

N° 23

# SÉNAT

1<sup>re</sup> SESSION ORDINAIRE DE 1964-1965

---

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

---

## RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

*au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi de finances pour 1965, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,

*Rapporteur général.*

TOME III

EXAMEN DES CREDITS  
ET DES DISPOSITIONS SPECIALES

ANNEXE N° 29

Travaux publics et Transports.

CHEMINS DE FER  
REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

*Rapporteur spécial* : M. Antoine COURRIÈRE

---

(1) *Cette commission est composée de* : MM. Alex Roubert, *président* ; Jacques Masteau, Gustave Alric, Yvon Coudé du Foresto, *vice-présidents* ; Martial Brousse, Roger Lachèvre, Jacques Richard, *secrétaires* ; Marcel Pellenc, *rapporteur général* ; André Armengaud, Jean Bardol, Jean Berthoin, Edouard Bonnefous, Jean-Eric Bousch, Paul Chevallier, Bernard Chochoy, André Collin, Antoine Courrière, Marc Desaché, Jacques Descours Desacres, Paul Driant, René Dubois, Max Fléchet, Pierre Garet, Roger Houdet, Michel Kistler, Jean-Marie Louvel, André Maroselli, Georges Marrane, Pierre Métayer, Max Monichon, Geoffroy de Montalembert, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Ludovic Tron.

**Voir les numéros :**

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

**Sénat** : 22 (1964-1965).

## SOMMAIRE

---

	Pages.
<b>Introduction</b> .....	<b>3</b>
<b>I. — Les réseaux divers</b> .....	<b>5</b>
1° Réseaux de chemins de fer d'intérêt local et tramways.....	<b>5</b>
2° Chemin de fer d'intérêt général.....	<b>5</b>
<b>II. — La Régie Autonome des Transports Parisiens</b> .....	<b>7</b>
1° Participation aux dépenses de la R. A. T. P.....	<b>7</b>
2° Financement du métro express régional.....	<b>9</b>
<b>III. — La Société Nationale des Chemins de fer Français</b> .....	<b>12</b>
1° Dépenses ordinaires.....	<b>12</b>
2° Dépenses en capital.....	<b>15</b>

---

Mesdames, Messieurs,

Les crédits prévus pour 1965 au budget des Travaux publics et concernant les chemins de fer et la Régie autonome des transports parisiens s'élèvent :

- au titre des dépenses ordinaires, à 3.226.671.600 F, en augmentation de 351 millions de francs sur ceux votés l'année précédente ;
- au titre des dépenses en capital, à 66 millions, soit le même chiffre qu'en 1962, mais l'affectation en est différente : la dotation concernant la réparation des dommages de guerre de la S. N. C. F. se trouve diminuée de 32 millions et un crédit de la même somme est prévu au titre de la participation de l'Etat à la construction du métro régional express.

Le tableau ci-après donne la décomposition, par chapitre, des crédits prévus pour 1965 au titre des chemins de fer et de la Régie autonome des transports parisiens.

NUMEROS des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1964.	CREDITS PREVUS POUR 1965			DIFFERENCES entre 1964 et 1965.
			SERVICES votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
				(En francs.)		
	<i>Dépenses ordinaires.</i>					
44-41	Chemins de fer. — Subvention annuelle aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local et de tramways .....	135.000	120.000	»	120.000	— 15.000
45-41	Chemins de fer. — Subvention aux chemins de fer d'intérêt général.....	7.153.300	7.153.300	+ 519.300	7.672.600	+ 519.300
45-42	Chemins de fer. — Applications de l'article 18 de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français....	383.989.000	383.989.000	+ 76.400.000	960.389.000	+ 76.400.000
45-44	Chemins de fer. — Application des articles 19, 19 bis et 19 quater de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français .....	1.386.000.000	1.521.000.000	»	1.521.000.000	+ 135.000.000
45-45	Chemins de fer. — Participation aux dépenses d'exploitation de la Régie autonome des transports parisiens .....	332.200.000	332.200.000	+ 86.300.000	418.500.000	+ 86.300.000
45-46	Remboursement à la Société nationale des chemins de fer français des charges des emprunts émis en couverture des insuffisances d'exploitation.....	8.150.000	7.990.000	»	7.990.000	— 160.000
45-41	Chemins de fer. — Application de l'article 20 bis de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français....	258.000.000	311.000.000	»	311.000.000	+ 53.000.000
	Totaux .....	2.875.627.300	3.063.452.300	+ 163.219.300	3.226.671.600	+ 351.044.300
	<i>Dépenses en capital.</i>					
63-90	Subventions d'équipement pour travaux divers :					
	— Autorisations de programme.....	380.000.000	»	+ 100.000.000	100.000.000	— 280.000.000
	— Crédits de paiement.....	53.250.000	63.100.000	+ 15.000.000	78.100.000	+ 24.850.000
73-41	Reconstitution du réseau de la Société nationale des chemins de fer français et des entreprises exploitant les chemins de fer d'intérêt général :					
	— Autorisations de programme.....	»	»	»	»	»
	— Crédits de paiement.....	34.000.000	17.500.000	»	17.500.000	16.500.000

