

Ministère
des Travaux Publics
et des Transports

Rapport au Gouvernement sur la situation financière
de la S.N.C.F.
et les mesures proposées pour la redresser

Décembre 1964



13. II. 1964

Rapport au Gouvernement sur la situation financière
de la S.N.C.F.
et les mesures proposées pour la redresser

Sommaire

I - ANALYSE DE LA SITUATION FINANCIERE DE LA S.N.C.F. (1958-1964)

	page
1° - <u>Les comptes.</u>	3
a) les dépenses	4
- Dépenses de personnel	4
- Autres dépenses	6
b) les recettes	7
- Recettes du trafic	7
- Diverses contributions de l'Etat	7
c) l'insuffisance du compte d'exploitation.	9
2° - <u>Les causes du déficit et le sens des actions à entreprendre.</u>	10
a) Croissance de la productivité du personnel.	10
b) Dégradation de la situation financière de la Société Nationale	11
c) Les deux phases de la période 1958-1964.	12
d) Analyse par grandes catégories de trafic, des recettes et des dépenses de la S.N.C.F.	13

.....

**II - MESURES PROPOSEES POUR REDRESSER LA SITUATION FINANCIERE
DE LA S.N.C.F.**

page 16

1° - <u>Perspectives du chemin de fer à moyen et à long terme.</u>	16
a) Trafic	16
b) Investissements	17
c) Budget prévisionnel 1970.	18
2° - <u>Actions à entreprendre.</u>	20
A - Recherche d'économies.	20
a) Economies de gestion courante	20
b) Economies résultant des investissements	25
c) Economies résultant de réformes de structure	27
- Réforme du statut du personnel	27
- Fermeture de lignes ferroviaires.	28
- Réforme du trafic de détail et mise en place de la desserte en surface.	30
B - Mesures tarifaires et financières.	32
a) Remboursement par l'Etat de certaines charges extra-commerciales de la S.N.C.F.	32
b) Structure des tarifs	33
1 - Tarifs de marchandises	34
2 - Tarifs de voyageurs.	35
c) Niveau des tarifs.	36
RESUME ET CONCLUSIONS.	40
LISTE DES MESURES PROPOSEES.	51
GRAPHIQUES.	53
LISTE DES ANNEXES.	54

La S.N.C.F. reste la plus importante des entreprises françaises. Elle emploie près de 340.000 travailleurs, soit 1,8 % de la population active totale de la France, et verse des pensions à 400.000 retraités, représentant 1,4 % de la population inactive. Ses emprises s'étendent sur 1/500e du territoire national. Les dépenses d'exploitation de la Société Nationale dépasseront, en 1964, 12 milliards de F., soit l'équivalent de 3,2 % de la production intérieure brute. Sur les 86,3 milliards de F. de dépenses définitives inscrites à son Budget Général en 1964, l'Etat en aura versé, à des titres divers, 3,39 milliards de F. à la S.N.C.F. représentant 3,9 % du total des dépenses du Budget Général, en exécution de la Convention du 31 août 1937 et en contrepartie des obligations diverses qui sont imposées à la Société Nationale.

La Société Nationale, au surplus, présente des visages divers, conduisant à des opinions souvent contradictoires. Pour le banlieusard, la S.N.C.F. constitue un moyen de transport journalier dont la régularité est rarement mise en échec, si le confort n'en est pas toujours remarquable. Quant à l'homme d'affaires, le chemin de fer lui permet de ne pas s'absenter plus d'une journée de Paris pour régler ses problèmes en province. Le vacancier ou le touriste pour leur part, penseront à la S.N.C.F. pour assurer leurs déplacements lointains, vers les plages ou vers les champs de neige.

Dans le domaine des transports de marchandises, l'activité de la S.N.C.F. est tout aussi variée. Elle achemine aussi bien le colis de provisions émanant de la propriété de famille et les expéditions de détail de l'industrie provinciale ou de l'agriculture du Massif Central, que les trains complets de charbon et de minerai de fer destinés à nos plus puissantes usines. Le chemin de fer constitue encore, pour l'homme d'Etat, l'ossature essentielle des moyens de transport de la Nation et un service public indispensable à sa vie économique. Aux yeux du transporteur routier ou fluvial, c'est un concurrent d'autant plus redoutable que sa taille lui donne des possibilités d'action considérables et qu'il se trouve, bon gré mal gré, subventionné par les pouvoirs publics. Le contribuable, enfin, sans connaître le détail de la situation financière de la S.N.C.F. en retient essentiellement le poids qui pèse, de son fait, sur les finances publiques.

.....

Tous ces aspects de la Société Nationale retiennent une part plus ou moins grande de vérité. L'aspect financier, toutefois, a pris une acuité particulière depuis trois ans, à mesure que la détérioration du compte d'exploitation de l'entreprise accroissait les charges qui en résultent pour l'Etat.

C'est cette évolution qui a conduit le Ministre des Travaux Publics et des Transports à proposer, le 8 juin 1964, certaines hausses des tarifs ferroviaires des marchandises et des voyageurs. Ces hausses ne sont pas apparues compatibles dans l'immédiat avec l'effort général de stabilisation économique entrepris par les Pouvoirs Publics, et dont les résultats positifs sont constatés, mais il a été admis qu'elles devraient intervenir, au moins partiellement, dans un avenir relativement proche. Cependant, conformément aux dispositions de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, ces aménagements tarifaires ne doivent être décidés qu'à défaut d'économies suffisantes pour rétablir l'équilibre des recettes et des dépenses de la Société Nationale. Aussi a-t-il été demandé au Ministre des Travaux Publics et des Transports d'exposer, dans un rapport au Gouvernement, l'ensemble des mesures à prendre pour redresser la situation financière de la S.N.C.F., et d'abord les économies qu'il lui paraîtrait possible de réaliser dans la gestion de la Société Nationale.

Tel est l'objet du présent rapport, divisé en deux parties consacrées respectivement à l'examen de la situation financière de la S.N.C.F., pendant la période 1958-1964, et à l'énoncé des mesures préconisées pour la redresser.

x

x

x

I - ANALYSE DE LA SITUATION FINANCIERE DE LA S.N.C.F.
(1958-1964)

L'examen des comptes de la S.N.C.F. pendant les sept derniers exercices permet de constater une dégradation de la situation financière de l'entreprise et de déterminer les causes de cette évolution.

La période 1958-1964 se divise à cet égard, en deux phases fort différentes. De 1958 à 1961, on constate un effort de revalorisation tarifaire marqué qui a eu pour but de redresser le retard assez considérable qu'avaient pris les tarifs voyageurs et marchandises par rapport aux indices de prix depuis 1954. Du côté des dépenses l'évolution du salaire des cheminots suivait à peu près celle du pouvoir d'achat. Aussi, le montant de l'insuffisance d'exploitation s'est-il trouvé progressivement réduit à 1% seulement du total des recettes en 1961 (1).

Par contre, depuis 1961, la situation s'est retournée. A une évolution plus rapide des dépenses (les salaires S.N.C.F. ont été sensiblement revalorisés, des avantages nouveaux ont été accordés au personnel en matière de durée de travail et de congé et les autres dépenses ont subi l'influence de l'évolution rapide des

.../...

(1) On peut estimer, avec la Commission des Comptes des Transports de la Nation à 520 millions de F pour l'année 1962 environ le montant des compensations financières supplémentaires qui devraient normalement être versées tous les ans par l'Etat à la S.N.C.F. pour couvrir certaines charges anormales qui lui sont imposées, en matière de retraite notamment, et pour parvenir à une "normalisation" complète des comptes de la Société Nationale.

La comparaison de ce chiffre avec le montant de l'insuffisance d'exploitation montre que la S.N.C.F. s'est trouvée effectivement en équilibre financier de 1957 à 1962.

salaires dans le secteur privé), n'a pas répondu une politique tarifaire appropriée. Aussi n'est-il pas étonnant que la situation n'ait cessé de s'aggraver, la subvention d'équilibre ayant plus que décuplé de 1961 à 1964.

Cette dégradation, survenue pendant la période 1961-1964, a été telle qu'elle a non seulement compensé le redressement de la période antérieure, mais conduit en 1964 à des résultats péjorés par rapport à ceux de 1958.

1°) Les comptes

L'analyse des comptes de la S.N.C.F. permet d'apprécier l'évolution respective des dépenses, des recettes et de l'insuffisance du compte d'exploitation (voir Annexe I).

a) Les dépenses

L'ensemble des dépenses figurant au compte d'exploitation de la S.N.C.F. est passé de 7 578 M de francs actuels en 1958 à 12 415 M de francs en 1964 (prévision). Par unité de trafic, les dépenses ont augmenté de 32,6%, augmentation supérieure à celle constatée pendant la même période pour l'indice (1) des prix de détail (+30% de 1958 à 1964) et l'indice (1) des prix de gros (+17% de 1958 à 1964).

L'analyse des principaux postes de dépenses de la S.N.C.F. montre que leur croissance s'est opérée sensiblement au même rythme pour les frais de personnel que pour les autres dépenses.

Dépenses de personnel

Les dépenses de personnel de la S.N.C.F., - qui ont représenté, retraites comprises, tant en 1958 qu'en 1964, environ 57% des dépenses totales de la Société Nationale, - sont passées de 4 317 M de francs en 1958 à 7 090 M en 1964, soit une augmentation globale de 64%.

.../..

(1) Indices moyens annuels publiés par l'I.N.S.E.E. (voir Annexe II).

Deux causes sont à l'origine de cette augmentation : l'expansion du trafic (augmentation de 23% des unités kilométriques) et la variation du coût moyen de l'heure de travail.

Contrairement à ce qu'on pourrait penser, l'expansion du trafic n'a pas amené d'augmentation d'effectifs, grâce à l'accroissement de la productivité de la S.N.C.F. Les effectifs ont même diminué en 6 ans de 1%, passant de 342 050 à 338 500 agents. (Le minimum absolu a été atteint en 1961 avec 326 900 agents).

Ces résultats auraient été encore plus remarquables si n'étaient intervenues, depuis 1962, deux mesures entraînant un certain gonflement des effectifs : la réduction de la durée hebdomadaire de travail de 48 à 46 heures, décidée par le Gouvernement en 1962, et l'augmentation du nombre de jours de congé décidée en 1964. Ces décisions ont eu pour effet de ramener la durée légale annuelle de travail des cheminots, entre 1960 et 1964, de 2 256 à 2 154 heures.

La hausse du coût moyen de l'heure de travail s'est trouvée considérablement accentuée par le vieillissement du personnel, un certain accroissement des charges sociales, et surtout un rajustement progressif des salaires destiné à combler le retard sensible qu'ils avaient pris et qui avait entraîné de sérieuses difficultés de recrutement (1).

Au total, le salaire moyen annuel de l'agent en activité est passé, pendant la période considérée, de 9 320 F à 15 460 F, soit une augmentation de 66%, et par suite de la réduction de la durée hebdomadaire du travail,

.../..

(1) Il convient de rappeler à ce sujet que 140.000 agents environ de la S.N.C.F. gagnent un salaire brut imposable inférieur à 800 francs par mois (y compris la prime de fin d'année).

le coût horaire moyen de l'agent en activité a crû plus encore : + 74,4% de 1958 à 1964 (1). Cette dernière augmentation provient plus précisément de l'intervention simultanée des facteurs suivants :

- augmentation du salaire de base (+ 50,4%),
 - vieillissement du personnel (+ 4,3%),
 - mesures spécifiques et glissements catégoriels (+ 2,6%),
 - accroissement des charges sociales (+ 3,1%),
 - réduction de la durée du travail (+ 5,1%)
- (ces pourcentages
s'appliquent au
salaire de base
augmenté

Autres dépenses

Les autres dépenses de la S.N.C.F. se sont accrues globalement, pendant la période étudiée de 3 261 à 5 925 millions de francs, soit de 63%, ce pourcentage étant à rapprocher de celui de l'augmentation de trafic (23%). L'accroissement des dépenses est très inégalement réparti : les dépenses d'énergie de traction, malgré la progression du trafic, sont restées stationnaires, en raison des gains de productivité. Les postes de marchés et de fournitures qui comprennent une part importante (de l'ordre de 60%) indexée directement sur les coûts de main d'oeuvre, - réparations, manutentions, travaux de voies -, ont progressé de 60,8% (2). Les charges financières ont plus que doublé, mais ne représentent encore qu'une part modeste des dépenses (environ 5%), et l'anuité de renouvellement a cru en raison de l'augmentation des recettes et de l'élévation du taux. Les impôts, pour leur part, se sont accrus de 70%.

L'augmentation observée des dépenses globales de la S.N.C.F. depuis 1958 résulte donc, à la fois, de

.../..

-
- (1) Cette croissance peut être comparée à celle du salaire horaire moyen de la métallurgie parisienne pendant le même laps de temps, soit 51,6%.
 - (2) Une étude est en cours pour analyser l'origine et la consistance exacte de ces hausses.

l'expansion du trafic, des hausses de salaires, de la réduction de la durée du travail et de l'élévation très sensible des prix des matières et des prestations achetées à l'extérieur. Toutefois, l'effet de ces facteurs de hausse a été sensiblement atténué par l'importance des gains de productivité obtenus, notamment en matière d'effectifs de personnel, d'énergie, d'utilisation et d'entretien du matériel.

c) Les recettes

Les recettes de la S.N.C.F. se sont développées largement depuis 1958, à une cadence moins rapide que celle des dépenses toutefois.

- Recettes du trafic

Le nombre total des unités de trafic (voyageurs-km et tonnes-km) s'est accru de 23% depuis 1958. L'augmentation s'élève à 19% pour les voyageurs (38,5 milliards de voyageurs-km en 1964) et à 26% pour les marchandises (66,8 milliards de tonnes-km en 1964). Grâce aux hausses de tarif décidées de 1958 à 1963, les recettes par voyageur-km ont augmenté de 42% en 6 ans, et les recettes par tonne-km de 18%. Pendant le même temps, l'indice moyen des prix de détail s'est élevé de 30% et celui des prix de gros de 17%. Le niveau moyen des tarifs de la S.N.C.F. a donc augmenté légèrement plus vite que le niveau général des prix en France.

Au total, les recettes commerciales globales du trafic de la S.N.C.F. sont passées de 5 198 millions de francs en 1958 à 8 256 millions de francs en 1964, soit une augmentation d'ensemble de 58%.

- Diverses contributions de l'Etat

Pendant la même période, l'Etat a continué à verser à la S.N.C.F. les diverses contributions résultant de l'application de la Convention c'est-à-dire, outre la subvention d'équilibre :

- le remboursement de tarifs réduits divers (articles 18ter et 20bis de la Convention) ;

.../...

- les contributions conventionnelles pour les charges anormales de retraite, l'entretien des passages à niveau et le renouvellement de la voie (articles 19, 19bis et 19 quater de la Convention) ;
- l'indemnité compensatrice pour refus de majoration des tarifs (article 18 de la Convention).

Les contributions se sont accrues au total de 35% pendant la période considérée. L'évolution des deux premiers groupes d'entre elles est quasi automatique et n'appelle pas d'observation. Par contre, celle de l'indemnité compensatrice pour refus de majoration de tarif est instructive :

- cette indemnité s'est trouvée réduite à zéro en 1959 et 1960, l'Etat ayant approuvé, dans le cadre du redressement financier de la S.N.C.F. accompli en 1959-1960, toutes les augmentations de tarifs proposées ; à partir de 1961, l'indemnité a réapparu ;
- elle est, en 1964, relativement peu élevée, atteignant un niveau voisin de celui observé en 1958 ; mais cette situation ne reflète qu'imparfaitement la réalité ; car, pour tenir compte des impératifs du plan de stabilisation, le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. a dû renoncer, à la fin de 1963, à proposer les hausses de tarifs qui auraient permis de résorber le déficit croissant de la Société

x

x

x

Il apparaît ainsi que le niveau des tarifs de la S.N.C.F. a légèrement précédé, depuis 1958, l'évolution du niveau général des prix. Les contributions conventionnelles de l'Etat ont été évaluées et versées selon les dispositions de la Convention de 1937, l'indemnité compensatrice pour refus de majoration des tarifs ayant toutefois été "gelée", depuis le milieu de 1963, au niveau atteint à ce moment.

