamment aux liaisons suivantes :

— *Région de l'Est* :

Steinbourg à Haguenau ;  
Longueville à Provins ;  
Sarralbe à Sarreguemines ;  
Thionville à Hargarten.

— *Région du Nord* :

Ascq à Orchies ;  
Abbeville à Eu ;  
Lourches à Valenciennes ;  
Cambrai à Douai.

— *Région de l'Ouest :*

Saint-Pierre-du-Vauvray à Louviers ;  
Chartres à Dreux ;  
Niort à Saintes.

— *Région du Sud-Ouest :*

Agen à Auch ;  
Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port ;  
Boussens à Saint-Girons.

— *Région du Sud-Est :*

Clermont-Ferrand à Boën ;  
Vichy à Ambert ;  
Nantua à Bellegarde ;  
Besançon au Locle.

— *Région de la Méditerranée :*

Montpellier à Faugères.  
Sommières à Nîmes.

L'économie attendue, en année pleine, d'une telle opération de contraction du réseau serait de 84,6 millions de francs.

En raison de la modicité de ce chiffre, votre Commission se demande si la mesure envisagée présente un intérêt financier tel qu'il compense les perturbations qui seraient ainsi apportées à l'activité de régions déjà défavorisées par leur éloignement des grands centres industriels ?

**D. — Evolution de l'activité du « rail »  
et du trafic français de marchandises.**

*a) Trafic ferroviaire.*

Le trafic de voyageurs et de marchandises acheminé par fer a évolué comme suit de 1962 à 1965 (en milliards) :

	1962	1963	1964	1965
Voyageurs/kilomètre .....	35,8	36,8	37,8	38,3
Tonnes/kilomètre .....	61,2	63	65,3	64,6

Les premiers résultats connus pour 1966 donnent à penser que le trafic sera sensiblement du même ordre que l'an dernier.

En effet, les chiffres connus pour les neuf premiers mois sont de 29 milliards de voyageurs/km (contre 29 en 1965) et de 47,1 milliards de tonnes/km (contre 47,3 en 1965).

Nous notons donc pour la deuxième année consécutive une stagnation de l'activité ferroviaire qui contraste avec les progrès très importants du mouvement de marchandises et de la circulation des véhicules sur route.

Les années 1962 à 1965 couvrant l'ensemble de la période d'application du IV<sup>e</sup> Plan, nous vous rappelons, par ailleurs, que si le trafic de voyageurs a dépassé quelque peu le chiffre prévu, soit 37 milliards de voyageurs/kilomètre, il n'en a pas été de même pour les marchandises pour lesquelles le tonnage kilométrique annoncé était de 72 milliards.

Dans ces conditions votre Commission se permet d'être quelque peu sceptique concernant le chiffre prévu par les experts du V<sup>e</sup> Plan pour le trafic ferroviaire de 1970, soit 76 milliards de tonnes/kilomètre, chiffre qui supposerait, pour être atteint, une progression de 19 % de 1967 à 1970.

Un renversement de la tendance actuelle paraît bien improbable en raison, notamment, de la part importante que tiennent encore dans les produits transportés le minerai de fer et le charbon dont le volume décroît rapidement.

En revanche, et contrairement à l'évolution qui s'était produite précédemment, le transport de voyageurs se développe à un rythme, il est vrai, assez lent en raison des améliorations apportées dans ce domaine et du développement des loisirs, malgré la concurrence active de la route et, dans une faible mesure encore, de l'aviation intérieure.

b) *Ensemble du trafic français de marchandises.*

Évalué en milliards de tonnes/kilomètre, le trafic français de marchandises a suivi l'évolution suivante :

	1962	1963	1964	1965
Chemins de fer.....	61,2	63	65,3	64,0
Route .....	32,9	37,1	41,7	(1) 46,9
Voies navigables.....	11,2	11,4	12,5	12,5

(1) < 50 km : 11,3 ; 50 à 150 km ; 11,7 ; > 150 km : 23,9.

Ces chiffres font apparaître une progression générale, mais d'amplitude différente, allant de 5,2 % pour le rail, à 13 % pour la navigation intérieure, et à 42 % pour la route.

Compte tenu de ces différences, la part respective de chaque mode de transport a évolué comme suit :

	RAIL	EAU	ROUTE
1962 .....	58 %	10,6 %	31,4 %
1965 .....	52 %	10,1 %	37,9 %

On constate donc que la part de la route s'est accrue sensiblement au détriment de ses concurrents ferroviaires et fluviaux (1).

