

N° 50

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1979-1980

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1979

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 1980, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

Par M. Maurice BLIN,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPÉCIALES

(Deuxième partie de la loi de finances.)

ANNEXE N° 27

Transports.

I – SECTION COMMUNE

ET IV TRANSPORTS INTÉRIEURS – TRANSPORTS TERRESTRES

Rapporteur spécial : M. Marcel DEBARGE.

(1) *Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président ; Geoffroy de Montalembert, Paul Ribeyre, Jacques Descours Desacres, Henri Tournan, vice-présidents ; Joseph Raybaud, Modeste Legouez, Paul Jargot, Yves Durand, secrétaires ; Maurice Blin, rapporteur général ; Charles Alliès, René Ballayer, Roland Boscardy-Monsservin, Jean Chamant, René Chazelle, Bernard Chochoy, Jean Cluzel, Marcel Debarge, Henri Duffaut, Marcel Fortier, André Fosset, Jean-Pierre Fourcade, Jean Francou, Henri Goetschy, Gustave Héon, Marc Jacquet, René Jager, Tony Larue, Anicet Le Pors, Georges Lombard, Raymond Marcellin, Josy Moinet, Gaston Pams, Louis Perrein, Christian Poncelet, Robert Schmitt, Camille Vallin.*

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (6 législ.) : 1290 et annexes, 1292 (annexe 38), 1297 (tome XVIII) et in-8° 227.

Sénat : 49 (1979-1980).

Loi de finances. – *Transports terrestres - Transports urbains.*

SOMMAIRE

	Pages
Introduction : Présentation générale des crédits du ministère des transports, de la section commune et des transports terrestres	4

1^{re} Partie : Les dépenses communes du ministère des transports

I – Les dépenses de fonctionnement de l'administration des transports	14
II – Les subventions pour la desserte de la Corse	15
III – La recherche et les études	19
IV – Les économies d'énergie dans les transports	26

2^e Partie : Les transports terrestres à longue distance.

CHAPITRE 1 : Le chemin de fer	31
I – Le trafic : légère augmentation	31
II – La situation financière de la S.N.C.F. : remodelage des subventions	34
III – Les investissements du réseau principal : de nouveaux moyens	40
IV – Le contrat d'entreprise	44
CHAPITRE 2 : La route	48
I – Le trafic routier de marchandises	48
II – L'assouplissement de la réglementation	49
III – Le contrôle des conditions de travail	51
IV – Les transports routiers de voyageurs.	51

CHAPITRE 3 : La voie d'eau	54
I – Le trafic fluvial	54
II – Les contraintes liées à l'organisation du transport	55
III – Les aides de l'Etat à la batellerie	57

3^e Partie : Les transports en zone urbaine

CHAPITRE 1 : Les transports collectifs en région parisienne	62
I – L'évolution du trafic	62
II – L'équilibre financier de la R.A.T.P.	63
III – Les investissements de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F.en Ile-de-France	66
IV – Le projet de loi sur l'organisation des transports en région parisienne	71
CHAPITRE 2 : Les transports collectifs en province	75
I – LES METROS	76
II – Les transports collectifs dans les villes	79
III – Les schémas régionaux de transport et le problème des dessertes omnibus ..	82
Dispositions spéciales (article 55 du projet de loi de finances)	85
Observations de votre Commission des Finances	86
Annexes	89

Mesdames, Messieurs,

La présentation des crédits du Ministère des Transports a été quelque peu modifiée cette année. En effet, le budget 1980 des transports retrace en un seul fascicule et avec un découpage différent de celui de 1979, l'ensemble des activités du Ministère. Celui-ci, rappelons, a compétence, depuis avril 1978, sur tous les secteurs des transports et détermine la politique suivie tant en matière d'infrastructures que d'exploitation.

Le document budgétaire qui vous est soumis comprend 5 sections :

- une section commune, qui regroupe les crédits de l'administration centrale et les crédits pour la recherche ;
- une section aviation civile ;
- une section marine marchande, incluant les ports maritimes ;
- une section transports intérieurs qui comprend les crédits pour les transports terrestres, les voies navigables, les routes et la circulation routière ;
- une section météorologie.