.../...

c) L'insuffisance du compte d'exploitation

L'insuffisance d'exploitation a évolué de la manière suivante :

300 millions de F, en 1958, soit 4,1% des recettes de toutes natures, (418 millions de F, soit 5,7% des recettes, si l'annuité de renouvellement avait été fixée à 8% au lieu de 6%)				
233 millions de F, en 1959, soit 3% des recettes,				avec une annuité de renouvellement fixée à 8%,
203	"	en 1960, soit 2,5%	"	"
91	"	en 1961, soit 1%	"	"
306	"	en 1962, soit 3,2%	"	"
614	"	en 1963, soit 5,8%	"	"
1 021	"	en 1964, soit 9%	"	"
	(prévision)			
1 278	"	en 1965, soit 11,1%	"	avec une annuité de renouvellement fixée à 8%, si les tarifs ne sont pas relevés et si les salaires progressent de 1% par trimestre. (1)
	(prévision)			

En application de l'article 18 de la Convention de 1937, cette insuffisance a été chaque fois couverte par une "subvention d'équilibre" versée par l'Etat.

On constate que l'insuffisance du compte d'exploitation de la S.N.C.F. représentera, en 1964, près du dixième de l'ensemble des recettes, en augmentation de 68% sur celle constatée en 1963, et atteignant, tant en valeur absolue qu'en valeur relative, le niveau le plus élevé depuis 1958.

x

x

x

.../...

(1) Le Budget de la S.N.C.F. pour 1965 a été arrêté en tenant compte d'une proposition de relèvement des tarifs marchandises de 1 barème 1/2

2°) Les causes du déficit et le sens des actions à entreprendre

Plusieurs remarques générales peuvent être tirées de l'examen des comptes de la S.N.C.F. pour la période 1958-1964 :

a) Les chiffres mettent en valeur la croissance remarquable de la productivité et particulièrement de celle du personnel employé par la S.N.C.F. (voir Annexe III). Avec un effectif réduit de 1%, la S.N.C.F. a transporté, en 1964, par rapport à 1958, près du quart d'unités-kilométriques de trafic supplémentaires.

Si elle en était restée aux indices atteints en 1958 pour les productivités de personnel, de l'énergie, de l'utilisation et de la réparation du matériel, la Société Nationale aurait dépensé, en 1964, 1 845 millions de plus qu'elle ne l'a fait en réalité. Cependant sont comprises dans ce total les économies qui résultent du phénomène de "rendement croissant" constaté dans les chemins de fer et qui conduit à économiser naturellement du personnel lorsque le trafic se développe ; ce rendement croissant de la S.N.C.F., pendant la période considérée, a entraîné une économie de personnel évaluée à 385 millions de francs, qu'il faut déduire du total de 1 845 millions cité ci-dessus. On obtient ainsi une économie de 1 460 millions qui constitue le résultat des efforts constants de tous les services de la S.N.C.F., fortement secondés par des investissements qui, tout en permettant de faire face à l'accroissement du trafic, sont des facteurs puissants de productivité.

Une autre mesure des gains de productivité considérables obtenus par la S.N.C.F. est donnée par l'indication que, si le niveau moyen de la productivité de l'entreprise n'avait pas varié depuis 1958, il aurait fallu 420 700 agents pour écouler le trafic assuré en 1964 par la Société : or, on l'a vu, l'effectif réel de la S.N.C.F. s'élève actuellement à 338 500 agents.

Ces efforts de productivité ne sont pas terminés, mais deviennent de plus en plus difficiles. Il ne faut pas oublier que, depuis 1938, le nombre d'unités de trafic a crû de 114% tandis que les effectifs ont diminué de 30%.

.../..

b) On constate cependant que, malgré l'effort considérable accompli par la S.N.C.F., sa situation financière s'est dégradée par rapport à l'année 1958.

L'indice de la recette à l'unité de trafic a été majoré de 26,1% entre 1958 et 1964, soit un coefficient plus proche de celui des prix de détail que celui des prix de gros. L'ensemble constitué par les indemnités compensatrices pour refus de majoration de tarifs et la subvention d'équilibre, sur la même base d'une annuité de renouvellement calculée au taux de 8%, est passé de 12,7% à 18,2% du montant des recettes du trafic de la Société, après être passé par un minimum de 3% en 1961.

Mais, pendant la même période, le coût de l'agent de la S.N.C.F. a été majoré, en sus de l'augmentation moyenne des prix de détail, de 4,2% par an en moyenne. Il aurait suffi que cette croissance en valeur réelle ait pu être ramenée au taux de 3,3% par an pour que l'insuffisance relative du niveau tarifaire, au lieu de croître de 12,7% à 18,2%, décroisse de 12,7% à 12,1% en six ans, la croissance de tous les autres postes de dépenses étant supposée inchangée.

On peut en conclure une forte présomption de stabilité pour les tarifs ferroviaires par rapport aux prix lorsque sont réalisées - mais ceci est une condition absolue - les hypothèses suivantes :

- faible glissement des prix ;
- poursuite de la croissance du trafic et des efforts d'investissements et de concentration selon des rythmes analogues à ceux de la période récente ;
- croissance annuelle des charges globales de personnel, à effectif constant, en valeur réelle, ne dépassant pas 3,3% (soit 2,8% + 0,5% pour glissement de technicité) (1).

.../..

(1) Le glissement de "technicité + ancienneté" a été évalué à 0,75% par an pendant la période 1958-1964, mais la reprise de recrutement, qui doit s'amplifier avec les mises à la retraite nombreuses prévues pour les années à venir, peut ramener ce chiffre à 0,5% par an, pourcentage prévu, en moyenne nationale, dans les options du 5ème Plan.

Lorsque ces hypothèses sont réalisées, on peut présumer que la situation financière de la Société Nationale ne s'aggravera pas si ses tarifs évoluent de manière parallèle au niveau général des prix.

c) Comme il a été souligné au début de cette analyse, la période 1958-1964 se divise, en fait, en deux phases, séparées par l'année 1961, d'allure bien différente.

Ces évolutions divergentes proviennent essentiellement des "coups d'accordéon" de sens contraire enregistrés dans la croissance respective des salaires et des indices tarifaires. Elles sont mises en évidence par les deux tableaux suivants, qui indiquent les taux de variation - en pourcentage - de certains éléments de dépenses pendant les deux périodes considérées :

Variation comparée du coût et de la productivité de l'agent et des tarifs de la S.N.C.F.

Périodes	Coût moyen de l'agent (retraites exclues)	Productivité moyenne de l'heure légale de travail	Productivité moyenne de l'agent (nombre d'U.K. par agent)	Variation de l'indice moyen des tarifs	
				Voyageurs	Marchandises
1961 1958	+ 22,4 %	+ 14,7 %	+ 15,1 %	+ 18,8 %	+ 16,5 %
1964 1961	+ 35,6 %	+ 14,2 %	+ 10,1 %	+ 15,8 %	+ 5,5 %

Dépenses d'exploitation de la S.N.C.F. par unité de trafic :

Périodes	Dépenses de personnel	Dépenses de retraites	Autres dépenses		
			Entretien et réparations	Renouvellement et charges financières	Energie - Impôts-Divers
1961 1958	+ 8 %	+ 10,9 %	+ 11,5 %	+ 19,2 %	- 11,2 %
1964 1961	+ 23,1 %	+ 19,9 %	+ 16,7 %	+ 19,5 %	+ 18,6 %

On constate ainsi que parmi les éléments agissant sur la situation financière de la S.N.C.F., il en est quatre très importants sur lesquels elle n'a que peu de prise et qui sont fortement influencés par la situation économique générale du pays et par les décisions des Pouvoirs Publics, à savoir : le niveau moyen de ses tarifs, les hausses de salaires accordées à son personnel et le régime de travail de celui-ci, enfin le prix de certaines de ses fournitures et prestations extérieures. Mais on voit, par ailleurs, que le déficit de la Société Nationale n'a pas un caractère inéluctable et que le maintien de l'équilibre économique général accompagné d'une politique déterminée en matière de niveau tarifaire permet normalement d'assurer son équilibre financier.

d) L'analyse, par grandes catégories de trafic, des recettes et des dépenses de la S.N.C.F. permet de localiser plus étroitement l'origine de son déficit actuel :

<u>Exercice 1963</u>	en millions de francs		
	<u>Recettes</u>	<u>Dépenses</u>	<u>Solde</u>
Voyageurs banlieue	368	472	- 104
Voyageurs autres que de banlieue	3 118	3 069	+ 49
Marchandises, wagons complets	4 782	4 812	- 30
Marchandises, petits colis et "détail"	1 082	1 640	- 558
Divers (recettes et dépenses non ventilées)	1 276	1 247	+ 29
TOTAL	10 620	11 240	- 614

.../..

Il ressort de ce tableau :

- dans le domaine du trafic de voyageurs, que le maintien, sur la banlieue, de tarifs anormalement bas compense, et au-delà, les gains obtenus par la S.N.C.F. en moyenne sur ses autres lignes ;
- en ce qui concerne les marchandises, que le trafic de wagons complets, longtemps bénéficiaire, est à peine équilibré, tandis que l'insuffisance des tarifs des petits colis et du "détail" est à l'origine de la très grande majorité du déficit de la Société Nationale.

Les mesures correctives qu'appellent ces constatations devraient intéresser en priorité les tarifs des lignes de banlieue de la S.N.C.F. et, surtout, l'organisation et la tarification du trafic de détail.

x
x x

Les conclusions générales que l'on peut tirer de l'examen de la situation financière de la S.N.C.F. et de son évolution depuis 1958, paraissent ainsi devoir être les suivantes :

1°) La croissance du trafic, les investissements faits, les efforts constants de tous les services de la S.N.C.F., ont permis d'enregistrer, depuis six ans, des gains considérables de productivité, qui ont entraîné des économies très sensibles, améliorant directement le compte d'exploitation. En l'absence de ces gains, l'effort tarifaire à accomplir, ou les subventions à verser, seraient notablement supérieurs.

2°) Depuis 1958, le niveau moyen des tarifs de la S.N.C.F. a augmenté à peu près dans la même proportion que le niveau général des prix, cette revalorisation étant cependant intervenue principalement avant 1961 et ayant visé, dans une large mesure, à rattraper l'insuffisance des tarifs par rapport aux coûts constatés au début de la période considérée.

....//..

3°) La croissance des charges de personnel et des dépenses de fournitures et de prestations de la S.N.C.F. à un rythme supérieur à celui observé dans le reste de l'économie explique que l'effort tarifaire entrepris, qui est resté du même ordre de grandeur que la hausse moyenne des prix en France, ait été insuffisant pour maintenir l'équilibre financier de l'entreprise. Il est maintenant devenu nécessaire, à la fois, de combler les retards pris par les tarifs sur les coûts depuis trois ans, et de définir les moyens à employer par la S.N.C.F. pour équilibrer ses comptes dans l'avenir.

4°) Outre l'effort général de rajustement des tarifs qui est devenu nécessaire, il apparaît clairement que deux actions de longue haleine doivent être entreprises, visant :

- à réformer l'organisation technique et la tarification du trafic de détail et des petits colis, source principale du déficit du chemin de fer ;
- à économiser, partout et dans toute la mesure du possible, le personnel, de façon à alléger les charges qui pèsent en cette matière, de manière particulièrement lourde, sur l'entreprise nationale : sur ce point, si l'on exclut comme inopportune une modification du régime des retraites des cheminots, on est conduit à constater que la décision essentielle à prendre concerne la modernisation du réseau ferroviaire, qu'il apparaît déterminant de poursuivre, en l'orientant de plus en plus vers l'automatisation. Une certaine concentration territoriale ou fonctionnelle - des activités de la S.N.C.F. constitue une autre voie à explorer.

II - MESURES PROPOSEES POUR REDRESSER LA SITUATION FINANCIERE DE LA S.N.C.F.

Les actions à entreprendre pour redresser la situation financière de la S.N.C.F. ne doivent pas l'empêcher d'accomplir sa mission de service public et de satisfaire, aussi bien que dans le passé, la demande de transport qui apparaîtra dans l'avenir.

Il importe donc qu'elles tiennent compte des perspectives à moyen et à long terme que l'on peut tracer au chemin de fer.

1° - Perspectives du chemin de fer à moyen et à long terme.

En dehors de l'incidence immédiate des niveaux respectifs des prix, des salaires et des tarifs, les perspectives de l'évolution de la situation financière de la S.N.C.F., telles qu'elles peuvent être retracées dans un budget prévisionnel 1970, sont commandées notamment par le rythme de croissance de son trafic et par l'effort d'investissement productif qui lui sera consacré.

a) Trafic -

Des prévisions de trafic ferroviaire de marchandises ont été établies pour 1970 et 1985 à partir des hypothèses actuellement retenues pour la croissance de la production intérieure brute. Ces prévisions conduisent à penser que le rythme de développement de ce trafic restera très soutenu, - quoique inférieur à celui des deux autres principaux modes de transports terrestres, - le nombre de tonnes kilométriques assurées par le chemin de fer devant vraisemblablement augmenter de 40 % pendant la période 1960 - 1970 (voir Annexe IV) et doubler entre 1960 et 1985.

Cette évolution globale s'accompagnera d'une modification profonde de la structure du trafic : les transports massifs et concentrés de pondéreux, qui intéressent actuellement un petit nombre de lignes,

s'amenuiseront sensiblement, tandis que les transports de produits agricoles, et surtout de semi-produits industriels, s'intensifieront dans des proportions considérables (3 à 4 fois), tout en se répartissant sur une vaste partie du réseau principal.

Les prévisions de trafic ferroviaire de voyageurs, si elles conduisent à admettre un rythme d'expansion jusqu'en 1970 aussi soutenu que pendant la période précédente, sont plus incertaines à long terme (1985). Si l'on met à part le trafic de la banlieue parisienne, dont l'accroissement dépend de manière assez stable de celui de la population, les autres catégories de trafic, - ville à ville, affaires, vacances, - sont soumis à une diversité de causes d'évolution (accroissement rapide du budget transport dans la consommation des ménages, développement de la voiture particulière, saturation du réseau routier, développement du trafic aérien, développement du trafic de grande banlieue autour de certains centres régionaux) dont la composante globale peut difficilement être appréhendée à long terme.

On doit cependant, semble-t-il, écarter l'hypothèse d'une réduction de la responsabilité du chemin de fer en matière des transports de voyageurs dans les vingt années à venir.

Le développement du trafic de voyageurs devrait s'accompagner d'un étalement des pointes, qu'il convient de rechercher par tous les moyens. Sinon, loin d'être un facteur d'amélioration de la productivité, cette expansion risquerait d'entraîner sa dégradation.

b) Investissements (voir Annexes V et VI).

A la différence des autres moyens de transports, on inclut dans les investissements du chemin de fer aussi bien l'accroissement et le renouvellement de son parc de matériel roulant que les investissements d'infrastructure.

Ils comprennent des investissements de capacité, liés au développement du trafic, et des investissements de productivité et de sécurité.