## I. — LES RESEAUX DIVERS

### 1° Réseaux de chemins de fer d'intérêt local et tramways (chap. 44-41).

Rappelons que les subventions prévues à ce chapitre sont accordées par l'Etat aux départements et aux communes, au titre de subvention d'établissement pour la construction de réseaux ferrés d'intérêt local, en application des lois des 11 juin 1880 et 31 juillet 1913.

Les taux de ces subventions ayant été fixés par la loi ou le décret déclarant l'utilité publique et, comme il s'agit, en fait, d'opérations qui sont toutes antérieures à 1914, ces taux sont très faibles.

Ces subventions disparaissent progressivement, à mesure que viennent à extinction les concessions auxquelles elles se rattachent.

Pour 1965, elles doivent s'élever, au total, à 120.000 F, en diminution de 15.000 F par rapport à l'année précédente.

### 2° Chemins de fer d'intérêt général (chap. 45-41).

Ce chapitre est relatif aux subventions versées aux trois réseaux de chemins de fer secondaires d'intérêt général :

- Régie des chemins de fer de la Provence (ligne de Nice à Digne) ;
- Chemin de fer du Vivarais-Lozère, exploité par la Compagnie des chemins de fer départementaux ;
- Chemin de fer de la Corse.

L'Etat prend intégralement en charge le déficit de ces réseaux.

Le réseau secondaire d'intérêt général des Charentes-Deux-Sèvres, concédé à la Compagnie de chemins de fer départementaux, a été entièrement déclassé en 1952 et transféré sur route. Les services automobiles sont exploités aux risques et périls de la

compagnie. Le réseau ferré a été liquidé dans les conditions fixées par un avenant aux actes de concession du 19 mars 1952. En application de l'article 6 de cet avenant, l'Etat a pris en charge les dépenses afférentes au service des obligations émises pour la couverture des dépenses d'établissement ainsi qu'au paiement des rentes d'accident du travail. Ces dépenses s'élèvent annuellement à environ 1.700 F.

Les crédits demandés pour 1965 s'élèvent à 7.672.600 F, en augmentation de 519.300 F sur l'année dernière et la répartition prévue entre les réseaux est la suivante :

	PROVENCE	CORSE	VIVARAIS-LOZERE et Charente- Deux-Sèvres.
		(En francs.)	
Article 1 <sup>er</sup> . — Insuffisance d'exploitation .....	2.315.000	2.910.000	1.812.600
Article 2. — Remise en état des réseaux .....	100.000	480.000	55.000
	2.415.000	3.390.000	1.867.600

\*  
\* \*

Votre Commission a été conduite, lors de l'examen des crédits afférents aux chemins de fer secondaires, à se préoccuper de la situation souvent très difficile dans laquelle se trouvent les agents retraités ayant appartenu pendant de longues années à des réseaux dont la plupart ont maintenant disparu. Elle souhaiterait qu'un effort soit fait en leur faveur, et notamment que leur soit accordé, comme aux agents de la S. N. C. F., le bénéfice des bonifications pour campagne double.