1° Le budget des transports.

Le budget des transports s'élève pour 1980 à **35 181 millions de francs** (FSIR pour le réseau national inclus), soit 25 341 millions de francs pour les dépenses ordinaires et 9 840 millions de francs pour les dépenses en capital (crédits de paiement). Il est en **augmentation de 11,6 % par rapport à 1979** et représente 8,5 % du budget civil de l'Etat.

Les autorisations de programme se montent à 10 938 millions de francs en accroissement de 13 % sur celles de 1979.

Ces crédits se répartissent entre les nouvelles sections budgétaires de la façon suivante :

	1 9 7 9	1 9 8 0	Variation	Part dans le budget du Ministère
	(millions de francs)			
- Section commune....	502	906,1	+ 80,5	2,6 %
- Aviation civile.....	2 930,4	3 037,1	+ 3,6	8,6 %
- Marine marchande...	3 772,5	4 271	+ 13,2	12,1 %
- Transports intérieurs	23 930,5	26 603,9 (a)	+ 11,2	75,6 %
- Météorologie.....	378,2	363	- 4	1,1 %
	31 513,6	35 181,1	+ 11,6	100 %

(a) Dont FSIR : 4 717 millions de francs.

On remarquera le poids considérable de la section des transports intérieurs qui dispose à elle seule des trois-quarts du budget du Ministère. Ceci s'explique par le fait que cette section regroupe non seulement les crédits des transports terrestres (au sein desquels, les subventions aux entreprises publiques entrent pour 18,8 milliards de francs) mais aussi ceux des routes et des voies navigables, naguère gérés par l'ancien ministère de l'Équipement.

Étant donné l'importance de la section transports intérieurs, et pour mieux assurer la continuité avec les budgets des années précédentes, il a paru préférable de maintenir cette année encore pour la rédaction du présent rapport la distinction habituelle entre les crédits relatifs aux transports terrestres et ceux qui intéressent l'infrastructure et la sécurité routière.

Les observations qui suivent seront donc consacrées exclusivement à la section commune et à ceux des crédits des transports intérieurs qui peuvent être rattachés aux transports terrestres. Les crédits des routes et des voies navigables font comme les années précédentes l'objet d'un rapport spécial de notre collègue J. MOINET.

2° La section commune.

La section commune a été assez profondément remaniée et élargie dans le présent budget, au point que la section commune du projet de budget 1980 peut difficilement être comparée à la section commune du budget 1979.

Ces aménagements sont de deux ordres :

a) Alors que l'ancienne section commune ne retraçait que les dépenses afférentes à quelques services (cabinet du Ministre, service d'analyse économique notamment), la nouvelle section comprend l'ensemble des frais généraux du Ministère, toutes directions confondues.

C'est ainsi qu'ont été inscrits à la section commune les crédits correspondants aux rémunérations des personnels d'administration centrale qui auparavant étaient répartis entre les sections aviation civile et météorologie d'une part, et marine marchande d'autre part. De la même manière, les crédits destinés aux rémunérations des personnels de la Direction générale des transports intérieurs ainsi que de la Direction des ports qui étaient inscrits au budget du Ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie ont été transférés au budget du Ministère des Transports. Il en est de même pour des crédits destinés à la rémunération des personnels des services extérieurs et des crédits de fonctionnement de l'administration centrale.

b) La section commune regroupe désormais toutes les subventions ou les investissements qui entrent dans le cadre d'une politique commune à plusieurs secteurs des transports. Il s'agit notamment :

- des actions de promotion dans les transports ;

- de la desserte maritime et aérienne de la Corse (jusqu'à présent les crédits de la continuité territoriale étaient inscrits au budget des transports terrestres) ;

- des crédits pour la recherche, soit qu'ils financent des investissements réalisés directement par l'Etat, soit qu'ils correspondent à des subventions à des organismes de recherche (Institut de recherche des transports. Institut scientifique et technique des pêches maritimes).