Les investissements de capacité concerneront, pour leur majeure partie, dans les années à venir, le matériel tracteur et remorqué. L'infrastructure est, en effet, dans son ensemble, encore

fort éloignée de la saturation, sauf cas très particuliers. Le renouvellement du parc de matériel roulant, qui a vieilli, devra être fortement accéléré, au bénéfice d'ailleurs de la productivité d'ensemble de l'outil ferroviaire. Ces dépenses devraient permettre de généraliser les meilleures performances obtenues, sans aboutir à une "course aux performances" dépourvue d'utilité économique, comme le serait une élévation sensible des vitesses maximum des trains de voyageurs.

Une masse importante d'investissements de productivité à rentabilité élevée (dont la plupart ont un taux supérieur à 15 %) reste encore à réaliser par la S.N.C.F. :

- achèvement de la modernisation de la traction (suppression de la traction vapeur en 1972),
- attelage automatique,
- équipement des triages,
- signalisation,
- passages à niveau,
- installations de gares,
- automatisation des circulations et de la gestion du trafic.

L'effort financier d'investissement à poursuivre pour satisfaire ces divers impératifs, - effort qui permettra de maintenir, et même probablement d'accélérer le rythme d'accroissement actuel de la productivité, - restera proche des sommes qui sont actuellement consacrées à l'équipement de la S.N.C.F. : il représenterait, en moyenne, un peu plus de 2 milliards de F. par an dans les vingt années à venir.

c) Budget prévisionnel d'exploitation 1970 -

En adoptant les hypothèses principales suivantes :

- glissement des prix de 2 % par an,
- durée hebdomadaire du travail maintenue à 46 heures,
- trafic en augmentation de 3 % par an,

- taux de croissance du salaire annuel des cheminots égal à 5,3 % par an, dont 2 % correspondant à la hausse des prix (1),

le budget prévisionnel d'exploitation que l'on peut établir pour la S.N.C.F. en 1970 montre que l'insuffisance relative actuelle des recettes commerciales se trouvera maintenue à cette date, sans aggravation, si la productivité de l'entreprise (mesurée en unités kilométriques par agent) s'accroît annuellement au taux de 3,4 % par an, la recette moyenne à l'unité de trafic croissant comme les prix, de 2 % par an.

Il y a lieu de noter :

a) que ce taux d'accroissement de la productivité implique une légère contraction des effectifs actuels, le taux d'accroissement du trafic n'étant que de 3 % par an;

b) que l'accroissement de la productivité s'est opéré entre 1958 et 1964 au taux de 4 % par an (pour un taux annuel moyen d'accroissement du trafic de 3,6 %);

c) que ce taux moyen s'est élevé

- à 4,8 % par an entre 1958 et 1961,

- et à 3,3 % par an entre 1961 et 1964 (réduction de la durée de travail);

d) que le taux de croissance de 2 % par an de la recette moyenne par unité de trafic implique une hausse des tarifs nominaux légèrement supérieure en raison du phénomène d'"érosion tarifaire" qui résulte du fait que, les tarifs étant de mieux en mieux ajustés aux coûts, les usagers bénéficient en partie des progrès de productivité auxquels ils contribuent.

.....

de 33 %

(1) Le taux de croissance, qui est le taux moyen dans les principales options du 5^{ème} Plan, paraît devoir être un minimum pour la S.N.C.F., compte tenu de l'importance des recrutements qu'elle devra effectuer au cours des prochaines années pour compenser de nombreux départs à la retraite et des difficultés qu'elle éprouve actuellement pour des recrutements pourtant moins nombreux.

Si les actions de concentration des activités, préconisées dans la suite du rapport, sont entreprises et menées à bien au cours du 5ème Plan, et si le rythme des investissements se trouve soutenu au niveau précédemment défini, un taux d'accroissement annuel de la productivité de la S. N. C. F. de 3,4 % a des chances raisonnables d'être atteint.

L'étude du budget prévisionnel 1970 de la S. N. C. F. confirme ainsi la présomption de stabilité tarifaire du chemin de fer par rapport aux prix, dans certaines hypothèses, établie précédemment sur la seule considération de la période 1958-1964.

x
x x

2° - Actions à entreprendre.

Deux directions différentes s'offrent pour orienter l'action à entreprendre en vue de redresser la situation financière de la S. N. C. F. : la recherche d'économies et l'adoption de mesures d'ordre tarifaire et financier.

A. Recherche d'économies.

Trois groupes de mesures permettraient de réaliser des économies à la S. N. C. F. : elles concerneraient la gestion courante de la Société, ses investissements, enfin les réformes de structure.

a) Economies de gestion courante.

Différentes commissions d'économies, de la hache...) ont étudié, depuis la libération, les économies de gestion courante à réaliser par la S. N. C. F. . La commission de vérification des comptes des entreprises publiques examine avec soin, chaque année, la gestion de la Société Nationale. La majorité des observations faites ont été

.....

suivies d'effet et un effort sérieux et prolongé a été accompli par la S. N. C. F. depuis une vingtaine d'années, pour réduire ses dépenses. La réduction, depuis 1938, de 30 % du nombre d'agents alors que le trafic s'accroissait de 114 %, et de 45 % de la consommation d'énergie nécessaire pour transporter une unité kilométrique de trafic, constitue un exemple frappant des résultats obtenus.

Actuellement on peut avancer, d'accord avec les services financiers qui suivent le fonctionnement de l'entreprise, et sous réserve de cas particuliers subsistant malgré le nombre et la variété des contrôles, que la gestion de la S. N. C. F. est stricte, voire parfois étroite, et que les dépenses inutiles y apparaissent rares. Tel est l'avis de tous ceux qui sont associés de près à la vie quotidienne de la Société Nationale. La part réservée aux études et recherches y apparaît, même nettement insuffisante (0,65 % des effectifs, contre 1,9 % à E. D. F., 3 % aux charbonnages et 6,5 % dans de nombreuses industries).

Cela dit, il apparaît tout aussi indispensable que l'effort soit poursuivi avec toute la vigueur désirable. Il pourrait s'exercer sur les points suivants :

- Réduction des effectifs du personnel. Pour la première fois depuis vingt-quatre ans, les effectifs de la S. N. C. F. ont recommencé à augmenter en 1962. Ce renversement de tendance n'est pas le fait de la volonté de l'entreprise, il résulte des décisions gouvernementales réduisant la durée hebdomadaire du travail et augmentant le nombre de jours de congé. On peut espérer toutefois que, si les investissements de la S. N. C. F. sont portés à un niveau suffisant, le gonflement des effectifs pourrait être contenu. Les efforts de l'entreprise pour améliorer son organisation et mécaniser sa gestion doivent, de ce point de vue, être vivement encouragés.

- Plus grande utilisation du personnel auxiliaire. Le personnel auxiliaire, dépourvu de plusieurs avantages essentiels du statut de cheminot et dont les rémunérations se situent à un niveau peu élevé, coûte en moyenne moins cher que le personnel titulaire. Il ne peut, toutefois, se substituer complètement à celui-ci. La S. N. C. F. a développé l'appel au personnel auxiliaire, dont l'effectif (1) est passé de

.....

(1) calculé sur la base du nombre d'heures de travail.

25.535 en 1957 (représentant 5,9 % des effectifs totaux) à 27.790 en 1964 (représentant 7,67 % des effectifs totaux). Un développement nettement plus important de l'embauche est difficile à envisager, parce que l'utilisation du personnel auxiliaire par la S.N.C.F. s'opère dans un marché du travail qui reste caractérisé par une pénurie de main d'oeuvre.

- Décentralisation des décisions de gestion. Le problème de la décentralisation des décisions de gestion revêt des aspects particuliers dans un organisme de la nature et de l'importance de la S.N.C.F.. Il ne faut pas se dissimuler, en effet, que l'exploitation du chemin de fer exige, dans le domaine technique, une centralisation très poussée de certaines décisions ou de certaines études afin de réaliser le maximum de rendement et d'économies dans l'utilisation et l'entretien, soit du parc de matériel moteur ou remorqué, soit de certains matériels d'entretien de la voie. La décentralisation est cependant mise en pratique quand elle apparaît avantageuse. C'est ainsi que les services d'exécution Voies et Bâtiment sont directement responsables de l'entretien des installations fixes. De même, il a été procédé tout récemment, en accord avec le Ministère des Travaux Publics, à une large décentralisation en ce qui concerne les permissions de voirie et les aliénations d'immeubles.

En matière administrative, la centralisation est également génératrice d'amélioration de la qualité de la gestion et d'importantes économies dans certains domaines comme celui des approvisionnements, celui de la comptabilité des établissements, celui de l'information et la préparation des décisions (ensembles électroniques). Par contre, dans les domaines administratifs où cela apparaîtrait davantage possible, la S.N.C.F. doit s'efforcer de décentraliser largement.

Enfin, dans le domaine commercial, si la décentralisation est très poussée pour les opérations de "contact" avec la clientèle et pour les études tarifaires, toute proposition de modification de tarif doit nécessairement faire l'objet d'un examen interrégional et d'une décision centralisée, afin d'éviter certains entraînements dangereux pour le niveau des recettes.

Par ailleurs, le rôle essentiel de "courroie de transmission" joué par les Régions entre la Direction Générale et les arrondissements de la S.N.C.F. rend inopportune la suppression de cet échelon intermédiaire de commandement, un moment envisagée.

.....

- Report de travaux sur l'entreprise privée.

La S.N.C.F. s'est efforcée, au cours des années récentes, de pallier les difficultés rencontrées dans le recrutement du personnel en faisant un appel plus large à l'industrie privée. L'augmentation de la durée des congés et les difficultés du recrutement l'ont conduite à accentuer ce report à partir de 1963. De nombreux travaux de maintenance de détail et de bagages, de réparation et de nettoyage de matériel roulant, d'entretien de la voie, sont actuellement confiés à des entreprises privées spécialisées, dont les effectifs totaux atteignent 24.500 agents. Cette orientation peut être accentuée dans l'avenir.

- Cession d'actifs. La S.N.C.F. dispose de certains stocks et surtout de terrains peu ou mal utilisés pour ses propres besoins. Depuis le 1er janvier 1958, elle a vendu 1.827 hectares de terrains, dont la cession lui a rapporté 54,4 millions de francs actuels.

A la suite de la loi de Finances du 8 août 1950, faisant obligation à la S.N.C.F., dans son article 90, de procéder à l'aliénation de tous les terrains non nécessaires à ses besoins, la Société Nationale avait accéléré sensiblement le rythme de ses aliénations. Sur la liste des terrains recensés en 1950 comme inutiles, 72.000 parcelles représentant 14.350 hectares restent encore aujourd'hui en la possession de la S.N.C.F., dont 3.000 parcelles seulement d'une surface supérieure à un demi-hectare. Nombreux sont, parmi eux, les terrains enclavés ou d'accès difficile.

La cadence des cessions de terrains s'est ralentie en 1963, les meilleures parcelles ayant été, dans une large mesure, déjà cédées. La poursuite de l'effort de la S.N.C.F. va se trouver encouragée en 1965 par la décision de Conseil de Direction du F.D.E.S. de majorer de 50 millions de francs son budget d'équipement, si des cessions de terrains interviennent à due concurrence. Toutefois, on ne peut attendre de cet effort des résultats réellement importants sur le plan financier.

- Surveillance des filiales. Au 31 décembre 1963, les participations financières de la S.N.C.F. concernaient 71 sociétés, soit 45 sociétés à caractère immobilier et 26 sociétés de transports, d'équipement et d'approvisionnement, et représentaient au total un capital investi de 180 millions de francs environ. Les participations dans les sociétés immobilières (70 % du total) répondent au souci impératif de la S.N.C.F.

.....

de loger son personnel, soumis à de fréquentes mutations avec changement de résidence. La S.N.C.F. détient par ailleurs 20 millions de participations dans 18 sociétés de transport, dont 7 où elle est majoritaire, et notamment dans :

- la S.C.E.T.A. (filiale routière), 83 % du capital, capital investi 4,7 millions de F., qui possède elle-même de nombreuses participations dans des sociétés de camionnage, de tourisme et de transports spéciaux, dont 53 % du capital de la Compagnie Nouvelle des Cadres (C.N.C.), pour 1,4 million de F.,
- la Société Générale des wagons spéciaux (S.G.W.)
80 % du capital, capital investi 0,05 M.F.,
- la Société des Transports frigorifiques (S.T.E.F.)
53 % du capital, capital investi 7,8 M.F.,

les autres participations importantes concernant Air-Inter (25 % du capital) et Air-Transport (75 %) pour 4,9 millions de F. au total, et la S.N.C.F.A. (49 % du capital pour 2,2 millions de F.).

34 millions de F. sont d'autre part engagés sous forme de participations dans 8 sociétés d'équipement et d'approvisionnement, dont 25,5 millions dans Eurofima (26,3 % du capital), Société européenne d'investissement de matériel ferroviaire.

Le chiffre d'affaires des 9 sociétés de transports et d'équipement dans lesquelles la participation de la S.N.C.F. est majoritaire ne représente que 1,8 % du chiffre d'affaires total de la S.N.C.F. (dont 1,1 % pour la S.C.E.T.A. et 0,5 % pour la S.T.E.F.).

La S.N.C.F. fait assurer par ces Sociétés des activités non assujetties aux règles étroites du service public ferroviaire, recherchant une gestion plus souple et plus économique. Aucune de ces sociétés, de gestion équilibrée ou bénéficiaire, ne fait appel normalement à l'aide financière de la Société-mère. Leur rentabilité, calculée par rapport à la valeur nominale des titres, s'est élevée en 1963 à 5,6 % pour la S.C.E.T.A., à 8,2 % pour la S.G.W., à 4 % pour la S.T.E.F.. Les dividendes sont versés régulièrement à la S.N.C.F.

Le problème posé par les filiales de la S.N.C.F. n'est pas un problème financier, et la liquidation de ces participations ne

.....

procurerait guère de ressources, tout en compliquant singulièrement la gestion de la Société Nationale : le véritable problème concerne la politique des transports, dans la mesure où l'intervention de la S.N.C.F. dans le domaine routier ou dans les transports frigorifiques, par exemple, touche directement à la coordination des transports. Aussi serait-il souhaitable que l'action des filiales de la S.N.C.F. soit désormais suivie de plus près par le Ministère des Travaux Publics.

On est ainsi amené à constater que, dans l'ensemble, l'importance des économies qu'il est possible d'espérer dégager dans la gestion courante de la S.N.C.F. est faible. Les décisions à envisager sont les suivantes :

1 - Inviter la S.N.C.F. à reprendre, dans toute la mesure du possible, la déflation de ses effectifs, dans les unités où s'en offre la possibilité. Ce mouvement peut être retrouvé, si l'effort d'investissement n'est pas ralenti et si la S.N.C.F. accentue le report de travaux sur l'industrie privée.

2 - Inviter la S.N.C.F. à rechercher, auprès des collectivités locales notamment, les possibilités de vendre ou de louer les parcelles inutilisées de son domaine. Adapter les règles d'imputation des sommes ainsi dégagées pour qu'elles soient affectées, selon le vœu du Conseil de direction du F.D.E.S., aux investissements de la Société Nationale.

3 - Prévoir une représentation du Ministère des Travaux Publics auprès des Conseils d'Administration de la S.C.E.T.A., de la S.G.W. et de la S.T.E.F. sous la forme de censeurs.

4 - Confirmer à la S.N.C.F. que les économies de gestion à réaliser dans son budget de 1965 devront s'élever à 100 millions de francs, s'ajoutant à celles de même montant réalisées en 1964.

b) Economies résultant des investissements.