Si l'on analyse par ailleurs le trafic routier en fonction de la distance, on observe que les principaux progrès affectent les transports au-dessus de 150 km dont le taux de croissance est supérieur à 50 %.

Compte tenu des tendances actuelles qui se manifestent ainsi dans la structure de nos transports de marchandises, votre Commission craint que les prévisions de nos experts concernant la période couverte par le V<sup>e</sup> Plan (2) ne soient, comme pour les quatre années précédentes, largement démenties par les faits.

Quoi qu'il en soit, l'évolution actuelle et prévisible, résultant de la position de plus en plus libérale adoptée par le Gouvernement conformément aux tendances générales du Marché Commun, pose un grave problème pour le chemin de fer dont le rôle, jusqu'à maintenant prééminent au moins pour les marchandises, se trouve menacé à brève échéance, surtout si l'on tient compte du volume des produits acheminés par pipe-line qui progresse à un rythme très supérieur aux prévisions.

(1) Si l'on tenait compte non plus du tonnage mais de la valeur des marchandises, la première place reviendrait à la route par laquelle sont acheminés des produits deux fois et demi plus coûteux que par fer et dix fois plus coûteux que par voie d'eau.

(2) Transports ferroviaires : + 2,3 à + 3,2 % par an.

Transports routiers : + 5,6 à + 8,3 % par an.

Transports fluviaux : + 2,9 à + 4 % par an.

## II. — LA R. A. T. P.

### A. — Le trafic.

L'évolution du trafic des réseaux de la R. A. T. P. depuis 1962 est donnée par le tableau suivant :

	1962	1963	1964	1965	1966 (prévision).
<b>I. — Voitures/km (en millions).</b>					
Métro .....	171,2	171,2	177,2	181,6	188
Autobus .....	115,8	117,2	120,1	124	124,4
Ensemble des réseaux....	287	288,4	297,3	305,6	312,4
<b>II. — Voyageurs (en millions).</b>					
Métro .....	1.175,8	1.230	1.257,7	1.254,9	(1) 1.267
Autobus .....	769,9	758,6	757,8	751	753
Ensemble des réseaux....	1.945,7	1.988,6	1.995,5	2.005,9	2.020

(1) Dont 54 pour la ligne de Sceaux.

### B. — Situation financière de la Régie et problèmes tarifaires.

La situation financière de la Régie n'a cessé de se dégrader, ainsi que le fait apparaître les résultats des exercices successifs et les prévisions établies pour 1967.

### 1° EXERCICE 1965

L'ensemble des remboursements de pertes de recettes pour tarifs réduits et de l'indemnité compensatrice pour non-augmentation des tarifs a atteint 616,65 millions de francs se répartissant comme suit entre les diverses collectivités :

	REMBOUR- SEMENTS de pertes de recettes.	INDEMNITE compensatrice pour non augmentation des tarifs.	ENSEMBLE
	(En millions de francs.)		
Etat .....	100,07	332,65	432,72
Ville de Paris .....	14,54	50,11	64,65
Département de la Seine .....	24,74	85,25	109,99
Département de Seine-et-Oise ...	2,07	7,13	9,20
Département de Seine-et-Marne ..	0,02	0,07	0,09
<b>Total .....</b>	<b>141,44</b>	<b>475,21</b>	<b>616,65</b>

### 2° EXERCICE 1966

Après avoir examiné la situation financière dans sa séance du 9 juin 1966, le Conseil d'administration du Syndicat des transports parisiens a proposé de *fixer le module tarifaire à 33 centimes*, à partir du 1<sup>er</sup> juillet, décision à laquelle Monsieur le Ministre de l'Equipeement a fait opposition. Dans ces conditions, l'indemnité compensatrice due à la Régie, en conformité des dispositions de l'article 7 du décret du 7 janvier 1959, s'élèverait, avec les données actuelles, à 612 millions de francs pour l'ensemble de l'exercice 1966. Le total des remboursements de pertes et de recettes et de l'indemnité compensatrice à la charge des collectivités publiques atteindrait alors 754,5 millions de francs, se répartissant comme suit :