Compte tenu de ces modifications substantielles, les crédits de la section commune s'élèvent pour 1980 à 906,1 millions de francs contre 199,4 millions de francs en 1979. Bien entendu, l'essentiel de cette progression spectaculaire des crédits provient des changements de structures budgétaires qui sont intervenus cette année.

Pour permettre la comparaison avec le budget 1979, il est nécessaire de rechercher le montant des crédits correspondants pour cette année-là à la nouvelle structure de la section commune. Ce montant est de 758,05 millions de francs. Dès lors, à structure budgétaire constante, l'augmentation des crédits de la section commune ressort à 19,5 %.

Le tableau ci-après indique les principales dépenses qui pourront être ainsi financées grâce aux crédits de cette section :

Tableau n° 1
Crédits de la section commune

(En millions de F.)

	Crédits votés 1 9 7 9	Crédits demandés 1 9 8 0	Variation En %
- Fonctionnement et charges de retraites du Ministère des transports.....	263,09	354,43	+ 34,7
- Desserte de la Corse.....	256,10	305,80	+ 19,4
- Subventions aux organismes de recherche.....	95,66	112,58	+ 17,7
- Etudes financées par l'Etat (CP).....	142,33	125,34	- 11,8
- Subventions diverses	0,87	7,76	+ 791,9
	758,05	906,11	+ 19,5

L'alourdissement des frais et des subventions de fonctionnement apparaît comme la caractéristique essentielle du budget de cette section. En revanche, les dépenses d'investissement diminuent de 1,6 % en crédits de paiement et de 0,5 % en autorisations de programme. Cette évolution est surtout imputable à une nette régression des dépenses de recherche.

3° Les transports terrestres.

Les crédits pour les transports terrestres inscrits dans le projet de budget 1980 s'élèvent à 19 767,7 millions de francs (1) en progression de 15,2 % sur le budget de 1979, soit légèrement plus que l'augmentation moyenne des dépenses civiles de l'Etat.

Tableau n° 2
Les grandes masses du budget des transports terrestres

(En millions de F.)

	VOTES 1 9 7 9	DEMANDES 1 9 8 0	VARIATION En %
- Fonctionnement des services (titre III) et études (titre V C.P.).....	51,6 (1)	53,8	+ 4,3
- Subventions à la SNCF.....	14 635,8 (2)	17 313	+ 18,3
- Subventions à la R.A.T.P.....	1 615,8	1 639	+ 1,4
- Aide à la navigation.....	21,5	18,7	- 13
- Subventions d'équipement.....	748,5	677,6	- 9,5
- Autres subventions d'équipement (C.P.)	74,6	42,4	- 43,2
- Interventions diverses.....	9 (3)	23,2	+157,8
	17 156,8 (4)	19 767,7	+ 15,2

(1) Service d'analyse économique compris.

(2) Subvention aux chemins de fer Corse incluse.

(3) Subvention aux chemins de fer Corse exclue.

(4) Le total ne comprend pas la subvention pour la continuité territoriale avec la Corse (256,1 millions de francs en 1979) qui a été transférée à la section commune dans le budget 1980.

(1) Les crédits pour la desserte de la Corse ne sont pas compris dans ce montant.

Deux grandes tendances se dégagent du projet de budget 1980 :

a) **Le remodelage des subventions versées à la S.N.C.F.**

En 1979, les subventions versées à la S.N.C.F. ne doivent augmenter selon la loi de finances initiale que de 5,1 %. Encore cette évolution concerne-t-elle l'ensemble des subventions perçues par l'entreprise nationale, subventions pour charges de retraites incluses. Les seules subventions d'exploitation sont en diminution de 2,1 %, par suite des augmentations de tarifs auxquelles la S.N.C.F. a été autorisée de procéder au cours de l'année.