Une source d'économies considérables réside, pour la S.N.C.F., dans la modernisation de ses équipements. Industrie de service, dont les prix de revient incluent près de 60 % de frais de personnel, le chemin de fer a, en effet, le plus haut intérêt à rechercher toutes les améliorations dans sa gestion lui permettant d'économiser de la main d'oeuvre et d'accroître sa productivité. Or cette

.....

recherche postule toujours une mise de fonds initiale sous forme de capital investi, laquelle porte progressivement ses fruits en entraînant ultérieurement des économies dans l'exploitation.

La rentabilité des investissements de la S.N.C.F. est considérable. Ces investissements ne sont actuellement décidés, comme ceux concernant les autres moyens de transport, qu'après une étude chiffrée minutieuse - le bilan économique actualisé - permettant de comparer le coût de la dépense envisagée aux économies et avantages qu'elle permettra d'obtenir. Le taux de rentabilité des différentes électrifications inscrites au 4^{ème} Plan était ainsi compris entre 13% et 15% en moyenne, chiffre élevé garantissant l'excellent usage des sommes employées de cette manière.

Des calculs faits a posteriori ont vérifié les taux évalués à priori. Une comparaison avec d'autres pays européens (voir Annexe VII) montre d'ailleurs que la France est l'un des pays qui investit le moins dans ses chemins de fer à l'unité de trafic.

La pénurie de matériel roulant de la S.N.C.F. est également très sensible. Une large partie du parc de matériel roulant est vieillie et ne permet qu'une exploitation onéreuse. Le nombre encore insuffisant de locomotives électriques contraint de faire circuler des locomotives à vapeur, sous caténaire. Il est urgent d'accroître l'importance et la qualité du parc de wagons et de machines. Aussi la réalisation, en sus du programme autorisé par le F.D.E.S., d'un programme complémentaire d'achat de wagons, financé par emprunt apparaît-elle souhaitable. Le Ministère des Travaux Publics est favorable aux initiatives prises par la S.N.C.F. en la matière et qui sont résumées en Annexe VIII.

De manière générale, la très faible augmentation des programmes annuels d'investissements de la S.N.C.F., - passés, de 1958 à 1964, en francs constants, de 1.500 à 1.600 millions de francs, pendant que le trafic croissait de 23%, - apparaît inquiétante pour l'avenir.

Ce serait, en effet, le pire des calculs que d'envisager de plafonner abusivement les investissements de la S.N.C.F.. La modernisation du chemin de fer reste indispensable pour en assurer une meilleure gestion et réduire progressivement ses charges d'exploitation : rogner sur ce qui est productif n'est pas faire une véritable économie.

....

Toutefois, certains investissements de caractère ferroviaire peuvent être nécessités par des programmes d'aménagement régional ou urbain, sans que leur rentabilité soit assurée du point de vue de la S.N.C.F. Les programmes de travaux ferroviaires intéressant la banlieue parisienne, en particulier, butent très souvent sur ce problème et apparaissent actuellement insuffisants. Il est indispensable que leur financement soit assuré hors du cadre national des investissements productifs de la S.N.C.F. arrêtés chaque année par le F.D.E.S.

C - Economies résultant de réformes de structure.

Trois lignes de réflexion pourraient être retenues dans la recherche d'économies résultant de réformes de structure.

- Réforme du statut du personnel.

La longévité croissante de la population, l'amélioration des conditions de sécurité dans l'exercice de la profession, toujours dangereuses, toutefois, de cheminot, conduisent à s'interroger sur le caractère quelque peu anachronique de l'âge de la mise à la retraite des cheminots (50 ans pour le personnel de conduite et 55 ans pour les autres agents de la S.N.C.F. âge bien inférieur à celui en vigueur pour ces mêmes catégories d'agents dans les réseaux étrangers). La situation actuelle doit être rapprochée de l'état présent du marché du travail (caractérisé par une pénurie chronique de main d'oeuvre), qui doit inciter la S.N.C.F. à s'efforcer de conserver le plus longtemps possible à son service le personnel qualifié dont elle dispose et dont la formation technique a été onéreuse.

L'échec des décisions prises en 1953 a paralysé toute tentative, depuis lors, de réforme du Statut du Personnel de la S.N.C.F. en matière de retraites. Les syndicats de cheminots sont, à cet égard, très vigilants et n'hésiteraient pas à défendre leurs droits acquis avec la vigueur manifestée en 1953. De plus, au moment où les cheminots sont appelés - bien malgré eux - à participer au succès du plan de stabilisation gouvernemental, en voyant limitée la croissance de leurs rémunérations, il paraît inopportun de tenter de modifier les conditions actuelles de leur mise à la retraite.

Il serait également peu réaliste d'espérer leur faire admettre, dans une autre conjoncture, un système nouveau qui ne s'appliquerait qu'aux futurs embauchés. Ils ont déjà refusé toute orientation de nature et l'on ne doit pas sousestimer leur solidarité dans le temps à ce titre.

.....

La méthode la plus efficace pour atteindre l'objectif d'une augmentation de la durée des carrières des cheminots paraît consister, au stade actuel, et pour le personnel de conduite, tout au moins, dont l'âge moyen réel de départ à la retraite est actuellement de 51 ans, dans des incitations tendant au maintien en service au delà de la limite d'âge réglementaire, grâce à l'attribution de bonifications d'ancienneté au delà de cette limite. Il resterait alors, dans un second stade, à consacrer l'état de fait (recul effectif des départs en retraite) par une réglementation appropriée.

- Fermeture de lignes ferroviaires.

Le réseau français de chemin de fer, qui avait atteint 42.500 km dans son plus grand développement au cours des années qui ont précédé la dernière guerre, ne comprend plus actuellement que 29.500 km de lignes ouvertes au trafic voyageurs et 39.600 km de lignes ouvertes au trafic marchandises. Les économies globales que l'ensemble des fermetures de lignes opérées jusqu'ici permet à la S.N.C.F. de réaliser chaque année représentent 96 millions de Francs, soit environ 1% des recettes de trafic de la S.N.C.F.

Cette somme, sans être négligeable, montre qu'on ne saurait espérer trouver une "mine d'or" dans la contraction du réseau ferroviaire : si en effet l'exploitation des petites lignes est rendue coûteuse par le petit nombre des circulations, la faible charge des trains et la lenteur des rotations de wagons, leurs dépenses restent en général peu élevées, tandis que leur trafic, affluent des grandes lignes, vient renforcer la rentabilité de celles-ci.

En novembre 1954, le Ministère des Travaux Publics et des Transports avait prescrit l'établissement d'un programme de fermeture de 3.000 km de lignes de voyageurs et de 3.000 km de lignes de marchandises (1). Ont été, à la fin, effectivement fermés, sur ce programme, 269 km de lignes de voyageurs et 735 de lignes de marchandises. La réalisation complète du programme aurait permis de réaliser

(1) Les bilans effectués ont conduit par la suite à réduire l'importance de ce programme à 1.770 km. pour les fermetures totales voyageurs, à 408 km. pour les fermetures partielles voyageurs et à 870 km. pour les fermetures marchandises.

près de 4 millions de F. d'économies supplémentaires. Les fermetures restant à réaliser sur les propositions faites par la S.N.C.F. en 1954 ont été reprises et font l'objet actuellement de la procédure appropriée

Une étude récente (1964) de la Commission des Comptes des Transports de la Nation recommande :

- pour les voyageurs, la fermeture d'environ 3.000 km de lignes supplémentaires, desservies uniquement par des services omnibus;

- pour les marchandises, en première étape, l'étude cas par cas des lignes ayant le trafic le plus réduit, soit 2.500 km environ de lignes dont le trafic ne dépasse pas 220 tonnes kilométriques brutes par km et par jour - (6 à 8 wagons chargés par jour).

D'autre part, l'effort de fermetures d'établissements, soit à certains trafics, soit à tout trafic, entrepris depuis 1947 devra être poursuivi progressivement mais inlassablement. Enfin le développement du parc automobile rendra certainement possible des allègements sensibles dans les services omnibus sur les grandes lignes.

Le groupe d'étude de l'orientation à moyen et à long terme du chemin de fer (1985) a repris intégralement les conclusions de la Commission, tout en signalant le danger, sur le plan de l'aménagement du territoire, de fermetures prématurées de voies pouvant servir ultérieurement à la création d'embranchements particuliers au profit d'industries nouvelles.

Il est proposé :

1 - d'inviter la S.N.C.F. à établir sans délai les bilans économiques de fermeture de 3.000 km de lignes de voyageurs et des 2.500 km de lignes de marchandises dont le trafic ne dépasse pas 220 tonnes kilométriques brutes par jour, et à proposer à l'Administration de tutelle la fermeture des lignes pour lesquelles ces bilans se seront révélés positifs.

2 - d'inviter la S.N.C.F. à achever rapidement l'étude de la suggestion faite par la Commission des Comptes des Transports de la Nation et consistant à créer la possibilité de transformer les lignes dont la fermeture serait envisagée en voies-mères d'embranchement, avec participation des usagers ou des collectivités intéressés aux dépenses de gros entretien et de renouvellement de ces voies.

.....

- Réforme du trafic de détail et mise en place de la desserte en surface.

Le trafic de détail assuré par la S.N.C.F. ("petits colis", inférieurs à 50 kilogs, et "détail" proprement dit, de 50 à 5.000 kgs) est à l'origine de la majeure partie de son déficit d'exploitation. Pour des raisons de service public, il n'apparaît pas possible que la S.N.C.F. renonce entièrement à ce genre de trafic. Une réforme essentielle consisterait à réorganiser celui-ci de manière à en réduire sensiblement le coût pour la Société Nationale.

Cette réforme est progressivement mise au point par la S.N.C.F., selon les principes suivants :

- un effort général de concentration est entrepris : le trafic ferroviaire de détail ne s'opérera plus, après la réforme, qu'entre 185 gares-centres avec 15 chantiers de transbordement, alors qu'actuellement il intéresse 4.500 gares et 39 chantiers de transbordement;

- une coordination très étroite de l'activité des groupeurs et de celle de la S.N.C.F., aboutissant au chargement en commun des wagons et au ramassage et à la livraison en commun des colis, doit améliorer sensiblement l'utilisation des wagons et des installations de la S.N.C.F. ;

Les transports terminaux - ramassage et livraison - ne seront plus assurés par le chemin de fer, mais confiés par lui à des transporteurs routiers qui devront respecter des horaires et des itinéraires précis et dont la rémunération sera entièrement assurée par une taxe spéciale perçue sur les usagers (d'où la nécessité de procéder, à un moment donné, à la transformation de la tarification appliquée); la desserte en surface sera systématiquement et rationnellement organisée; le ramassage sera assuré sous la responsabilité des entreprises routières, mais la S.N.C.F. prendra en charge les colis à la gare expéditrice et conservera la responsabilité du transport jusqu'au domicile du destinataire.

La réforme expérimentée par la S.N.C.F. devrait conduire à une nette amélioration du compte d'exploitation de la Société Nationale du fait :

- de meilleures conditions de chargement de ses wagons de détail qui passeraient en moyenne de 2,6 tonnes à 4 ou même 5 tonnes économisant ainsi près de 30% du parc de wagons utilisés à ces expéditions;

- de la réduction du nombre des opérations de transbordement, ramené en moyenne de 1,8 à 0,8 par transport;

- de la fusion, le plus souvent possible, des halles terminales des groupeurs et de la S.N.C.F. et de l'allègement des travaux de toutes sortes accomplis dans les gares et les chantiers par le personnel de la S.N.C.F. et des entreprises de manutention.

Ces différents facteurs conduiraient, d'après des estimations de la S.N.C.F. fondées sur les conditions économiques de 1962, à une économie totale annuelle pour la S.N.C.F. de l'ordre de 190 millions de francs, qui couvrirait à concurrence de 60 % environ le déficit global du trafic de détail en régime accéléré. Une couverture intégrale de ce déficit, accessible probablement à terme, paraît difficile à envisager dans l'immédiat. La réforme proposée entraînera d'ailleurs, elle-même, pour certains usagers du chemin de fer, des hausses de tarif non négligeables, mais très inférieures, bien entendu, à celles qui auraient été nécessaires pour atteindre, sans la réforme envisagée, le même résultat financier.

La réforme du trafic de détail envisagée par la S.N.C.F. doit être encouragée de la manière la plus vigoureuse : en conduisant à une meilleure utilisation de l'outil ferroviaire et au transfert à la route d'une fraction du trafic trop coûteuse à transporter par fer, cette réforme est pleinement conforme à la politique générale des transports poursuivie en France depuis 1949. Le déficit du chemin de fer devrait s'en trouver réduit, tandis que la qualité du service rendu aux usagers serait généralement améliorée grâce à la desserte d'un très grand nombre de communes nouvelles et à la généralisation des enlèvements et des livraisons à domicile.

Mise à l'essai dans diverses régions depuis trois ans, la réforme du trafic de détail de la S.N.C.F. a reçu, en juillet 1964, l'accord de principe du Ministère des Travaux Publics. Elle sera progressivement mise en vigueur, sur le plan technique, sur l'ensemble du territoire, d'ici la fin de 1965, mais une étape décisive devrait être franchie dans le courant de la même année avec la modification du plan de transports et la mise en vigueur des nouveaux tarifs pour les acheminements terminaux, résultant de la substitution d'une taxe routière au tarif ferroviaire actuellement en usage. Ce nuancement tarifaire ne peut être évité, car il est lié à l'essence même de la réforme et conditionne, dans une large mesure, les avantages qu'on en attend : sans lui, les courants de trafic ne se ré-orienteront pas, entre la route et le chemin de fer, en fonction des coûts de chacun de ces modes de transport, et

le chemin de fer continuera d'effectuer des transports coûteux et non rentables pour lui.

Il est proposé d'inviter la S. N. C. F. à achever la mise en place de la "desserte en surface" dans les meilleurs délais, et d'approuver, le moment venu, les dispositions tarifaires qui commandent la réalisation pratique de cette réforme.

B - Mesures tarifaires et financières

La faiblesse des économies réalisables dans la gestion courante de la S. N. C. F., l'effet non immédiat, s'il est essentiel, des décisions à prendre en matière d'investissements et de réforme de structure, conduisent à considérer comme déterminantes, pour redresser rapidement la situation financière de la Société Nationale, l'action sur les tarifs qui devrait s'accompagner de certains aménagements concernant les rapports financiers de l'entreprise avec l'Etat.

a/ Remboursement par l'Etat de certaines charges extra-commerciales de la S. N. C. F.

Soumise à une concurrence active, dépouillée progressivement des diverses protections réglementaires ou contingentaires érigées depuis 1934 autour de son ancien monopole pour en éviter le démantèlement trop rapide, la S. N. C. F. doit être désormais gérée comme une entreprise industrielle, après avoir été placée à égalité de conditions de départ avec les autres modes de transport.

C'est en vertu de ce principe de "normalisation des comptes" que l'Etat rembourse chaque année à la S. N. C. F. le coût de diverses sujétions qu'il lui impose. Toutefois l'application n'en a pas été poussée jusqu'à son terme et la Commission des Comptes des Transports de la Nation a récemment analysé les inégalités qui subsistent entre modes de transports terrestres.

Indépendamment des obligations de service public qui ont surtout un aspect tarifaire et qui, comme telles, seront examinées ci-dessous, la normalisation des rapports financiers entre l'Etat et la S. N. C. F. devrait porter principalement sur :

.....

- la fiscalité,
- les dépenses d'infrastructure,
- les charges sociales anormales, essentiellement les charges de retraites.

L'égalisation des conditions de départ en ce qui concerne la fiscalité ne peut être recherchée de façon cohérente que par l'extension au secteur des transports de la T. V. A.