	REMBOUR- SEMENTS de pertes de recettes.	INDEMNITE compensatrice pour non augmentation des tarifs.	ENSEMBLE
	(En millions de francs.)		
Etat .....	100,95	428,40	529,35
Ville de Paris .....	14,60	64,54	79,14
Département de la Seine .....	24,85	109,79	134,64
Département de Seine-et-Oise ...	2,08	9,18	11,26
Département de Seine-et-Marne ..	0,02	0,09	0,11
<b>Total .....</b>	<b>142,50</b>	<b>612 »</b>	<b>754,50</b>

### 3° PERSPECTIVES POUR L'EXERCICE 1967

Compte tenu de l'incidence sur les recettes et les dépenses des facteurs actuellement connus ou prévisibles, le module d'équilibre de l'exercice 1967 serait de l'ordre de 35,9 centimes, soit le double de sa valeur actuelle.

En fonction de la valeur qui sera retenue en 1967 pour le module tarifaire d'application, l'ensemble des remboursements de pertes de recettes et de l'indemnité compensatrice à la charge des collectivités publiques varierait de 277 millions de francs (dans le cas où les tarifs appliqués correspondraient aux tarifs d'équilibre), à 888 millions de francs (dans le cas où la tarification actuelle, fondée sur le module de 18,5 centimes, serait maintenue).

Dans les deux hypothèses extrêmes, les parts respectives de chacune des collectivités peuvent être évaluées comme suit :

	MODULE TARIFAIRE APPLIQUE					
	u = 35,9 c.			u = 18,5 c.		
	Remboursements de pertes de recettes.	Indemnité compensatrice pour non augmentation des tarifs.	Ensemble.	Remboursements de pertes de recettes.	Indemnité compensatrice pour non augmentation des tarifs.	Ensemble.
	(En millions de francs.)					
Etat .....	196 >	>	196 >	102,70	520,10	622,80
Ville de Paris .....	28,47	>	28,47	14,87	78,35	93,22
Département de la Seine .....	48,44	>	48,44	25,29	133,30	158,59
Département de Seine-et-Oise ....	4,05	>	4,05	2,12	11,14	13,26
Département de Seine-et-Marne ..	0,04	>	0,04	0,02	0,11	0,13
<b>Total .....</b>	<b>277 &gt;</b>	<b>&gt;</b>	<b>277 &gt;</b>	<b>145 &gt;</b>	<b>743 &gt;</b>	<b>888 &gt;</b>

Le projet de budget pour 1967 a été établi dans une troisième hypothèse : celle d'un relèvement du module tarifaire de 18,5 à 25 centimes. Sur cette base, la part de l'Etat représentant 70 % de la subvention s'élèverait à 507,8 millions de francs. Nous disons bien : s'élèverait — car la hausse des tarifs ainsi prévue pour le 1<sup>er</sup> janvier risque bien d'être reportée comme les précédentes, ce

qui ne manquera pas de se traduire par une nouvelle augmentation de la subvention payée, nous tenons à le rappeler, par tous les contribuables français.

### C. — Desserte des « grands ensembles » de la région parisienne.

Il convient de distinguer la desserte des « grands ensembles » édifiés dans la proche banlieue, dans les zones largement desservies par le réseau de surface de la R. A. T. P., de celle correspondant à des zones plus lointaines et moins favorisées.

Dans le premier cas, le Syndicat des transports parisiens, compétent pour fixer la consistance des services de transports de l'agglomération parisienne, s'efforce de résoudre les problèmes posés par la construction de nouvelles unités d'habitation, au fur et à mesure de l'achèvement de celles-ci. Les nouvelles dessertes peuvent être assurées, soit par la R. A. T. P., soit par des transporteurs libres assurant le service à leurs risques et périls.

En ce qui concerne la desserte des ensembles ou agglomérations nouvelles débordant la proche banlieue, le « schéma directeur » dressé par le District de la Région de Paris a défini les principales relations qu'il serait souhaitable de réaliser.

En dehors de la transversale Est-Ouest du réseau express régional (Saint-Germain—Boissy-Saint-Léger), ce schéma prévoit de nouvelles antennes Nord-Sud du R. E. R., ainsi que le prolongement de certaines lignes du métropolitain.

Parmi les liaisons envisagées en première urgence figurent celles qui ont trait à la desserte des nouvelles préfectures de la région parisienne.