## II. — LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

Deux chapitres du budget des Travaux publics intéressent la Régie autonome des transports parisiens. L'un, le chapitre 45-45, concerne la participation du budget général aux dépenses d'exploitation de la Régie, l'autre, relatif aux dépenses en capital (chapitre 63-90. — « Subvention d'équipement pour travaux divers »), comporte dans son article 5 une dotation au titre de la construction du métro express régional.

### 1° Participation aux dépenses d'exploitation de la R. A. T. P.

Les crédits prévus au chapitre 45-45 sont destinés à compenser certaines pertes de recettes subies par la R. A. T. P. dans les conditions prévues par le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 qui a fixé le régime financier de la Régie.

Nous rappellerons les grandes lignes de ce régime :

*Pertes de recettes résultant d'une opposition des pouvoirs publics au relèvement des tarifs.*

La Régie a droit au remboursement par l'Etat et les collectivités locales intéressées des pertes de recettes qui lui sont imposées dans les conditions suivantes :

Lorsque le Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme fait opposition à une proposition de relèvement des tarifs de la R. A. T. P. tendant au rétablissement de l'équilibre financier de la Régie et présentée par le syndicat chargé de l'organisation des transports des voyageurs dans la région parisienne — ou bien s'il n'autorise qu'une application partielle de cette proposition de relèvement — le déficit qui en résulte pour la R. A. T. P. est compensé par une indemnité dont la charge est répartie entre l'Etat et les collectivités locales membres du syndicat (ville de Paris et départements de la Seine, de Seine-et-Oise, de Seine-et-Marne et de l'Oise).

Cette répartition est effectuée, conformément aux dispositions du décret du 27 octobre 1960, dans la proportion de 70 % à la charge de l'Etat et de 30 % à la charge des collectivités locales.

— *Pertes de recettes résultant de réductions tarifaires instituées antérieurement au 1<sup>er</sup> janvier 1958.*

Le décret du 7 janvier 1959 a prévu que la R. A. T. P. serait remboursée des pertes de recettes résultant, pour elle, des tarifs réduits qui lui sont imposés.

La charge de ces remboursements, dans la mesure où les taux de réduction consentis pour chaque catégorie de bénéficiaires ne sont pas supérieurs à ceux qui étaient en vigueur le 31 décembre 1957, incombe à l'Etat et aux collectivités locales dans la même proportion (70 % et 30 %) que celle indiquée ci-dessus.

— *Pertes de recettes résultant de réduction tarifaires instituées à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1958 :*

Pour les réductions tarifaires nouvelles ou lorsque le taux de réduction a été relevé par rapport à celui en vigueur le 31 décembre 1957, les pertes de recettes qui en résultent sont supportées par l'Etat ou par la collectivité locale qui a fait la demande de la réduction.

Les réductions tarifaires instituées postérieurement au 31 décembre 1957 sont celles qui ont été créées par la loi du 30 juillet 1960 en faveur des étudiants et des élèves poursuivant leurs études dans des établissements publics dans la première zone de la région parisienne, ainsi que des économiquement faibles domiciliés dans la même zone, pour compenser la charge supplémentaire résultant, pour les intéressés, de l'augmentation des tarifs de la R. A. T. P. intervenue à l'époque.

La perte de recettes correspondante est intégralement supportée par l'Etat.

\*

\* \*



Pour 1965, les différentes indemnités dues à la R. A. T. P. par l'Etat sont évaluées à :

— Tarifs réduits antérieurs à 1958.....	101.500.000 F.
— Tarifs réduits postérieurs au 31 décembre 1957	4.000.000
— Opposition au relèvement des tarifs.....	313.000.000
	<hr/>
Total .....	418.500.000 F,

soit une augmentation de 86.300.000 francs par rapport aux crédits votés dans le budget de 1964.

Signalons, pour mémoire, que la participation des collectivités locales sera :

— Remboursement pour tarifs réduits.....	43.500.000 F.
— Indemnité compensatrice pour non-augmentation des tarifs.....	134.200.000 F.,
	<hr/>
soit au total.....	177.700.000 F.