La situation est très différente dans le budget 1980. Certes, la subvention pour la couverture du déficit du régime de retraite de la S.N.C.F. continue de progresser à un rythme soutenu (+ 16 %), mais le fait nouveau devrait être la **progression spectaculaire (+ 44,9 %) de la participation de l'Etat aux charges d'infrastructure de la S.N.C.F.** Cette évolution entraîne d'ailleurs, malgré la simple reconduction de la subvention d'équilibre, une augmentation de près de 20 % des subventions d'exploitation versées à l'entreprise nationale.

En revanche, **les subventions d'exploitation versées à la R.A.T.P. progressent très faiblement (+ 1,4 %)** Ceci s'explique par le fait que comme la S.N.C.F. la R.A.T.P. recevra en 1980 une subvention d'équilibre sensiblement égale à celle de 1979 et que, par ailleurs elle ne perçoit pas de subvention pour l'entretien des infrastructures.

Il convient de préciser que le plafonnement des subventions d'équilibre allouées aux entreprises publiques résulte, en ce qui concerne la S.N.C.F., du **contrat d'entreprise** conclu cette année avec l'Etat, et pour la R.A.T.P., du projet de loi déposé par le Gouvernement au cours de la précédente session et **tendant à réorganiser le financement des transports en Ile-de-France.**

Bien qu'on ne puisse voir dans cette évolution l'application directe du **rapport Guillaumat**, il est évident que la politique du Gouvernement en matière de transports est fortement imprégnée de **libéralisme**. Si le libéralisme peut faire de cette entreprise, une entreprise commerciale fondée sur la rentabilité, il fait planer sur l'exercice du service public dans les transports, une menace qui ne doit pas être sous-estimée. Votre rapporteur estime quant à lui, que l'économie de marché doit être corrigée parce qu'elle est source de gaspillages et d'inégalités – inégalités régionales, inégalités entre les usagers. C'est pourquoi il estime que l'article 6 du nouveau contrat d'entreprise visant à adapter l'offre de service à la demande, en répondant à un critère de rentabilité, ne répond pas à la finalité du service public.

Tableau n° 3
Subventions courantes de l'Etat pour les transports terrestres
 (En millions de F.)

	VOTEES 1 9 7 9	DEMANDEES 1 9 8 0	VARIATION En %
1°) S.N.C.F.			
- Compensation des charges de service public			
. services déficitaires.....	1 677	1 851,1	+ 10,4
. tarifs réduits...	894,8	1 075,9	+ 20,2
	2 571,8	2 927,0	+ 13,8
- Participation de l'Etat aux charges d'infrastructure...	2 914	4 223	+ 44,9
- Subvention d'équilibre			
. grandes lignes...	2 600	2 600	--
. banlieue.....	430	463	+ 7,7
	3 030	3 063	+ 1,1
TOTAL Subventions d'exploitation.....	8 515,8	10 212	+ 19,9
Subvention pour charges de retraites.....	6 120	7 100	+ 16
TOTAL S.N.C.F.	14 635,8	17 313	+ 18,3
2°) R.A.T.P.			
- Compensation des charges de service public.....	80,8	75	- 7,2
- Subvention d'équilibre.....	1 535	1 564	+ 1,9
	1 615,8	1 639	+ 1,4
3°) Autres subventions d'exploitation	30,6	41,9	+ 36,9
TOTAL	16 282,2	18 993,9	+ 16,6

b) Le recul sensible des dépenses d'investissement.

La réduction de l'aide de l'Etat aux équipements amorcée en 1979 sera poursuivie et accentuée en 1980.

Les autorisations de programme qui étaient restées inchangées en 1979 diminueront de 5,9 % tandis que les crédits de paiement, loin de retrouver la bonne progression de 1979 (+ 27,4 %) seront en baisse de 12,4 %.

Un bref examen du tableau ci-dessous montre que c'est principalement l'évolution des investissements pour les transports urbains en province qui est à l'origine de ce recul; en particulier, les crédits pour les contrats de développement sont réduits de moitié.