La remise en cause du remboursement par l'Etat de 60% des dépenses d'entretien et de renouvellement des voies de la S. N. C. F. ne se conçoit que dans le but de faire supporter par les usagers du chemin de fer la totalité ou une part plus importante de ses charges d'infrastructure. Elle ne peut évidemment intervenir que si les modes de transport concurrents se voient imputer une part équivalente de leurs charges d'infrastructure. Or, des propositions précises ne peuvent encore être formulées sur ce qu'il serait raisonnable d'imputer aux camions et notamment aux véhicules titulaires de licences de zone longue, comme participation aux dépenses d'infrastructure routière. Quant aux usagers des voies navigables, ils ne paient pour le moment que des péages sans rapport avec le montant des travaux accomplis par l'Etat sur ces voies.

Ce n'est que lorsque ces deux problèmes auront pu être résolus de manière satisfaisante qu'il sera possible d'envisager la réduction ou la suppression du remboursement à 60% par l'Etat des dépenses d'entretien et de renouvellement de la voie supportée par la S. N. C. F.

Reste le problème spécifique à la S. N. C. F. des charges de retraite anormales que la Commission des Comptes Transports de la Nation a évalué à 520 millions pour l'exercice 1962. Il est nécessaire de prévoir la modification du mode de calcul de la contribution versée par l'Etat à ce titre, de façon à l'adapter plus étroitement à la réalité.

b/ Structure des tarifs.

En application des principes de la coordination tarifaire des transports, posés par la loi de Finances du 5 Juillet 1949 dans son article 7, un vigoureux effort a été entrepris, depuis quelques années, pour mieux adapter la structure des tarifs de la S. N. C. F. aux coûts réels du transport ferroviaire. Une étape décisive a été notamment franchie avec la mise en oeuvre, le 1er octobre 1962, d'une tarification

.....

"déperquée" des transports de marchandises, introduisant une pondération des distances variant selon les coûts propres de circulation des trains sur les différentes relations. Les derniers correctifs - à caractère régional - apportés à la réforme n'étant intervenus qu'au milieu de 1963, aucun exercice complet ne s'est encore écoulé depuis la mise en oeuvre effective de celle-ci.

Il est attendu de la réforme des transferts progressifs de trafic, vers la route à courte distance et sur les relations de coût élevé pour le chemin de fer, au bénéfice de la S. N. C. F. au contraire là où elle est bien placée techniquement dans la concurrence entre modes de transport (longues distances, transports massifs ou réguliers). A capacité égale du parc de matériel roulant, le nouveau système tarifaire tend, grâce à une meilleure répartition du trafic, à permettre un volume de transports plus important : il est, en lui-même, une source de gains de productivité et doit améliorer sensiblement la rentabilité générale et la compétitivité du chemin de fer.

Ces effets, toutefois, seront lents à se faire sentir, du fait de l'inertie des structures économiques. Plusieurs années seront nécessaires pour les faire sentir pleinement.

Il est du plus haut intérêt que l'effort entrepris soit poursuivi dans l'avenir, tant pour les tarifs de marchandises que pour ceux de voyageurs.

Par ailleurs, dans la mesure où les Départements ministériels intéressés y consentiraient, les versements de l'Etat à la S. N. C. F. pourraient alléger grâce à la suppression de certains tarifs spéciaux consentis, à leur demande, à différentes catégories d'usagers (militaires, presse, etc...).

I - Tarifs de marchandises.

En matière de marchandises, il faut surtout compléter et approfondir la déperquation introduite dans les tarifs en 1962.

- Correctifs à la réforme de 1962.

La première décision à prendre concerne les divers correctifs - spécifiques ou régionaux - apportés à la réforme pour en faciliter l'application. Ces correctifs, entièrement pris en charge par la S. N. C. F.

.....

lui coûtent cher (de l'ordre de 55 millions de F. au total en 1964). Suivant les recommandations de la Commission présidée par M. le Professeur BARRE, ils doivent être considérés, en principe, comme temporaires, et réexaminés dans leur ensemble, cas par cas, avant la fin du 4ème Plan, c'est-à-dire avant la fin de 1965.

Il est proposé de faire procéder à cette révision à partir du 1er mai 1965, en liaison avec la Délégation à l'Aménagement du Territoire, en vue de classer les correctifs en trois catégories :

- ceux que la S.N.C.F. accepterait de prendre à sa charge, parce qu'elle y trouverait son intérêt commercial,
- ceux qui seraient supprimés,
- ceux qu'il apparaîtrait nécessaire de maintenir encore pendant quelque temps, mais qui devraient alors être remboursés par l'Etat à la S.N.C.F., en vertu de l'article 18 ter de la Convention du 31 août 1937.

- Autres étapes du nuancement des tarifs;

La déperéquation faite en 1962 a introduit dans les tarifs de la S.N.C.F. des coefficients de variation en fonction de certains seulement des éléments du coût du transport ferroviaire. Il est souhaitable qu'elle se poursuive dans l'avenir par étapes, chacune de celles-ci permettant de nuancer progressivement les tarifs en fonction des autres éléments de ce coût. Les étapes à prévoir pourraient concerner, après le nuancement des tarifs de détail en fonction du coût des nouvelles dessertes routières mises en place pour les acheminements terminaux dans la cadre de la réforme générale de ce trafic, l'introduction, dans les tarifs, de coefficients représentant le coût des déséquilibres de trafic dans le temps (pointes) ou dans l'espace (retours à vide), et le coût de développement des infrastructures.

2 - Tarifs de voyageurs.

Le confort et la vitesse accrus de certains trains pourraient motiver, le cas échéant, un nuancement plus marqué des tarifs de voyageurs, notamment pour les suppléments de trains rapides.

A une plus grande échelle encore, les pointes de trafic - surtout saisonnières, mais également hebdomadaires et horaires -

entraînent des suppléments de coût sensibles pour la S.N.C.F., obligée de prévoir des parcs de matériel anormalement élevés et d'accroître la capacité de ses installations pour pouvoir écouler à ce moment le trafic (I). Il appartient au Gouvernement de favoriser, par tous les moyens, l'étalement des pointes, mais il pourrait être demandé à la S.N.C.F. d'étudier simultanément une tarification spéciale pour certaines "super-pointes" particulièrement coûteuses pour l'économie générale et pour son propre compte d'exploitation.

En conclusion, il pourrait être envisagé, en ce qui concerne la structure des tarifs ferroviaires :

1° - de réviser les correctifs apportés en 1962 - 1963 à la réforme des tarifs de la S.N.C.F., en vue de leur suppression rapide ou à terme et, dans ce dernier cas, de leur prise en charge temporaire, sous une forme différenciée, par l'Etat ;

2° - de faire mettre à l'étude, par la S.N.C.F., des possibilités supplémentaires de nuancement en fonction, pour les marchandises, du déséquilibre du trafic, des retours à vide, et du coût de développement des infrastructures et pour les voyageurs, de la vitesse et du confort des trains et des pointes saisonnières de trafic.

c/ Niveau des tarifs -

La première partie du présent rapport a montré que les tarifs de la S.N.C.F. avaient pris, depuis trois ans, un retard notable par rapport aux coûts de la Société Nationale, ceux-ci ayant été profondément influencés par diverses décisions récentes des pouvoirs publics concernant les rémunérations et la durée du travail.

Après avoir examiné si des économies pouvaient être trouvées grâce à des actions visant la gestion, les investissements et la structure de l'entreprise, il convient d'envisager les mesures à prendre

.....

(I) La Commission des Comptes des Transports de la Nation a estimé à 129 millions de F. le supplément de coût occasionné en 1962 à la S.N.C.F. par l'acheminement des pointes saisonnières de trafic de voyageurs.

quant à la revalorisation, en valeur réelle, du niveau général des tarifs.

Cette revalorisation s'impose pour deux raisons essentielles :

- La réapparition d'un déficit important depuis 1961, et surtout l'impression que les pouvoirs publics, faute de mieux, acceptent plus ou moins le maintien de ce déficit, risquent d'introduire le découragement parmi les agents de la S.N.C.F., d'assoupir les efforts faits par la Direction pour provoquer des économies, enfin de conduire à des abus quant à la gestion du personnel et à l'exploitation du réseau.

- La politique générale des transports, définie par la loi du 5 Juillet 1949 et poursuivie depuis lors, avec une impulsion particulière depuis 1960, est fondée sur la renonciation à l'idée que le chemin de fer doit être défendu à tout prix contre la concurrence des autres moyens de transport : maintenant, au contraire, les trois principaux moyens terrestres de transports sont mis progressivement à égalité, l'usager choisissant librement entre eux en fonction des services que chacun peut rendre et de tarifs reflétant leurs coûts respectifs. Dans cette situation l'usager, en choisissant le mode de transport le moins cher pour lui, choisit du même coup celui qui est le plus économique pour la Nation. Or, le maintien de tarifs ferroviaires anormalement bas introduit la perturbation la plus grande dans la politique ainsi définie et en compromet la réussite psychologique : d'une part, en effet, il en résulte une consommation excessive, malsaine de transports, c'est-à-dire un effet inflationniste, au moment où l'on cherche à modérer la demande globale ; d'autre part, une disparité intolérable est introduite entre les modes de transport, l'un d'entre eux se trouvant automatiquement couvert par l'Etat des pertes occasionnées par le refus de majorer les tarifs, les autres restant obligés de supporter eux-mêmes l'intégralité de ces pertes.

Une telle politique contraint enfin l'Etat à subventionner lourdement une entreprise nationale, au moment où les investissements qu'il accomplit par ailleurs sont étroitement limités, faute de ressources.

Il est ainsi devenu indispensable de combler le retard pris et d'assainir le secteur des transports en le replaçant dans une situation où la concurrence et les lois de l'économie de marché puissent recommencer à jouer normalement. A cet effet, une augmentation de cinq crans des tarifs marchandises (soit environ + 13,5%) et de 5% des tarifs de voyageurs de grandes lignes serait compatible avec l'état actuel du marché des transports et permettrait de ramener le déficit

de la S.N.C.F. - autre que celui provenant de la banlieue parisienne qui constitue un problème à part - au montant approximatif des indemnités supplémentaires que, d'après la Commission des Comptes des transports de la Nation, l'Etat devrait verser à la Société Nationale pour compenser certaines charges anormales qui lui sont imposées, notamment en matière de retraites.

L'effet inflationniste qu'auraient incontestablement de telles majorations risque de ne pas permettre d'en envisager l'application brutale et immédiate. Mais il n'en est que plus urgent de commencer.

L'apparition, dans le 5ème Plan, de la notion de programmation en valeur doit permettre de tenter de définir pour la première fois un programme d'action à moyen terme de redressement financier de la S.N.C.F., par l'esquisse d'une politique tarifaire couvrant l'ensemble de la période 1965-1970 et aboutissant à un budget d'exploitation prévisionnel 1970 en valeur réelle.

Dans la mesure où il est possible de prévoir jusqu'en 1970 l'évolution des résultats financiers de la S.N.C.F. par catégories de trafic, compte tenu de la mise en oeuvre des recommandations formulées pour chacune d'elles dans le présent rapport et sous réserve :

- que les majorations "marchandises" puissent être nuancées entre le trafic "wagons" et le trafic "détail",
- que les fermetures de services "voyageurs" omnibus soient poursuivies avec ténacité,

on peut admettre qu'une revalorisation en valeur réelle de 12,5 % pour le trafic marchandises et de 6 % pour le trafic de voyageurs, obtenue en 1970, par rapport au niveau tarifaire actuel, conduirait à un équilibre satisfaisant sur le plan financier comme sur le plan de l'ajustement des tarifs aux coûts (sauf en ce qui concerne le trafic de la banlieue parisienne, pour lequel un tel réajustement serait très insuffisant).

Pour les marchandises, il y a lieu de tenir compte, dans un réajustement progressif, du phénomène d'érosion tarifaire qui se traduira par un décalage entre les hausses nominales de tarifs et les hausses du produit moyen à la tonne kilométrique (indice tarifaire en valeur réelle). En effet, les usagers bénéficient, par le jeu de l'ajustement de tarifs aux coûts, des progrès de productivité auxquels ils contribuent, ce qui entraîne tout naturellement un abaissement du produit moyen à la tonne kilométrique. Cette érosion peut être actuellement estimée au minimum à 1 % par an.

Pour parvenir à l'extinction, en 1970, de l'insuffisance d'exploitation de la S.N.C.F., en tenant compte de ces différents éléments, il est donc nécessaire de revaloriser des tarifs "marchandises" de 3 % par an, et les tarifs voyageurs de 1 % par an par rapport au niveau général des prix, et ce, dès l'année 1965.

Si l'on admet que le glissement des prix sera de l'ordre de 2 % par an, c'est donc une majoration de 2 crans du niveau général (5,1 %) pour les tarifs marchandises et de 3 % pour les tarifs voyageurs qui sera indispensable tous les ans dès 1965 et jusqu'en 1970.

Ce calendrier théorique pourra être nuancé selon la progression réelle des prix et l'érosion effective qui se manifesterait sur les tarifs de marchandises, en jouant soit sur la cadence, soit sur le taux des majorations.

Cette politique, sur laquelle devrait s'engager à l'avance le Gouvernement et à laquelle l'opinion publique devrait être préparée, est la seule alternative possible à une revalorisation immédiate et brutale des tarifs ferroviaires, destinée à combler le retard qu'ils ont pris sur les coûts. Encore faut-il souligner que toute réduction de l'activité économique ou tout excès dans l'augmentation des charges salariales de la S.N.C.F. la révéleraient insuffisante, car un nouveau déficit se creuserait à ce moment. C'est donc une voie étroite et difficile qui est proposée au Gouvernement, mais ce n'est qu'en la suivant avec prudence et rigueur que la situation actuelle pourra être surmontée sans dommage pour le reste de l'économie.

RESUME ET CONCLUSIONS

L'insuffisance du compte d'exploitation de la S.N.C.F. atteindra environ 1 milliard de francs en 1964, soit 9% de recettes. Dans l'introduction du présent rapport, la question était posée de savoir si la réalisation d'économies importantes pouvait permettre, sans augmentation de tarifs, d'équilibrer en 1965 le budget d'exploitation de la S.N.C.F.

Pourquoi donc l'équilibre qui sera réalisé en 1965 pour le budget de l'Etat, grâce au redressement économique et financier opéré par le plan de stabilisation, ne peut-il être atteint par la S.N.C.F. ?

Cette anomalie apparente s'explique par trois raisons principales :

1° - La S.N.C.F. est une entreprise de main d'oeuvre

La proportion des dépenses de personnel, retraites comprises par rapport aux dépenses totales, est remarquablement stable (environ 60% des dépenses totales). Il est donc exclu de pouvoir comprimer rapidement ces dépenses, autrement que par des efforts de productivité qui demandent un certain temps pour être efficaces.

2° - La S.N.C.F. est un service public :

Elle a donc de ce fait un certain nombre d'obligations extra-commerciales, de caractère généralement tarifaire. Dans le cadre de la politique générale des transports actuellement poursuivie, mettant en concurrence les

.....

différents modes de transport sur la base de tarifs reflétant leurs coûts respectifs, il apparaît indispensable que l'Etat les lui rembourse. C'est ce qu'il fait d'ailleurs pour une partie importante de ces charges, mais, par exemple pour les retraites, ce remboursement est insuffisant (il manquait environ 520 millions de francs en 1962). Dans le domaine du trafic de détail, aucun remboursement n'est effectué et pourtant ce trafic a été responsable, en 1963, de 90 % du déficit total de la S.N.C.F.; la notion de service public interdit son abandon.

La S.N.C.F. est restée un service public, mais elle a perdu dans une large mesure le monopole des transports dont elle jouissait auparavant.

3° - La S.N.C.F. est une entreprise en expansion régulière mais lente.

Faute de pouvoir réduire sensiblement ses dépenses, ou abandonner une partie déficitaire de son activité, la S.N.C.F. ne pourrait trouver une amélioration de son compte d'exploitation que par une augmentation importante de ses recettes. Or le trafic augmente régulièrement mais seulement d'environ 3,6 % par an.