## 2° Financement du métro express régional.

La construction du métro express régional s'est poursuivie en 1964 avec lenteur, des difficultés techniques graves ayant entravé la progression des travaux à partir de la Défense. Un nouveau chantier a, par ailleurs, été ouvert place de l'Etoile.

Compte tenu des différents projets d'urbanisme concernant la région de Nanterre : université, services publics, etc., et en vue d'en assurer une meilleure synthèse avec les projets ferroviaires et routiers, un nouveau tracé du métro express régional, à l'Ouest de la Défense, a été prévu. A l'heure actuelle, le tracé retenu est le suivant :

### *Branche Ouest :*

Saint-Germain—Nanterre—la Folie—la Défense—Etoile—Auber.

### *Branche Est :*

Boissy-Saint-Léger—Fontenay-sous-Bois—Vincennes, avec pénétration dans Paris jusqu'à Nation ou Gare-de-Lyon.

### *Tronçon central :*

Auber—Châtelet—Gare-de-Lyon ou Nation.

La mise en service des branches Ouest et Est est prévue pour l'année 1969, celle du tronçon central pourrait avoir lieu en 1970 si les travaux débutaient en 1967, comme il est actuellement envisagé.

\*  
\* \*

Rappelons que le financement des travaux d'infrastructure du métro express régional doit être assuré par parts égales par des subventions de l'Etat et du district de Paris. Quant aux dépenses de matériel roulant, elles sont intégralement supportées par la R. A. T. P.

Les autorisations totales de programme accordées à la date du 31 décembre 1964 — et dont les charges de financement sont réparties par moitié entre l'Etat et le district — sont les suivantes :

	En millions de francs.
<i>Branche Ouest :</i>	
Saint-Germain—La Folie.....	120
La Folie—Etoile.....	402
Etoile—Auber .....	155
<i>Branche Est :</i>	
Boissy-Saint-Léger—Vincennes .....	171

Par ailleurs il est prévu une autorisation nouvelle de 200 millions de francs pour 1965 destinée à couvrir les dépenses, d'une part, pour une première tranche de travaux de pénétration dans Paris de la branche Est, d'autre part, pour la modification envisagée d'une partie du tracé à l'Ouest de la Défense et l'aménagement d'une gare de correspondance avec la S. N. C. F. à la Défense.

Au total, les autorisations de programme s'élèvent à 1.048 millions de francs.

Quant au coût de la construction du tronçon central il a été évalué, en 1961, à 350 millions de francs environ.

Pour 1965, les autorisations de programme prévues au budget des Travaux publics s'élèvent à 100 millions et les crédits de paiement à 78,1 millions dont 15 millions pour les autorisations de programme nouvelles.

Le tableau ci-après retrace l'évolution de la situation des crédits du budget des Travaux publics affectés au financement de la construction du métro express régional.

	1962	1963	1964	1965
	(En millions de francs.)			
Autorisations de programme inscrites au budget des Travaux publics.....	12,1	32	380	100
Crédits de paiement inscrits au budget des Travaux publics.....	12,1	32	53,25	78,1
Crédits consommés provenant du budget des Travaux publics.....	6,41	10,58	31	»

### III. — LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le budget des Travaux publics contient cinq chapitres intéressant la Société nationale des chemins de fer français. Quatre de ces chapitres concernent les dépenses ordinaires pour un total de 2.800 millions de francs et le cinquième est relatif aux dépenses en capital au titre de la réparation des dommages de guerre subis par la Société nationale.

#### 1° Dépenses ordinaires.

a) *Application de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937*  
(chap. 45-42).

Dans ce chapitre figurent deux subventions distinctes :

1. Une subvention pour frais d'entretien des lignes qui pourraient être déclassées du point de vue commercial, mais qui présentent un intérêt stratégique et sont maintenues en service à la demande de l'autorité militaire.

Il est proposé de reconduire pour 1965 la subvention de 10 millions de francs qui avait été accordée les années précédentes.

2. Une subvention destinée à la couverture du déficit d'exploitation en application de l'article 18 (alinéa 8) de la Convention.