Tableau n° 4
Subventions d'équipement versées par l'Etat

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
	1979	1980	%	1979	1980	%
Transports urbains en Ile de France...	320,8	317	- 1,2	411	417	+ 1,5
Transports urbains en province.....	398	365,1	- 8,3	337,5	260,6	- 22,7
Divers (1).....	83,3	72	- 13,6	74,6	42,4	- 36,3
	802,1	754,1	- 7,2	823,1	720,0	- 12,5

(1) Notamment centres routiers et centres rail-route.

Signalons enfin la diminution des crédits prévus pour la batellerie (-13,3%).

4° Les programmes d'action prioritaire.

Cette vue d'ensemble des crédits pour les transports terrestres ne serait pas complète sans un bref aperçu de l'exécution des programmes d'action prioritaire du VII^e Plan.

Trois P.A.P. intéressent à divers titres les transports terrestres :

- le PAP n° 5 : désenclaver l'ouest, le sud-ouest et le Massif central ;
- le PAP n° 12 (action 3) : contrôle de la réglementation du travail ;
- le PAP n° 21 (action n° 3) : transports collectifs urbains.

a) Le PAP n° 5 prévoit entre autres l'amélioration des liaisons ferroviaires avec les régions de l'ouest, du sud-ouest et du centre. Le bilan de l'application de ce programme est le suivant :

- Modernisation du matériel roulant des grandes liaisons ferrées de l'ouest : les objectifs prévus pour 1979 ont été atteints dès 1978 ;

- L'électrification des lignes Bordeaux-Montauban et Narbonne-Port Bou se poursuit à un rythme accéléré qui permettra de mettre sous tension plus rapidement que prévu initialement les lignes : Bordeaux-Montauban (en 1980) et Narbonne-Port Bou (en 1981) ;

- Le plan ferroviaire Massif Central (remise à neuf du parc d'autorails, amélioration de la qualité du service sur la ligne Paris-Clermont-Ferrand) est en cours d'exécution. Un gain de 20 mn a été enregistré sur la ligne Paris Clermont-Ferrand par des relèvements de vitesse. La mise en marche du train « Le Cévenol » (Paris-Marseille via Clermont-Ferrand) pendant l'été 1979 a permis d'améliorer les relations avec l'Auvergne du Sud. Enfin, la modernisation du matériel roulant a été achevée en 1979.

- Des améliorations de la voie ont été effectuées en Bretagne. La première tranche du plan ferroviaire breton cofinancée par la S.N.C.F. et l'E.P.R. a été engagée en 1979. Les fréquences des trains ont été augmentées et l'électrification de l'Etoile d'Angers engagée en 1979 se finira vers 1983.

- Rappelons également que depuis 1979, le budget des transports terrestres regroupe l'ensemble des crédits affectés à la couverture des correctifs tarifaires appliqués par la S.N.C.F. au profit des régions visées par le PAP. Leur montant qui s'est élevé en 1979 à 64,8 millions de francs, sera seulement reconduit en 1980.

b) Le PAP n° 21 (action n° 3) implique une augmentation du nombre de déplacements effectués dans les transports collectifs urbains de 15 % en région parisienne et de 60 % en moyenne dans les agglomérations de province pendant le VII^e Plan.

Le niveau de réalisation est globalement satisfaisant, même si pour les grosses opérations de type nouveau comme les axes lourds et les contrats de développement le niveau de réalisation reste encore faible.

Tableau n° 5
Etat d'exécution des P.A.P. du VII^e Plan

	OBJECTIF VII ^e Plan	REALISATION 1976-1979	PROJET DE BUDGET 1980	REALISATION % (1)
P.A.P. N° 12 (action 3)				
- emplois à créer (contrôle routiers)	340	300	+ 20	88,2
- appareils de contrôle	3	2	-	66,7
- lecteurs d'appareils	18	12	-	66,7
P.A.P. N° 21 (action 3)				
- investissements en Ile de France	1 343 (MF75)	1 246 (MF75)	317 (MF cours)	92,8
- investissements en Province	1 285 -	950 -	350 -	73,9
- Etudes et développement	122 -	117 -	26,6 -	95,9

(1) % fin 1979.