L'importance du déficit - compte tenu des trois précédentes observations - montre que des économies, à elles seules, ne permettront pas de remonter la pente et qu'une hausse des tarifs est inéluctable.

x

x x

Mais comment en est-on arrivé en 1964 à ce déficit de 1 milliard, alors qu'en 1960 il était inférieur à 100 millions ? Les tableaux ci-dessous et les graphiques ci-joints sont instructifs à ce sujet :

.....

Périodes	Effectifs	coût	Trafic	Productivité	Indice moyen du		Indice général	
		horaire moyen de l'agent	en unité-Km	en unités-Km par heure d'agent	niveau des tarifs		des prix	
					Voyageurs	Marchandises	Détail	Gros
<u>1961</u> <u>1958</u>	- 4,4 %	+ 22,4 %	+ 8,5 %	+ 14,7 %	+ 18,8 %	+ 16,5 %	+ 13,6 %	+ 9,8 %
<u>1964</u> <u>1961</u>	+ 4,2 %	+ 42,5 %	+ 14 %	+ 14,2 %	+ 15,8 %	+ 5,5 %	+ 14,4 %	+ 6,8 %
<u>1964</u> <u>1958</u>	- 0,4 %	+ 74,4 %	+ 23,6 %	+ 30,8 %	+ 37,6 %	+ 22,9 %	+ 30 %	+ 17,2 %

De 1958 à 1964, malgré une augmentation du trafic de 23,6 %, les effectifs sont restés pratiquement au même niveau. Mais le coût horaire moyen de l'agent en activité a cru de 74,4 % en raison essentiellement des facteurs suivants :

- augmentation du salaire de base (+ 50,4 %)
- réduction de la durée du travail (+ 5,1 %)

L'augmentation du coût de l'agent en activité n'a cependant pas été uniforme pendant toute la période considérée, mais lente de 1958 à 1961 et rapide de 1962 à 1964. Il en est de même pour les dépenses de la S.N. C.F. autres que celles du personnel (1). Au contraire

.....

(1) Cela ne saurait surprendre, car ses dépenses (retraites, fournitures et services) contiennent également un pourcentage élevé de main d'oeuvre dans leur prix.

la productivité horaire augmentait de 4,3 % par an régulièrement (ce qui montre que les efforts d'amélioration de la gestion de la S.N.C.F. ne se sont pas relâchés) tandis que les tarifs, suivant une évolution inverse de celle des coûts, s'élevaient rapidement de 1958 à 1961 et lentement de 1961 à 1964.

Ces "coups d'accordéon" de sens contraire ont conduit d'abord à une amélioration sensible de la situation de 1958 à 1961 (tarifs en hausse, charges n'augmentant que lentement) et à un quasi-équilibre budgétaire en 1961, puis à partir de 1962, à une détérioration accélérée de la situation (charges en hausse, tarifs stabilisés).

Les constatations précédentes montrent que la situation financière de la S.N.C.F. ne peut guère être appréciée de l'intérieur de l'entreprise, mais qu'elle dépend au contraire dans une très large mesure de décisions extérieures à elle, qui sont et doivent être de la responsabilité des pouvoirs publics, à savoir le niveau des tarifs, le niveau des rémunérations et les obligations de service public qui lui sont imposées.

X X
X X

L'orientation décisive que le Gouvernement a prise en ce qui concerne le contrôle de la croissance des revenus et de la production, doit, ainsi que la tentative de programmation en valeur dans le cadre du V^e Plan, permettre la mise en oeuvre pour la S.N.C.F. d'un véritable programme d'action, c'est-à-dire d'un ensemble de mesures cohérentes, s'étalant sur plusieurs années et visant à rétablir l'équilibre de sa gestion. L'expansion du trafic et la stabilité monétaire attendues pendant les prochaines années doivent être mises à profit pour réussir cette opération : l'expérience a montré en effet que la S.N.C.F. était toujours perdante dans les périodes d'inflation de la monnaie ou de stagnation de la production.

C'est dans cette perspective qu'un budget d'exploitation prévisionnel pour 1970 a été établi, malgré de

.....

nombreuses difficultés, sur la base des hypothèses suivantes valables à partir du 1^{er} janvier 1965 :

- glissement des prix des fournitures extérieures à l'entreprise de 2 % par an,
- augmentation moyenne du trafic de 3 % par an (contre 3,6 % de 1958 à 1964),
- augmentation de la masse salariale à effectif constant de 5,3 % par an (1) (contre 8,8 % de 1958 à 1964),
- augmentation moyenne de la productivité horaire du personnel de 3,4 % par an sans modification de la durée légale du travail (contre 4,3 % de 1958 à 1964 avec abaissement de la durée légale du travail),
- remboursement des charges anormales de retraite dans les conditions prévues par la Commission des Comptes des Transports de la Nation (évaluées à 650 millions de F. en 1965 et à 800 millions de F. en 1970).

La réalisation des hypothèses retenues dans le budget prévisionnel dépend avant tout de l'augmentation attendue de la productivité de la S.N.C.F.. Or cette augmentation ne se réalisera que sous certaines conditions, dont plusieurs correspondent à des propositions contenues dans le présent rapport. Deux d'entre elles apparaissent particulièrement importantes :

1° - Le rythme des investissements de la S.N.C.F. doit être porté aux environs de 2 milliards de Francs par an. C'est une erreur de croire que l'on peut à la fois diminuer les dépenses d'exploitation et d'investissement

.....

(1) soit, conformément aux options de 5^e Plan et pour une durée de travail légale inchangée, une augmentation annuelle nette du pouvoir d'achat de 3,3 %, plus la contrepartie de la hausse générale des prix (+2 % par an).

de la S.N.C.F. Ce n'est au contraire que par un effort de modernisation accru que le chemin de fer, qui a des charges de personnel très lourdes, pourra diminuer ses prix de revient. Rogner sur ce qui est productif n'est pas réaliser une véritable économie (1). Au demeurant, grâce au rendement croissant du rail, l'effort d'équipement nécessaire reste raisonnable, ne devant se situer qu'à un niveau légèrement supérieur au niveau actuel (1.750 millions de F. en 1965).

Il devra être orienté :

- vers le matériel roulant, dont la pénurie est grave; un programme de "dépannage" avec financement particulier se trouve décrit en annexe;
- vers les équipements d'automatisation et de cybernétique, permettant d'économiser du personnel et de mieux utiliser l'équipement disponible.

2° - La S.N.C.F. devient, avec l'augmentation de son potentiel, de moins en moins une entreprise à l'échelle humaine. Les décisions sur le plan local sont la cause de longs délais en raison d'une structure fortement hiérarchisée et d'une centralisation poussée sur Paris. Mais l'exploitation du chemin de fer exige, dans le domaine technique, cette centralisation, qui, si elle entraîne certains inconvénients, permet d'obtenir le meilleur rendement, et donc le maximum d'économies, dans l'utilisation et l'entretien du parc de matériel roulant et des divers matériels d'entretien de la voie. L'outil cybernétique, qui rend nécessaire une certaine centralisation, permettra d'accélérer les décisions, ce qui est plus facile, et moins coûteux, que d'accélérer les trains ou les réparations.

Dans le domaine administratif et commercial, une certaine décentralisation a été réalisée. Mais, là encore, les avantages de la centralisation et les progrès des

.....

(1) Il est particulièrement regrettable, par exemple, de voir actuellement des locomotives à vapeur circuler sous caténaire.

machines électroniques excluent d'aller très loin.

Cependant le désintéressement relatif dont témoigne parfois la S.N.C.F. à l'égard des transports de voyageurs de la Région Parisienne en raison de leur faible rentabilité est regrettable et, soit par la révalorisation des tarifs, soit par la réforme du financement de ses investissements dans cette Région, il faudra envisager des mesures permettant d'y remédier.

D'autres réformes de structure devront être réalisées, qui conditionnent l'augmentation de la productivité dans les années à venir :

- en premier lieu, la réforme du trafic de détail, ou "desserte en surface", qui aboutira à une meilleure répartition du trafic entre la route et la S.N.C.F., et ainsi à une économie annuelle de l'ordre de 190 millions de francs pour cette dernière;

- ensuite la fermeture de 3.000 Kms de lignes voyageurs et 2.500 Kms de lignes marchandises, ainsi que l'allègement des services omnibus sur les grandes lignes : même si les économies en elles-mêmes sont peu élevées, elles témoigneront d'une volonté de redressement et devraient faire boule de neige;

- la poursuite de l'effort de "nuancement" tarifaire, et l'atténuation des pointes "voyageurs";

- enfin la réforme à terme du statut du personnel, aboutissant, grâce à des incitations financières appropriées, à reculer pour les nouveaux embauchés l'âge d'ouverture du droit à la retraite.

x
x x

Si les hypothèses et conditions qui sont à la base

.....

du Budget prévisionnel 1970 se réalisent (1), et on vient de voir que cela était possible dans le cadre du 5^e Plan, comment évoluera la situation financière de la Société Nationale ?

Trois cas peuvent être envisagés :

- le maintien absolu du niveau tarifaire actuel conduirait à porter, en 1970, l'insuffisance annuelle d'exploitation d'un peu plus de 1 milliard à un peu plus de 3 milliards de F. ;

- pour rétablir l'équilibre financier de l'entreprise (sous réserve d'un juste remboursement des charges de retraites des agents de la S.N.C.F.. Deux politiques sont possibles :

- ou bien rattraper d'un coup, et sur le champ, le retard tarifaire accumulé, puis continuer à suivre le niveau général des prix : une telle politique conduirait à une hausse immédiate de cinq crans des tarifs de marchandises (+ 13,5 % environ) et à une augmentation de 5 % des tarifs de voyageurs; elle apparaît difficile à mettre en oeuvre, par suite de son effet probable sur l'économie générale du pays, bien qu'elle serait profondément justifiée sous le seul aspect de la gestion des entreprises de transport;

- ou bien ne rattraper que progressivement le retard existant, tout en suivant la hausse du niveau général des prix (estimée à 2 % par an en moyenne), ce qui conduit à prévoir -compte tenu de divers autres facteurs d'évolution tenant à la structure des tarifs et aux variations du trafic (2)- une hausse régulière annuelle de deux crans des tarifs de

.....

(1) Une augmentation annuelle des salaires supérieure de 1 % aux hypothèses retenues se traduirait, par exemple, par un déficit supplémentaire de 500 millions de F. pour la S.N.C.F. en 1970.

(2) Et notamment de la baisse du produit moyen de la tonne-kilomètre (voir pages 19 et 38).

marchandises et de 3% des tarifs de voyageurs, moyennant quoi l'équilibre financier de la S.N.C.F. serait rétabli en 1970 (voir graphique n° 3) (1).

Telle est la solution proposée par le Ministre des Travaux Publics et des Transports et résumée dans le tableau ci-dessous:

Périodes	Effectifs	Dépenses coût horaire de l'agent	Trafic	Productivité en unités-Km par heure d'agent	Indice tarifaire		Indice prix	
					Voyageurs	marchandises	Détail	Gros
1964 1958	- 0,4 %	+ 74,4 %	+ 20,6 %	+ 30,8 %	+ 37,6 %	+ 22,9 %	+ 30 %	+ 17,2 %
1970 1964 (provisions)	- 2 %	+ 56,3 %	+ 19,7 %	+ 22,2 %	+ 19,4 %	+ 27 %	+ 12,6 %	+ 12,6 %

Il n'existe pas d'alternative réelle à cette politique, pleinement conforme par ailleurs aux orientations générales du V^e Plan, qui recommandent expressément le retour à la "vérité des prix", car le maintien indéfini d'une importante insuffisance d'exploitation entraînerait les conséquences les plus néfastes pour la gestion de la S.N.C.F. et pour la politique des transports en général :

- Le maintien d'un déficit important, et surtout l'impression de s'installer dans ce déficit, porterait un coup sérieux au moral du personnel, et notamment des

.....

(1) Le graphique n°3 montre que la subvention d'équilibre se trouverait ramenée en 1970, dans cette hypothèse, au niveau des charges anormales de retraite et s'annulerait donc dans la mesure où celles-ci feraient l'objet d'un remboursement par l'Etat.

cadres, de l'entreprise nationale, et le découragement qui en résulterait serait grave pour l'avenir;

- La politique générale des transports se trouve fondée, depuis la loi du 5 juillet 1949, sur une coordination réalisée grâce à des tarifs reflétant les coûts de chaque mode de transport. Cette politique a marqué des progrès sensibles et obtenu des résultats positifs depuis quelques années, et spécialement depuis 1961. Elle conduit à l'abandon de la protection quasi-systématique de l'un des moyens de transport - le chemin de fer - par rapport aux autres, ce qui était une source de pertes et de scléroses économiques, mais suppose - sous peine d'échec grave - une adaptation constante des tarifs à l'évolution des prix de revient : sinon, en effet, une consommation excessive de prestations de transport se trouve réalisée, aux dépens d'autres secteurs économiques, tandis que réapparaît une disparité inadmissible de traitement entre les modes de transport, l'un d'entre eux, subventionné par l'Etat, concurrençant durement les autres, obligés d'équilibrer leur gestion.

x

x x

Les services du Ministère des Travaux Publics et des Transports ont établi une liste -ci-jointe- des mesures proposées à l'attention du Gouvernement. Malgré leur diversité, elles s'inspirent toutes de la même idée de base :

- permettre à la S.N.C.F., Service public, une gestion industrielle équilibrée de son activité, sous le contrôle de l'Etat.

Grâce aux mesures proposées, la S.N.C.F. serait mise en état d'atteindre ce but vers 1970. Une augmentation plus forte des tarifs marchandises que celle proposée (5 % par an) serait susceptible de rapprocher

.....

cette date. Mais la S.N.C.F., organisme d'Etat, ne peut se désolidariser de la politique de stabilité du Gouvernement ou contribuer à remettre en cause les résultats positifs de cette politique. Il est seulement indispensable que les hausses de tarifs envisagées soient nettement acceptées et effectivement réalisées chaque année, de 1965 à 1970.

Telles sont, brièvement résumées, les grandes lignes des propositions du Ministre des Travaux Publics et des Transports. Celui-ci, en les présentant au Gouvernement, voudrait faire justice d'une tendance à croire que le chemin de fer est un moyen de transport périmé, et dépassé par le progrès. En fait - les études du groupe 1985 du Commissariat au Plan le prouvent - il restera encore longtemps irremplaçable sur le plan national. Comme il présente l'avantage considérable d'être un instrument privilégié d'application de la cybernétique, il a un bel avenir devant lui, à condition de continuer à être géré avec le même sérieux et la même rigueur.

Encore faut-il que les cadres et cheminots de la S.N.C.F., dont la conscience professionnelle est unanimement reconnue, ne se sentent gagnés par le découragement devant la persistance d'un déficit important. En effet ce déficit dépend, pour la plus grande part, de décisions extérieures à l'entreprise, et qui sont de la responsabilité des pouvoirs publics. En redonnant à la Société Nationale les moyens de rétablir son équilibre budgétaire, au moins à terme, on renforcera la volonté de l'entreprise et de son personnel de poursuivre un effort permanent en vue d'une meilleure gestion, et on sauvegardera en même temps les principes sur lesquels se trouve fondée la politique des transports appliquée par les pouvoirs publics. C'est dans ce double but qu'est proposée au Gouvernement l'adoption des mesures énumérées dans le présent rapport

LISTE des MESURES PROPOSEES

I - Economies directes.