Des études sont actuellement poursuivies par les services du Ministère de l'Équipement en liaison avec le District pour déterminer l'ordre d'urgence de ces réalisations, ainsi que les moyens de transport les plus appropriés pour chacune d'elles.

Il convient également de signaler la création de la nouvelle station des Baconnets, sur la ligne de Sceaux, pour desservir le grand ensemble de Massy-Antony.

#### D. — Observations de votre Commission.

Comme elle vient de le faire pour la S. N. C. F., votre Commission se doit de souligner l'inquiétude que lui cause la détérioration extrêmement rapide du compte d'exploitation de la R. A. T. P. Cette année, en effet, et pour la première fois, *le montant des subventions dépassera le niveau des recettes.*

Cette situation s'explique en partie par la stagnation du trafic, spécialement de celui du réseau de surface à l'intérieur de Paris et par l'alourdissement des charges de personnel (11,5 % par an) mais, pour l'essentiel, c'est le blocage tarifaire imposé par le Gouvernement qui explique la situation actuelle.

Pour donner une idée du décalage entre les tarifs actuellement en vigueur et ceux qui devraient être adoptés en stricte comptabilité, il n'est sans doute pas inutile de rappeler que le prix de la section d'autobus devrait être porté de 0,185 F à 0,359 F pour ramener le montant des subventions au niveau des charges estimées exceptionnelles imposées à la Société, mais il convient également de donner quelques indications relatives aux tarifs en vigueur dans un certain nombre de *grands centres de province* dont les administrateurs sont obligés d'équilibrer les comptes de leurs sociétés de transport urbain et ne disposent pour cela d'aucune subvention de l'Etat !

Prix pour une section d'autobus (en centimes) :

R. A. T. P.....	18,5
Brest .....	23,5
Nantes .....	27
Strasbourg .....	32
Dijon .....	36
Nice .....	37,5
Marseille .....	40
Grenoble .....	41
Lille-Roubaix-Tourcoing .....	44
Metz .....	55

Dans certains centres, il existe un tarif unique en zone urbaine dont le montant est le suivant :

Clermont .....	41
Bordeaux .....	42
Limoges .....	46
Lyon .....	50
Tours .....	55

Les chiffres concernant certaines grandes villes étrangères permettent, par ailleurs, d'établir des comparaisons avec la région parisienne en ce qui concerne les autobus et le métro (en centimes) :

*Autobus :*

R. A. T. P. (section).....	18,5
Milan (tarif unique).....	40
Francfort (tarif unique).....	60
Hambourg (la section).....	50
Londres (1 <sup>re</sup> section).....	100
Londres (pour chaque section suivante)....	50

*Métro :*

R. A. T. P. (tarif unique).....	37
Milan (tarif unique).....	64
Rome (tarif unique).....	56
Hambourg (la section).....	30
Londres (1 <sup>re</sup> section).....	100
Londres (pour chaque section suivante)....	50

De la lecture de ces chiffres se dégagent deux enseignements : d'une part, les bas tarifs de transport en commun pratiqués dans la région parisienne constituent, en quelque sorte, *une prime à la centralisation* ; d'autre part, cette prime est payée à concurrence de 70 % par l'ensemble des contribuables français et, en particulier, par ceux qui doivent acquitter chaque jour pour leurs déplacements des prix de transport en rapport avec les frais réels d'exploitation.

Votre Commission ne méconnaît pas les servitudes particulières qu'impose aux travailleurs de la région parisienne l'étendue de l'agglomération ; elle n'ignore pas non plus que les moyens de transport de la capitale sont utilisés par un certain nombre de provinciaux ; elle estime cependant qu'il n'est ni équitable, ni économiquement sain de maintenir une telle distorsion entre des tarifs qui entrent souvent pour une part importante dans le budget des travailleurs de nos grandes villes et d'en faire supporter les conséquences par l'ensemble de la collectivité nationale.

\*

\* \*

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1967, adopté par l'Assemblée Nationale, et concernant la S. N. C. F. et la R. A. T. P.

---

## ANNEXE I

### LONGUEUR ET NATURE DU RESEAU EXPLOITE PAR LA S. N. C. F.

Unité : millier de kilomètres.