PREMIERE PARTIE :
LES DEPENSES COMMUNES DU MINISTERE DES TRANSPORTS.

Comme on l'a indiqué, les dépenses regroupées au sein de la section commune du budget des transports sont plus nombreuses et plus importantes qu'elles ne l'étaient les années précédentes.

Ces modifications sont la traduction budgétaire de la restructuration administrative qui a suivi la création en 1978 d'un Ministère des transports dont les compétences ont été étendues à l'ensemble des dépenses d'infrastructure. Elles entraînent notamment :

- la prise en compte dans les frais de fonctionnement des services de personnels d'administration centrale relevant de l'aviation civile, de la météorologie, de la marine marchande, de la direction des ports et de la direction des routes ;

- le transfert à la section commune des subventions dont l'objet est commun à plusieurs secteurs. C'est ainsi que les crédits pour la desserte de la Corse figurent désormais dans cette section ; en effet, les crédits prévus à ce titre intéressent depuis cette année les liaisons aussi bien maritimes qu'aériennes entre l'île et le continent ;

- le regroupement des dépenses pour la recherche dans les transports, qu'elles soient directement assurées par l'Etat ou qu'elles prennent la forme de subventions à des organismes de recherche ; c'est ainsi que les subventions attribuées à l'I.S.T.P.M. sont inscrites depuis cette année à la section commune ainsi que les crédits d'études de la Direction des routes.

Compte tenu de ces modifications, il serait vain de tenter de comparer les crédits proposés pour 1980 à ceux votés en 1979. On peut cependant, par analyse, rechercher le sens de l'évolution prévue pour 1980 à structure budgétaire constante.

En 1980, la progression des crédits sera, en tenant compte de cette importante rectification, de 19,5 %, ce qui paraît satisfaisant eu égard à l'augmentation modérée de l'ensemble du budget des transports (+ 11,6 %).

Le montant total des crédits s'élèvera à 906,1 millions de francs, soit 2,6 % des crédits du Ministère. Cette somme servira à financer trois types de dépense :

- les dépenses de fonctionnement de l'administration des transports ;
- les subventions pour la desserte de la Corse ;
- la recherche et les études en matière de transport.

I. - LES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT DE L'ADMINISTRATION DES TRANSPORTS.

Le tableau ci-après présente les différentes dépenses nécessaires au fonctionnement de l'administration centrale des transports :

Tableau n° 6
Charges de fonctionnement et de retraite
de l'administration centrale

(En millions de francs)

	Votés 1979	Demandés 1980	Variation en %
Personnel en activité.....	84,30	141,60	+ 68
Personnel en retraite.....	120,20	146,57	+ 21,9
Charges sociales..	11,56	16,85	+ 45,8
Matériel et divers	47,03	49,41	+ 5,1
	263,09	354,43	+ 34,7

Comme les années précédentes, les charges de retraite du personnel représentent une part notable des crédits. Toutefois, on observera que les dépenses pour le personnel en activité seront en 1980 d'une importance comparable à celles de 1979. Ceci est la conséquence de la prise en compte des personnels des routes, des ports et de la marine marchande.

D'une façon générale, on notera la forte progression de l'ensemble de ces dépenses, principalement sous l'effet de la croissance très rapide des charges sociales.

II. - LES SUBVENTIONS POUR LA DESSERTE DE LA CORSE.

La quasi totalité de ces subventions est affecté à la réalisation de la « continuité territoriale » entre la Corse et le Continent.

On sait que le transport des voyageurs et des marchandises par la voie maritime entre le continent et la Corse est devenu depuis le 1er avril 1976 un service public concédé, exercé selon des tarifs alignés sur ceux de la S.N.C.F. et donnant lieu au versement d'une subvention de l'Etat.