Rappelons qu'aux termes de ce texte, lorsque les prévisions budgétaires de la Société nationale des chemins de fer français font apparaître une insuffisance de recettes par rapport aux dépenses, cette insuffisance est couverte par une subvention versée par l'Etat. Cette subvention est à valoir sur la subvention définitive qui est attribuée à la Société nationale lors de l'arrêt des comptes de l'exercice considéré. Il s'agit donc, en définitive, d'un acompte prévisionnel.

Pour 1965, le crédit demandé est de 960.389.000 F.

\*  
\* \*

Signalons que c'est sur cette subvention que doivent notamment être imputées les dépenses relatives à l'attribution du bénéfice de campagnes aux cheminots anciens combattants. Cette question qui a, pendant de nombreuses années, constitué une des revendications fondamentales des cheminots a, enfin, trouvé une solution.

Les textes préparés pour tenir compte de la décision prise par le Gouvernement d'attribuer des bénéfices de campagnes aux cheminots anciens combattants prévoient la mise en application des mesures en quatre étapes d'incidence financière sensiblement égale prenant effet respectivement aux 1<sup>er</sup> décembre 1964, 1965, 1966 et 1967, étapes qui ont été fixées par tranches d'âge en commençant par les retraités les plus âgés.

Les bénéficiaires éventuels ont été répartis dans les quatre groupes suivants déterminés selon les classes d'âge :

- le premier groupe comprend les retraités nés en 1890 et antérieurement ;
- le deuxième groupe comprend les retraités nés en 1891, 1892 et 1893 ;
- le troisième groupe comprend les retraités nés en 1894, 1895 et 1896 ;
- le quatrième groupe comprend les retraités nés en 1897 et postérieurement.

Bien entendu, chaque groupe comprend également les titulaires de pensions de reversibilités, ayants cause de retraités appartenant aux classes constituant le groupe.

La dépense totale est évaluée à 110 millions de francs et la dépense prévue pour 1965 est de 30 millions de francs.

b) *Application des articles 19, 19 bis et 19 quater de la Convention du 31 août 1937 (chap.45-44).*

Aux termes des dispositions des articles 19, 19 bis et 19 quater de la Convention du 31 août 1937, modifiée par l'avenant du 10 juillet 1952, l'Etat est tenu de participer aux dépenses d'entretien de l'infrastructure de gardiennage des passages à niveau situés sur les routes nationales et des retraites de la Société nationale des chemins de fer français.

Cette participation, dont le mode de calcul est prévu par la Convention, a un caractère automatique.

Les crédits demandés pour 1965 s'élèvent à :

— participation aux frais de gardiennage des passages à niveau.....	16 millions de francs.
— participation aux dépenses d'infrastructure .....	940 — —
— contribution de l'Etat à certaines charges de retraites.....	565 — —

c) *Remboursement des charges d'emprunts émis en couverture des insuffisances d'exploitation (chap. 45-46).*

Chaque année, l'Etat rembourse à la Société nationale des chemins de fer français les charges d'emprunts que celle-ci a dû contracter pour faire face à des insuffisances d'exploitation.

Le crédit prévu à ce titre pour 1965 s'élève à 7.990.000 F, en diminution de 160.000 F par rapport au crédit voté en 1964. Cette diminution est la conséquence du remboursement progressif des emprunts.

d) *Application de l'article 20 bis de la convention du 31 août 1937 (chap. 46-41).*

Aux termes de l'article 20 bis de la convention du 31 août 1937, l'Etat doit rembourser à la S. N. C. F. les pertes de recettes résultant, pour elle, des obligations de transport à titre gratuit ou à des tarifs réduits qui lui sont imposés par voie législative ou réglementaire ou qui lui incombent en application de son cahier des charges.