ANNEES	LONGUEUR EXPLOITEE AU 31 DECEMBRE			NATURE DES ELECTRIFICATIONS		
	Totale.	Dont		En 1.500 V.	En 25.000 V.	Autres courants.
		Electrifiée.	Ouverte au trafic voyageurs.			
1938 ....	42,7	3,35	37,2	3,11		
1947 ....	41,3	3,63	30,3	3,42		
1948 ....	41,3	3,63	30,4	3,42		
1949 ....	41,3	3,80	30,4	3,58		
1950 ....	40,9	4,03	30,6	3,82	0,04	0,17
1951 ....	40,4	4,11	30,8	3,82	0,08	0,20
1952 ....	39,5	4,31	30,6	4,04	0,08	0,20
1953 ....	38,9	4,41	30,5	4,13	0,08	0,20
1954 ....	38,9	4,58	30,4	4,15	0,23	0,20
1955 ....	38,5	5,05	30,2	4,26	0,57	0,22
1956 ....	38,5	5,52	30,1	4,32	0,98	0,22
1957 ....	38,4	5,79	29,8	4,34	1,19	0,25
1958 ....	38,3	6,32	29,8	4,49	1,58	0,25
1959 ....	38	6,60	29,3	4,59	1,77	0,25
1960 ....	38	6,92	29,3	4,64	2,05	0,25
1961 ....	37,8	7,26	29,3	4,69	2,31	0,26
1962 ....	37,8	7,62	29,3	4,75	2,62	0,25
1963 ....	37,7	7,78	29,3	4,75	2,78	0,25
1964 ....	37,7	8,19	29,3	4,75	3,19	0,25
1965 ....	37,7	8,42	29,2	4,75	3,43	0,25

## ANNEXE II

S. N. C. F.

### TONNAGE KILOMETRIQUE BRUT REMORQUE PAR MODE DE TRACTION (Messagerie et marchandises.)

Unité : milliard de tonnes kilométriques brutes.

ANNEES	LOCOMOTIVES vapeur.	LOCOMOTIVES électriques.	DIESEL	TOTAL
1938 .....	85,22	11,28		96,50
1947 .....	92,9	20,73	0,22	113,85
1948 .....	103,8	21,69	0,24	125,73
1949 .....	100,5	20,42	0,21	121,13
1950 .....	92,8	23,72	0,28	116,8
1951 .....	99,8	29,39	0,27	129,46
1952 .....	92,3	31,98	0,28	124,56
1953 .....	82,5	32,79	0,36	115,65
1954 .....	81,30	34,88	0,55	116,73
1955 .....	85,4	42,75	0,97	129,12
1956 .....	85,1	51,54	1,79	138,43
1957 .....	83,4	59,26	3	145,66
1958 .....	75,2	62,55	4,21	141,96
1959 .....	65	69,16	5,38	139,54
1960 .....	60,4	79,05	6,77	146,22
1961 .....	54,61	87,46	8,26	150,33
1962 .....	48,82	97,15	9,50	155,47
1963 .....	47,78	104,64	10,61	163,03
1964 .....	42,57	111,44	13,06	167,07
1965 .....	32,75	115,24	15,91	163,9