Cette subvention, qui couvre la différence entre le prix de revient des compagnies maritimes et le prix de la traversée payé par les usagers, avait été estimée à 150 millions de francs environ en année pleine. Cependant, sous l'effet d'un accroissement sensible du trafic, en général, et du développement du transport de marchandises par roulage, en particulier, la flotte en service en 1976 a dû être renforcée par la mise en service de nouveaux navires. C'est ainsi que le trafic voyageurs s'est accru de 12,7 % en 1977, celui des voitures accompagnées de 17 % et celui des marchandises de 18,1 %. Il en a résulté une progression spectaculaire de la subvention versée par l'Etat en 1977. Fixée initialement à 164,2 millions de francs, elle devait atteindre 244,6 millions de francs à la fin de l'année 1977.

Il semblait cependant que la subvention de l'Etat fût stabilisée autour de 250 millions de francs, les crédits prévus pour 1978 et 1979 s'élevant respectivement à 249,9 et à 256,1 millions de francs par suite d'une progression plus modérée du trafic et de substantiels relèvements de tarifs.

En fait, la pause dans la croissance de la subvention budgétaire n'aura été que de courte durée. Celle-ci s'élève en effet dans le projet de budget 1980 à 293,8 millions de francs, soit 14,7 % de plus qu'en 1979.

Tableau n° 7
Subvention pour la Continuité territoriale

	Budget 1979	Budget 1980	Variation en %
S.N.C.M.....	206,80	229,92	+ 11,2
C.M.N.....	43,75	58,15	+ 32,9
Pitaluza et Cie..	4,45	4,84	+ 2
Divers.....	1,10	1,19	+ 8,1
	256,10	293,80	+ 14,7

On notera la forte croissance de la subvention attribuée à la Compagnie méridionale de navigation (C.M.N.) qui assure une partie des transports de marchandises vers la Corse. Cette hausse s'explique par l'entrée en service d'un nouveau cargo appartenant à cette compagnie et qui génère, du fait du bas niveau des tarifs de la continuité territoriale, un déficit d'exploitation de 18 millions de francs par an.

En ce qui concerne le **trafic maritime** en 1978 et 1979, les grandes tendances sont les suivantes :

- croissance soutenue du trafic des passagers et véhicules accompagnés : le nombre de passagers transportés s'est élevé à 1 222 313 en 1978, en augmentation de 10 % sur 1977. Pour les véhicules accompagnés, la progression est de 14 % (351 096 véhicules transportés) ;

- poursuite du développement du trafic de roulage : les marchandises transportés par navires rouliers sont de plus en plus nombreuses. Elles représentent en 1978, 87 % du trafic global ;

- développement du trafic roulier pour compte propre.

Au total le trafic de marchandises a progressé de 10,8 % en 1977 (449 938 t) et de 10,6 % en 1978 (497 613 t).

Pour faire face à l'augmentation actuelle et future du trafic, plusieurs **nouveaux navires** sont entrés en flotte ou ont été commandés.

C'est ainsi que la Société Nationale maritime Corse-Méditerranée (S.N.C.M.), filiale de la C.G.M. et de la S.N.C.F., qui assure tout le transport des passagers a mis en service en juin 1979 un paquebot transbordeur de 138 m de long, le « Cyrnos », qui remplace le « Fred Scamaroni » sur les liaisons entre Nice et la Corse. D'autre part un autre paquebot transbordeur, de 145 m de long et à forte capacité (2 200 passagers et 700 voitures) a été commandé pour 1981.

En ce qui concerne le transport des marchandises, deux nouveaux cargos pouvant embarquer une longueur de véhicules de 1 200 m ont été commandés. Le premier a été mis en service en septembre 1979. Il s'agit du « Monte Stello » de la S.N.C.M. L'autre sera mis en service au printemps 1980 et sera exploité par la Compagnie méridionale de navigation (C.M.N.). Pour des raisons demeurées obscures, seul le cargo commandé par la C.M.N. fera l'objet d'une

subvention d'exploitation complémentaire (12 millions de francs en 1980) ; les navires de la S.N.C.M. ne bénéficieront d'aucun supplément de crédits.