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

Pour 1965, l'évaluation des remboursements dus à la S. N. C. F. au titre de l'article 20 bis est la suivante :

**Ministère des Travaux publics.**

— Familles nombreuses.....	101.349.000
— Réformés de guerre.....	23.043.000
— Abonnements hebdomadaires de travail.....	99.555.000
— Visites aux tombes de militaires.....	844.000
— Abonnements ordinaires de proche banlieue.....	1.873.000
— Congés populaires.....	56.685.000
— Promenades d'enfants.....	1.854.000
— Abonnements d'élèves, d'étudiants et d'apprentis.....	23.521.000
— Guides des aveugles.....	2.194.000
— Economiquement faibles.....	83.000

Les crédits prévus dans d'autres budgets, au titre de l'application de l'article 20 bis de la Convention du 31 août 1937, sont les suivants :

**Ministère des Armées.**

— Militaires et marins.....	200.000.000
-----------------------------	-------------

**Ministère de la Justice.**

— Prisonniers et leur escorte.....	1.900.000
------------------------------------	-----------

**Ministère des Finances.**

— Conjointes et enfants mineurs de retraités et pensionnés.....	4.700.000
---	-----------

**Ministère de l'Industrie.**

— Tarifs réduits C. E. C. A.....	29.000.000
----------------------------------	------------

Le crédit de 311 millions de francs prévu au présent budget a pour objet de permettre le versement de la subvention incombant au Ministère des Travaux publics.

**2° Dépenses en capital.**

Les crédits demandés pour 1965 au titre du chapitre 73-41 : « Reconstitution du réseau de la Société nationale des chemins de fer français et des entreprises exploitant les chemins de fer d'intérêt général », s'élèvent à 17.500.000 F, en diminution de 16.500.000 F

sur ceux votés lors des deux précédents budgets. Ils sont destinés au versement à la S. N. C. F. d'acomptes sur dommages de guerre en application de l'article 46 de la loi du 27 mai 1946.

Rappelons qu'en application de ce texte, l'Etat doit prendre à sa charge :

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

La diminution des crédits s'explique par l'achèvement progressif des travaux de reconstruction du chemin de fer.

Les principaux travaux de reconstruction prévus pour 1965 sont les suivants :

*Ouvrages d'art.* — En 1965 la S. N. C. F. achèvera la reconstruction des ponts de Rosendaël et de Coudekerque (ligne de Dunkerque à Furnes), exécutera celle des ponts de Cercamps (ligne de Fives à Abbeville) et de Montrelet (ligne d'Amiens à Canaples) et entreprendra celle du pont des Pierrettes (ligne de Calais-Marée). Par ailleurs la reconstruction du pont de Chivres sur la Saône (ligne de Chalon-sur-Saône à Gray) sera poursuivie.

En fait, la reconstruction des ouvrages d'art qui a été longtemps préoccupante est en voie d'achèvement. Au 1<sup>er</sup> janvier 1965, il restera environ 2.500.000 francs à dépenser dont 2 millions en 1965.

*Bâtiments des voyageurs.* — La reconstruction des bâtiments des voyageurs se termine également ; la S. N. C. F. se propose d'y consacrer, en 1965, une somme de 4.800.000 francs. Il ne restera plus, à la fin de 1965, aucun bâtiment de voyageurs à entreprendre, mais l'achèvement des travaux en cours nécessitera encore une dépense de l'ordre de 1 million.

Les opérations prévues pour 1965 sont :

- achèvement de la reconstruction des bâtiments d'Orléans, de Saint-Pol-sur-Ternoise et des gares de Munchhausen, Niederbronn et Libercourt ;



- poursuite de celle des bâtiments de Delle, de Wissembourg, Philippsbourg et Schweighouse ;
- commencement de la reconstruction des bâtiments de Hunsbach et Roeschwooz.

*Autres travaux.* — Une dépense d'environ 18 millions est prévue en 1965 pour la poursuite de la reconstruction d'installations diverses sur l'ensemble du réseau, notamment pour le réaménagement des installations ferroviaires des Aubrais-Orléans et de quelques centres comme Boulogne, Laon, Achères, le Mans et Sotteville.

Au 31 décembre 1965 les travaux restant à effectuer ne représenteront plus qu'une dépense de l'ordre de 20 millions.

\* \*  
\*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre Commission des Finances vous demande d'adopter les crédits du budget des Travaux publics relatifs aux chemins de fer et à la R. A. T. P.