## ANNEXE III

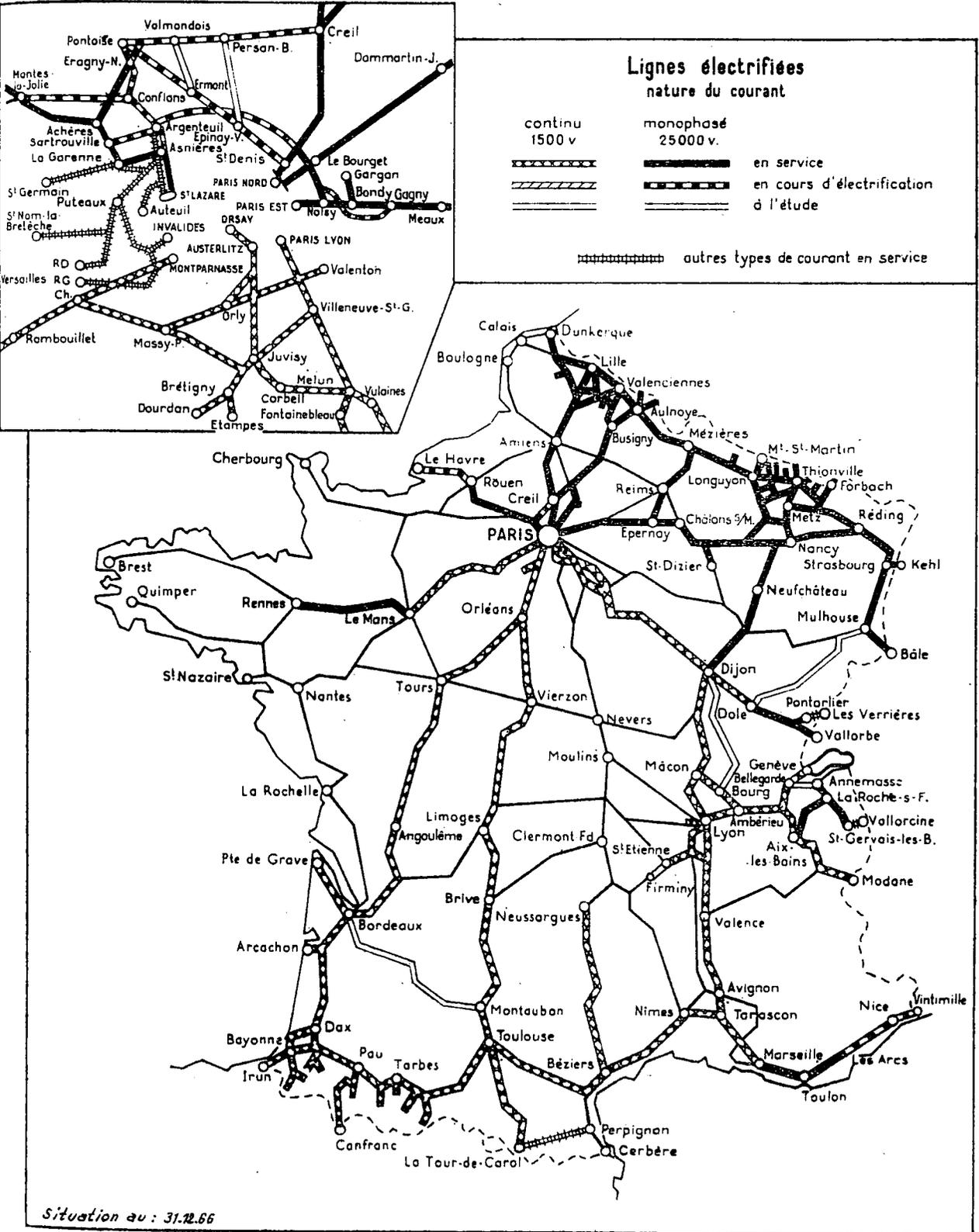
### DECOMPOSITION DU TRAFIC DE LA S. N. C. F. PAR CATEGORIES DE MARCHANDISES

(En milliards de tonnes kilométriques taxées).

ANNEES	PRODUITS pondéreux.	PRODUITS de consommation.	PRODUITS chimiques et hydrocarbures.	PRODUITS manufacturés.	PRODUITS divers.	TOTAL
1938 ....	15,53	4,58	1,40	0,50	4,51	26,52
1947 ....	20,81	6,69	2,57	0,94	4,89	35,90
1948 ....	23,24	7,70	2,85	0,99	4,97	39,75
1949 ....	23,92	7,35	2,56	0,82	4,47	39,30
1950 ....	22,10	7,13	2,51	0,85	4,71	37,30
1951 ....	26,76	7,33	3,36	1,03	5,22	43,70
1952 ....	26,62	6,97	2,89	0,92	5,10	42,50
1953 ....	23,42	6,76	3,02	0,89	5,01	39,10
1954 ....	23,89	6,69	3,52	0,99	5,06	40,15
1955 ....	27,22	7,59	3,80	0,93	5,76	45,30
1956 ....	28,60	7,83	4,28	0,95	6,94	48,60
1957 ....	30,46	8,54	4,62	0,97	7,21	51,80
1958 ....	29,65	8,15	4,86	0,95	7,31	50,92
1959 ....	29,21	8,47	5,21	0,97	7,24	51,10
1960 ....	31,21	8,88	5,97	0,98	7,51	54,55
1961 ....	31,49	9,44	6,50	1,01	7,96	56,40
1962 ....	31,91	9,82	7,21	1,12	8,54	58,60
1963 ....	32,28	10,18	7,79	1,20	8,95	60,40
1964 ....	33,12	10,93	7,77	1,07	9,71	62,60
1965 ....	32,42	11,12	7,88	1,05	9,32	61,79