A - Gestion

a) Action sur les effectifs permanents :

- maintenir l'utilisation du personnel auxiliaire au plus haut niveau possible ;
- décentraliser les décisions de gestion qui ne nécessitent pas un traitement intégré de l'information ;
- accentuer le report de certains travaux (manutention, réparation) sur l'entreprise privée.

b) Action sur l'actif :

- poursuivre l'effort de cession de terrains ;
- prévoir une représentation du Ministère des Travaux Publics auprès des Conseils d'Administration des principales filiales de la S. N. C. F.

c) Action sur les dépenses :

- confirmer la nécessité d'une tranche d'économies de gestion de 100 millions de francs en 1965.

B - Investissements.

- porter à 1900 millions de F. le budget d'équipement de la S. N. C. F. en 1966.
- autoriser le financement par emprunt spécial d'un programme complémentaire de matériel roulant ;
- développer la recherche dans le sens des orientations reconnues particulièrement intéressantes par le Groupe d'étude "S. N. C. F. 1985".
- prévoir un financement particulier pour les investissements faits dans la banlieue parisienne et pour ceux réalisés dans le cadre d'aménagements régionaux ou urbains ;

C - Structures.

a) Statut du Personnel.

- rechercher les incitations qui pourraient conduire le personnel à retarder ses demandes de mise à la retraite ;

b) Fermeture de lignes,

- établir les bilans économiques de 3.000 km de lignes voyageurs omnibus et de 2.500 km de lignes marchandises, et fermer celles qui s'avèrent non rentables;

- alléger sensiblement les services voyageurs omnibus sur les grandes lignes;

- préparer les textes qui permettraient de transformer certaines lignes à fermer en voies-mères d'embranchement avec participation des usagers ou des collectivités aux dépenses d'infrastructure.

c) Trafic de détail.

- achever rapidement la mise en place de la "desserte en surface" pour le trafic de détail.

II - Action sur l'évolution à long terme du bilan de la S. N. C. F.

A - Remboursement par l'Etat de certaines charges extracommerciales de la S. N. C. F.

- préparer la modification du mode de calcul des indemnités versées par l'Etat pour les charges de retraite anormales de la S. N. C. F.

B - Tarification

- réexaminer, avant la fin de 1965, les correctifs de la réforme tarifaire marchandises de 1962;

- nuancer la tarification du trafic de détail en fonction du coût des dessertes routières terminales;

- poursuivre par étapes l'adaptation des tarifs aux coûts (pointes et déséquilibre de trafic, coûts d'infrastructure);

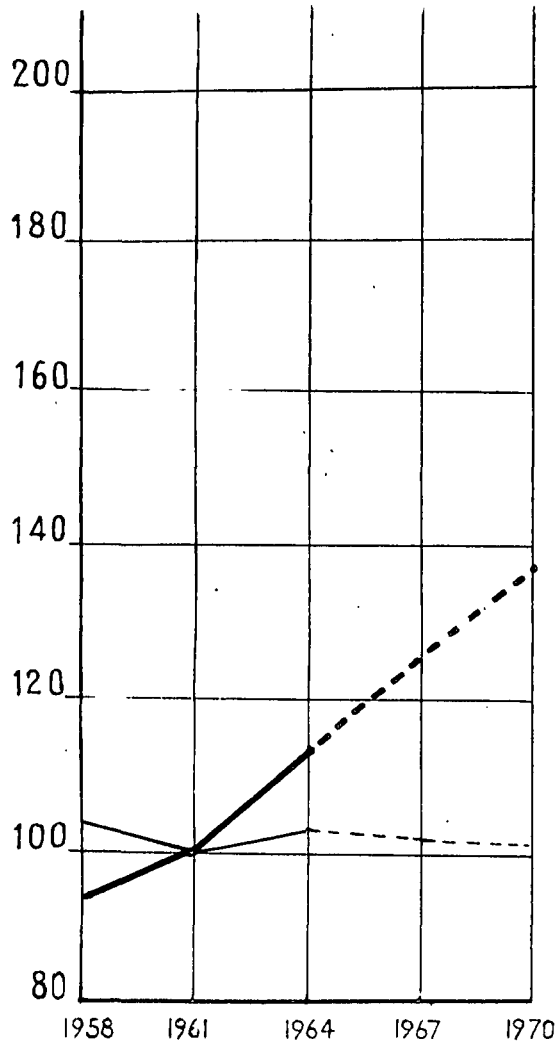
- nuancer les tarifs voyageurs en fonction de la qualité des services offerts (suppléments trains rapides).

C - Niveau tarifaire

Dans l'hypothèse d'un glissement du niveau général des prix de l'ordre de 2 % par an, augmenter tous les ans dès l'année 1965 et jusqu'en 1970, les tarifs marchandises de deux barèmes (5,1 %) et les tarifs voyageurs de grandes lignes de 3 %.

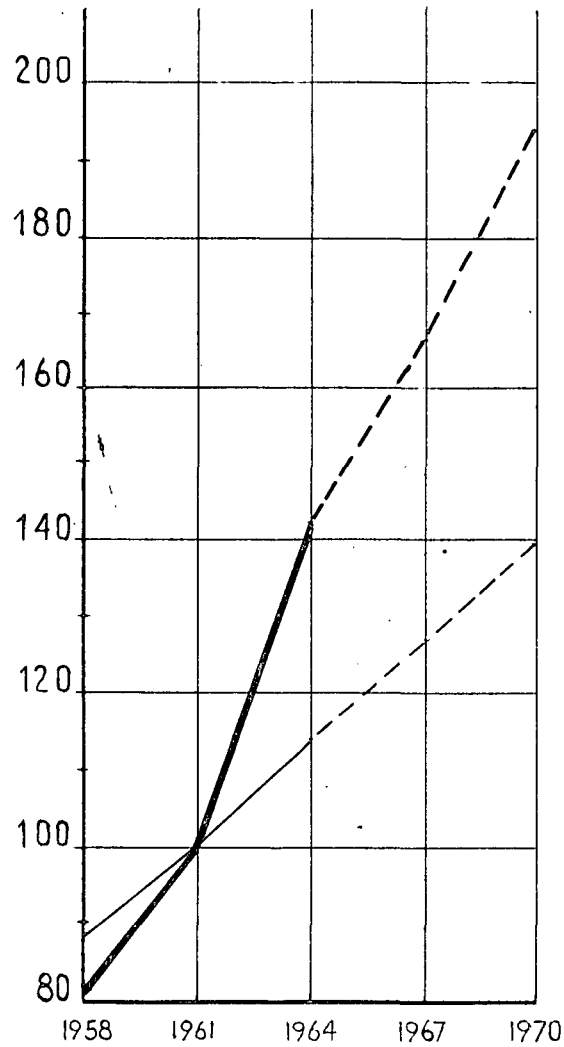
GRAPHIQUES

①



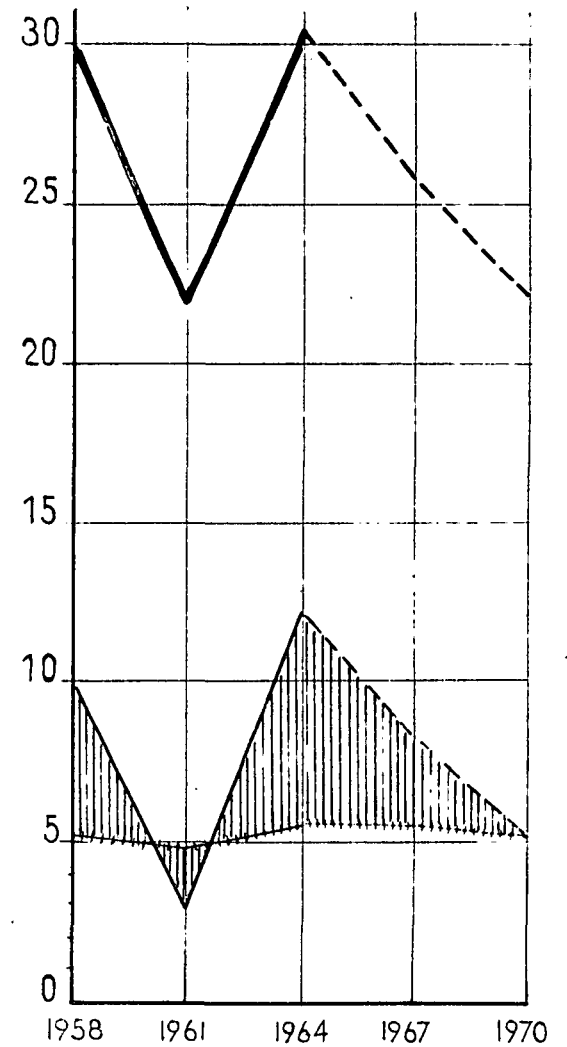
— Effectifs de personnel
 - - - Trafic (Nombre d'uk)

②



— Productivité (uk par heure d'agent)
 - - - Coût horaire de l'agent

③



En pourcentage des recettes
 — Versements de l'Etat.
 - - - Subvention d'équilibre.
 + + + + + Charges anormales de retraites non compensées.

L I S T E des A N N E X E S

- ANNEXE I - Résultats d'exploitation de la S.N.C.F.
- ANNEXE II - Evolution du trafic marchandises et voyageurs de la S.N.C.F.
- ANNEXE III - Effectifs du personnel et productivité par agent
- ANNEXE IV - Prévisions de trafic de la S.N.C.F. en 1985
- ANNEXE V - Projet de budget d'équipement de la S.N.C.F. pour 1965
(crédits de paiement)
- ANNEXE VI - Prévisions d'investissement de la S.N.C.F. pendant
la période 1966 - 1985
- ANNEXE VII - Investissements bruts dans les chemins de fer rapportés
au trafic (années 1960, 1961 et 1962)
- ANNEXE VIII - Programme complémentaire d'achat de wagons par la S.N.C.F.
à financer par un emprunt spécial.

S. N. C. F. - RESULTAT d'EXPLOITATION.

Années	R E C E T T E S							D E P E N S E S					INSUFFISANCE		+ Insuffisance corrigée	
	Trafic	Rembourse- ment de charges	Indemnité compensa- trice	Contribu- tions con- ventionnel- les.	Autres Recettes	TOTAL	par 1.000 U.K.	Personnel sauf retraités	Retraités	Autres dépenses	TOTAL	par 1.000 U.K.	en % des recet- tes	en % des recettes		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)
1938	153,3	-	-	-	2,3	155,6	3,2	94,6	10,6	127,4	232,6	428,6	97	49,5		
1948	2.439	-	6	-	76	2.521	35	1.457	222	1.198	2.877	40	355,9	14,1		
1958	5.198	464	243	947	426	7.278	85	3.187	1.130	3.261	7.578	89	300	4,1	418	5,7
1959	5.802	449	-	1.021	454	7.726	90	3.287	1.187	3.485	7.959	93	233	3	233	3
1960	6.044	432	-	1.110	548	8.134	91	3.439	1.258	3.640	8.337	94	203	2,5	203	2,5
1961	6.523	492	107	1.187	581	8.890	96	3.730	1.359	3.892	8.981	97	91	1	91	1
1962	6.987	510	216	1.274	585	9.572	99	4.258	1.536	4.085	9.878	102	306	3,2	306	3,2
1963	7.713	605	330	1.321	657	10.626	105	4.819	1.702	4.719	11.240	111	614	5,8	614	5,8
1964(A)	(8.256)	(624)	(271)	(1.384)	(768)	(11.303)	(107)	(5.233)	(1.857)	(5.325)	(12.415)	(118)	(1112)	(9,8)	(1.021)	(9)
1965(A)	(8.363)	(643)	(500)	(1.487)	(750)	(11.743)	(109)	(5.610)	(1.905)	(5.237)	(12.752)	(119)	(1009)	(8,6)	(1.009)	(8,6)

(1) Non compris les remboursements et indemnités qui figurent dans les colonnes (2) et (3)

(2) Remboursements des articles 20bis et 18ter de la Convention

(3) Indemnités pour refus de majorations de tarifs

(4) Contributions des articles 19, 19bis et 19 quater

(6) (11) Ensemble du compte d'exploitation

(7) (12) En francs. Les tonnes kilomètre (marchandises) étant décomptées comme elles l'étaient avant la mise en vigueur de la réforme tarifaire.

(8) Y compris toutes autres charges que les charges de retraites qui figurent dans la colonne 9.

(10) Le taux de l'annuité de renouvellement a été de 6% en 1958, 8% de 1959 à 1965 (il est toutefois compté à 9% pour l'année 1964).

+ l'insuffisance "corrigée" est calculée avec un taux uniforme de l'annuité de renouvellement fixé à 8%.

(A) Les chiffres donnés sont, pour l'année 1964, ceux de la révision budgétaire de juillet 1964, et, pour l'année 1965, ceux du budget initial, qui tient compte d'une proposition de relèvement tarifaire de 1 barème et demi pour les marchandises et de 100 millions de francs d'économies.

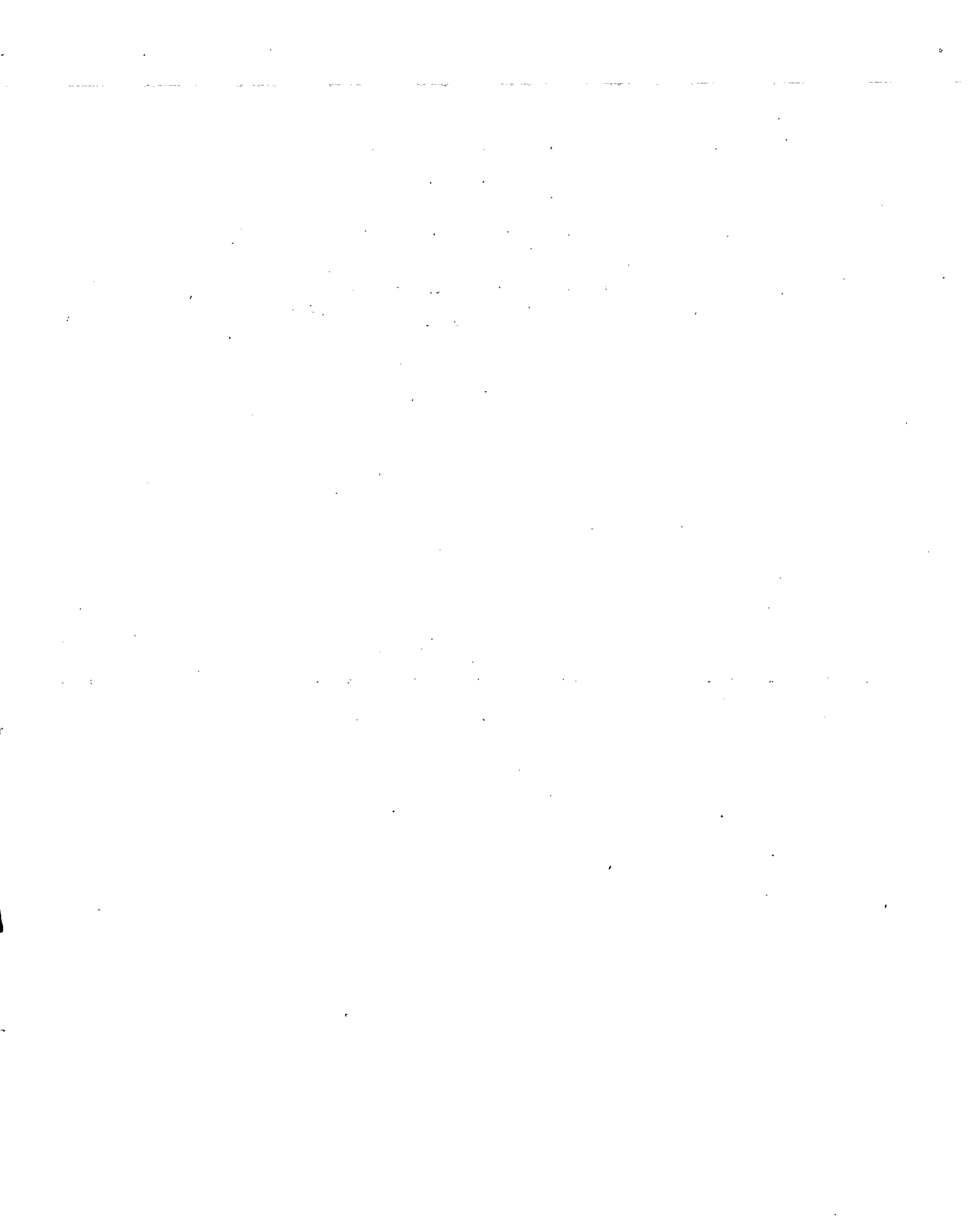
EVOLUTION du TRAFIC VOYAGEURS et MARCHANDISES de la S.N.C.F.