# ANNEXE IV

## ELECTRIFICATION

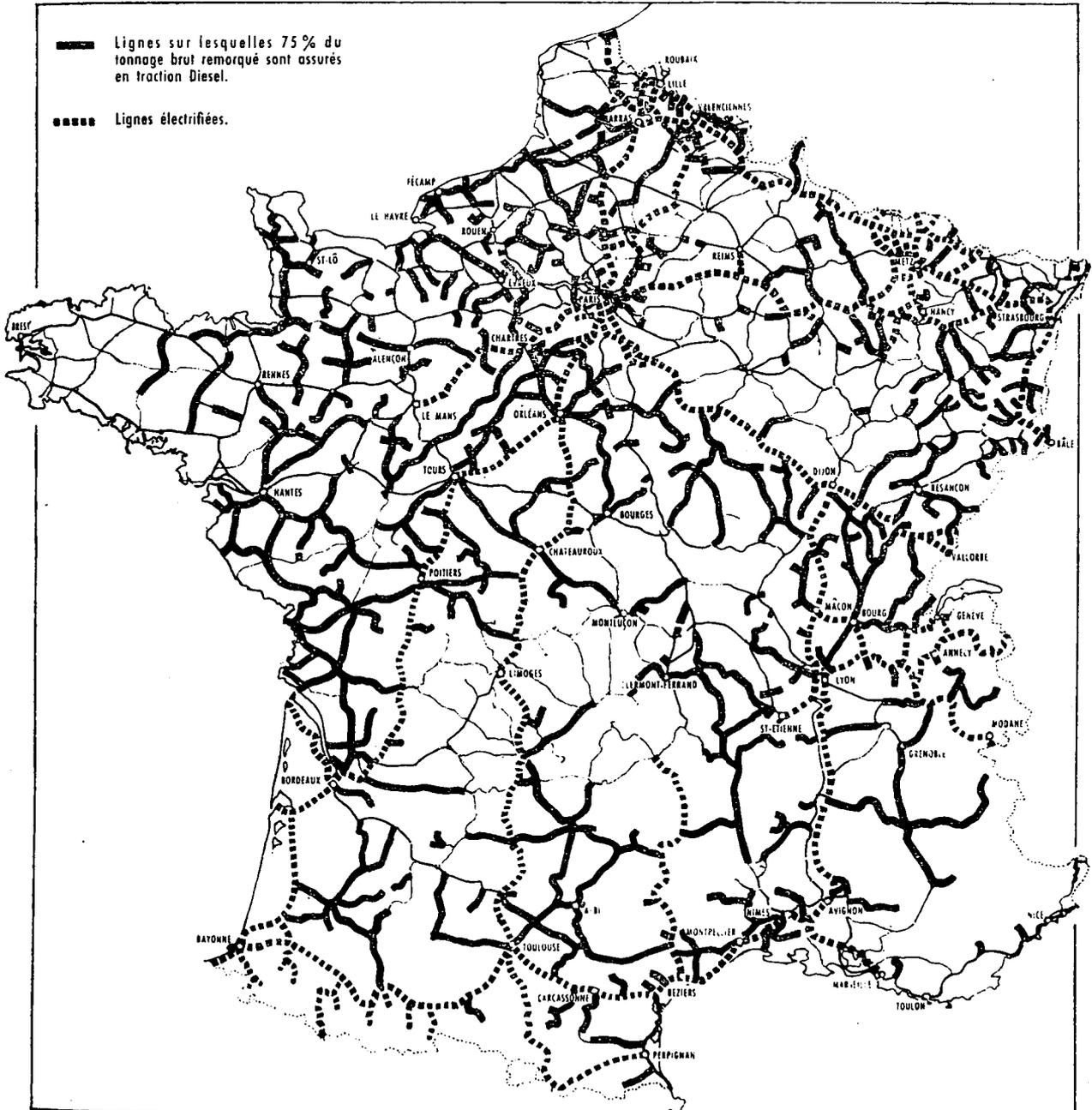


# ANNEXE V

S. N. C. F.

TRACTION DIESEL

Année 1963.



# ANNEXE VI

S. N. C. F.

Effectif du matériel moteur à disposition (au 31 décembre) et consommation d'énergie en équivalence charbon.