Années	T R A F I C V O Y A G E U R S							T R A F I C M A R C H A N D I S E S.						
	Nombre de voyageurs (en millions)	V.K. (en milliards)	Recettes commerciales (en millions de francs)	Recettes au V.K. (en centimes)	Indice des tarifs	Indices des prix de détail	Rapports tarifs - prix	Tonnes transportées (en millions de francs)	T.K. (en milliards)	Recettes commerciales (en millions de francs)	Recettes à la T.K. (en centimes)	Indices des tarifs	Indices des prix de gros	Rapports tarifs - prix
1938	540	22,1	41	0,19	100	100	1,	133	26,5	106	0,40	100	100	1,
1948	645	30,6	589	1,92	833	1.449	0,57	158	41,3	1.810	4,38	1.199	1.655	0,72
1958	553	32,3	1.531	4,74	2.285	2.889	0,79	212	52,9	3.573	6,75	1.940	3.083	0,63
1959	568	32	1.725	5,39	2.625	3.067	0,86	213	53,4	3.973	7,44	2 160	3.230	0,67
1960	570	32	1.784	5,58	2.655	3.178	0,84	227	56 9	4.158	7,31	2.150	3.314	0,65
1961	576	33,6	1.927	5,74	2.715	3.283	0,83	230	58,8	4.486	7,63	2.260	3.382	0,67
1962	579	35,8	2.165	6,05	2.835	3.441	0,82	231	61,2	4.693	7,67	2.295	3.474	0,66
1963	599	36,8	2.406	6,54	3.035	3.638	0,83	240	64,5	5,164	8,01	2.335	3.602	0,65
(A) 1964	(617)	(38,5)	(2.600)	(6,75)	(3.145)	(3.756)	(0,84)	(248)	(66,8)	(5.500)	(8,23)	(2.385)	(3.611)	(0,66)

(A) Les chiffres donnés sont, pour l'année 1964, ceux de la révision budgétaire de 1964.

EFFECTIFS du personnel et productivité par agent.

Années	Effectifs moyens annuels au compte d'exploitation	Durée légale de travail	U.K. par agent au compte d'exploitation	U.K. par heure d'agent	INDICE de productivité par rapport à l'année 1958.	
					U.K. par agent	U.K. par heure d'agent
1938	-	1.951 ^h	94.400	48,4	38,4	43,8
1948	-	2.280	150.500	66,	61,3	59,8
1958	342.050	2.224	245.600	110,4	100	100
1959	336.990	2.232	253.400	113,5	103,2	102,8
1960	331.420	2.256	268.250	118,9	109,2	107,7
1961	326.900	2.232	282.650	126,6	115,1	114,7
1962	327.160	2.216	296.500	133,8	120,7	121,2
1963	335.420	2.147	302.000	140,7	123	127,4
1964	338.500	2.154	311.080	144,4	126,7	130,8



PREVISIONS de TRAFIC de la S.N.C.F. en 1985.

(Travaux du Groupe d'études "S.N.C.F. 1985").-

Trafic marchandises.

	<u>1 9 6 0</u>	:	:	<u>1 9 8 5</u>
		:	:	(hypothèse moyenne)
Trafic (en milliards de T.K.)	:	:	:	Trafic (en milliards de T.K.)
	:	:	:	Pourcentage du trafic ferroviaire par rapport au trafic assuré par l'ensemble des modes de transports.
	:	:	:	Pourcentage du trafic ferroviaire par rapport au trafic assuré par l'ensemble des modes de transports).
A - Combustibles minéraux	9,4	:	:	A - 4
B - Hydrocarbures raffinés	2,7	:	:	B - 4
C - Minerai de fer	4,1	:	:	C - 2
D - Industrie métallurgique	10,2	:	:	D - 22
E - Produits agricoles	24,7	:	:	E - 54
F - Produits industriels et matériaux	8,9	:	:	F - 34
TOTAL	60	:	:	120
		:	:	53

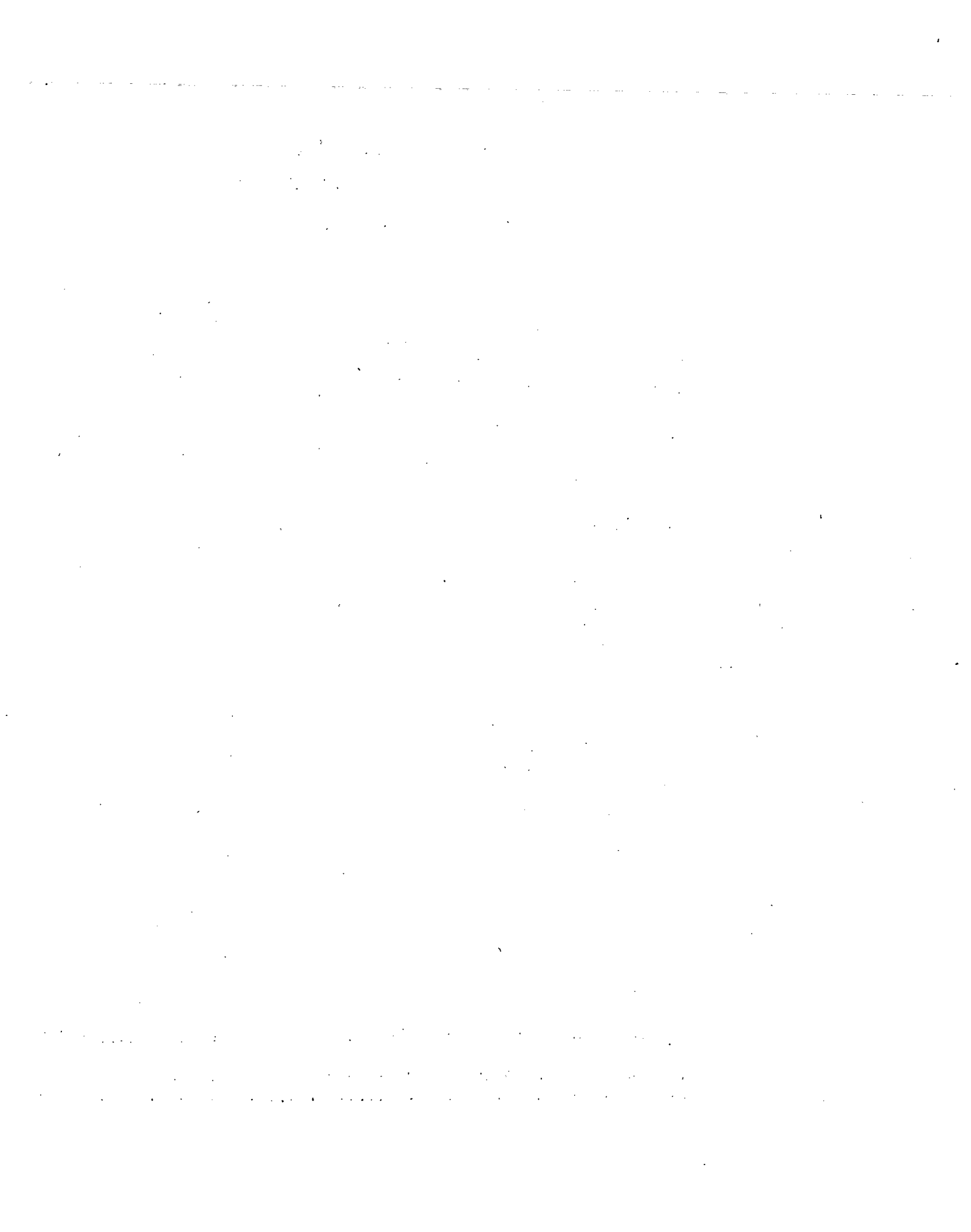
Taux moyen de croissance annuelle de 1960 à 1985 : 2,8%

Trafic voyageurs (en milliards de voyageurs-kms)

	<u>1 9 6 0</u>	:	:	<u>1 9 8 5</u>
Grandes lignes	27,5	:	:	46,5
Banlieue	4,5	:	:	6
TOTAL ...	32	:	:	52,5

Croissance du trafic grandes lignes entre 1963 et 1985 + 48%

Croissance de la pointe journalière grandes lignes entre 1963 et 1985 + 25%



PROJET de BUDGET d'EQUIPEMENT de la S.N.C.F. pour 1965

(crédits de paiements).

(en millions de francs).

I - INFRASTRUCTURE.

Capacité des lignes	6	
Block automatique lumineux	13	
Electrification	213	
Triages	58	
Installations fixes diverses	285	
- <u>dont</u> gares	107	
- Signalisation et télécom- munications	34	
- Installations pour le personnel.....	37	

TOTAL	575	(33%)

II - MATERIEL ROULANT.

<u>Matériel moteur</u>	426	
dont : -locomotives électriques :	123	
-locomotives diesel :	194	
-autorails :	48	
<u>Matériel remorqué</u>	589	
dont : - wagons neufs :	344	
- transformation de wagons :	105	
- voitures neuves :	122	

TOTAL	1.015	(58%)

III - DIVERS et FRAIS GENERAUX.

160

Ensemble ... 1.750
=====



PREVISIONS d'investissements de la S.N.C.F. pour la période 1966-1985.

(Travaux du Groupe d'études "S.N.C.F. 1985").

I - INFRASTRUCTURE.

Réseau primaire (banlieue parisienne comprise)

Capacité des lignes (voies et évitements)	350
Block automatique lumineux	450
Electrifications	2000
Triages	1600
Installations fixes diverses	8500
dont gares	2.500
signalisation et	
télécommunications...	1.600
installations pour le	
personnel	2.250

Réseau secondaire - Installations fixes diverses 160

13.060
à valoir -----
1.440

TOTAL 14.500
(soit 35,5%)

II - MATERIEL ROULANT.

Matériel moteur neuf 6.500

dont : locomotives électri-	3.280
ques	
locomotives diesel	1.960
autorails	950

14.100

Matériel remorqué

dont wagons neufs	8.740
transformations	1.300
attelage automatique.	1.400
voitures neuves	2.660

20.600

à valoir 2.000

22.600
(55%)

III - DIVERS et FRAIS GENERAUX

3.900

Ensemble des investissements 41.000

41.000



Investissements bruts dans les chemins de fer
rapportés au trafic (années 1960-1961-1962).

		France	Allemagne	Autriche	Belgique	Italie	Norvège	Pays-Bas	Royaume Uni	Suède	Suisse
Investissements bruts (1)	1960	1.664	2.611	197	317	786	118	161	2.034	305	250
(en M de NF au cours officiel du change (2))	1961	1.760	3.368	176	370	898	124	220	1.926	275	255
	1962	1.819	3.568	224	383	813	163	229	1.568	281	304
Trafic (3)	1960	92,1	99,2	14,7	14,5	44,2	3,2	11,3	65,0	15,7	10,9
en MM d'unités kilomètres)	1961	95,6	101,2	14,4	14,7	44,6	3,4	11,5	62,7	15,2	12,1
	1962	100	103,3	14,4	14,8	45,1	3,4	11,7	58,2	15,4	12,7
Investissements bruts (à l'unité km en nouveaux centi- mes)	1960	1,81	2,63	1,34	2,18	1,78	3,70	1,43	3,12	1,94	2,30
	1961	1,84	3,33	1,22	2,52	2,01	3,65	1,92	3,07	1,81	2,11
	1962	1,82	3,45	1,56	2,59	1,80	4,78	1,96	2,70	1,82	2,40

(1) Source : fascicule XIII de la brochure "CEMT - Conseil des Ministres - Résolutions" (réunions de 1963 à Bruxelles et Paris)

(2) Source : Annuaire statistique des Nations Unies 1962

(3) Source : Statistique internationale des chemins de fer (U.I.C. - années 1960 - 1961 - 1962).



PROGRAMME SPECIAL de CONSTRUCTION de WAGONS.

Lors de l'affectation des crédits d'investissements que la S.N.C.F. a été autorisée à employer depuis 15 ans la priorité a été accordée aux opérations de haute rentabilité telles que la reconversion des moyens de traction et d'ajustement de la capacité du chemin de fer aux besoins de l'économie.

On conçoit, dès lors, que le renouvellement du parc de wagons à marchandises ait pu souffrir d'un certain retard. La nécessité de maintenir la capacité de transport au niveau des besoins a imposé à la S.N.C.F. de réduire les réformes annuelles des unités les plus anciennes à un nombre de l'ordre de 4 à 5.000, alors que l'annuité normale d'amortissement aurait dû être environ du double.

Cette situation se traduit présentement par un âge moyen de cette catégorie de matériel de 29 ans, très supérieure à la normale qui devrait se situer aux environs de 20 ans.

La période de grands froids de l'hiver 1962-1963, qui a reporté momentanément sur le rail la charge totale du transport public des marchandises, a montré clairement les inconvénients que pouvait présenter une situation aussi tendue du parc de wagons, ne comportant aucune élasticité notable.

Cette considération, jointe à celle du caractère coûteux que comporte le maintien en service d'unités périmées entretenues à grands frais, milite fortement en faveur de l'établissement d'un programme spécial de construction de wagons, qui viendrait s'ajouter à l'effort poursuivi dans le cadre des programmes annuels normaux et pourrait seul permettre, en même temps qu'une rénovation accélérée du parc, la constitution d'une réserve suffisante pour faire face aux à-coups exceptionnels de trafic.

La consistance d'un tel programme spécial de construction de wagons a pu être chiffrée à quelque 8.000 unités, représentant 3% du parc actuel et correspondant à une dépense de l'ordre de 250 millions de francs environ.

Si la S.N.C.F. était autorisée à donner suite à un tel programme, il lui appartiendrait de rechercher, en accord avec ses autorités de tutelle, les ressources lui permettant de faire face à la dépense. Il a pu être envisagé à cet effet la constitution d'une Société de financement de matériel de chemin de fer, appelée à jouer, sur le plan purement français, un rôle analogue à celui d'Eurofima sur le plan européen. Cette société

.../...

qui pourrait être constituée par la S.N.C.F. avec le concours des grands investissements nationaux et demeurerait étroitement sous le contrôle de celle-ci, acquerrait le matériel du programme spécial, qu'elle mettrait à la disposition de la S.N.C.F. par voie de location-vente. Elle n'assurerait les ressources nécessaires tant par son capital que par le moyen d'emprunts dont les caractéristiques pourraient être d'une grande souplesse en particulier par le moyen d'obligations convertibles en actions permettant au départ une diminution notable des charges par rapport à celles qui résulteraient d'un financement par l'emprunt de type classique. Une telle société pourrait ultérieurement poursuivre son activité, notamment par réemploi de ses capitaux permanents, en procédant à d'autres opérations de construction de matériel, justifiées au surplus par l'accroissement des besoins en relation avec le développement attendu du trafic au cours des prochaines années.