Comme l'année précédente, l'exercice 1978 a été favorable aux deux grandes compagnies exploitantes, surtout à la S.N.C.M. qui a su profiter de la bonne fréquentation touristique de l'île.

Le tableau ci-dessous retrace les conditions de l'équilibre financier des deux compagnies.

Tableau n° 8
Résultats d'exploitation des compagnies maritimes
desservant la Corse

(En millions de F.)

	S.N.C.M. 1977	S.N.C.M. 1978	C.M.N. 1977	C.M.N. 1978
Produits d'exploitation.....	349,32	421,45	21,45	23,324
Charges d'exploitation.....	538,69	609,84	61,10	65,626
Résultats avant subvention.....	- 189,37	- 188,39	- 39,65	- 42,302
Subvention.....	196,99	204,53	40,45	42,420
Résultats après subvention.....	+ 7,62	+ 16,14	+ 0,80	+ 0,118

Pour 1979, en revanche, les prévisions actuelles sont plus pessimistes puisque la S.N.C.M. escompte un déficit de 10 millions de francs, dû notamment à l'entrée en service du « Cyrnos » et du « Monte Stello », et la C.M.N. un résultat négatif de 2 millions de francs.

**

Il est important de constater que pour la première fois, une subvention pour la desserte aérienne de la Corse est inscrite dans le projet de budget. L'aide de l'Etat qui est destinée à permettre des abaissements de tarif (sans descendre, il est vrai, au niveau des tarifs maritimes) s'élève pour 1980 à 12 millions de francs.

Enfin, comme les années précédentes, l'Etat contribuera très largement à la couverture du déficit du chemin de fer Corse. Ce réseau qui a été concédé non à la S.N.C.F. mais à une société dénommée C.F.T.A. jusqu'au 31 décembre 1981, est chroniquement déficitaire.

Tableau n° 9
Résultats d'exploitation des chemins de fer Corse

	1977	1978	1979	1980
	réalisation	réalisation	estimation	prévision
Charges.....	15,32	17,63	19,36	21,17
Produits.....	4,87	6,30	6,60	7,20
Résultat hors taxe..	- 10,45	- 11,33	- 12,76	- 13,97
T.V.A.....	- 0,51	- 0,48	- 0,64	- 0,70
Résultat toutes taxes comprises.....	10,96	11,81	13,40	14,67
Subvention de l'Etat	9,87	10,64	12,06	13,20

La subvention inscrite à ce titre au budget de 1979 était de 11,9 millions de francs, soit légèrement moins que la contribution résultant de l'application de la convention (12,06 millions de francs). Le complément sera porté dans la loi de finances rectificative de fin d'année.

Pour 1980, la subvention de l'Etat devrait atteindre 14,66 millions de francs, soit une progression de 9,4 % en un an.

III. - LA RECHERCHE ET LES ETUDES.

On examinera, d'une part, les subventions versées aux organismes de recherche relevant de la compétence du ministère des transports, d'autre part, les études menées et financées directement par l'Etat.

L'ensemble des crédits correspondants s'élèvent à **238,12 millions de francs**, soit à 26,3% des crédits de la section commune.

A. - Les subventions aux organismes de recherche.

Outre les subventions à l'Institut de recherche des transports (I.R.T.) qui figurent traditionnellement sous cette rubrique, le budget 1980 comporte les subventions à l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes (I.S.T.P.M.) qui relevait jusqu'à présent du budget de la marine marchande ainsi que des subventions d'équipement à divers organismes de moindre importance :

Tableau n° 10
Subventions aux organismes de recherche

	VOTES 1 9 7 9	DEMANDES 1 9 8 0	VARIATION En %
<u>I.R.T.</u>			
- fonctionnement.....	24,43	27,58	+ 12,9
- investissement (C.P.)..	18,03	17,66	- 2,1
	42,46	45,24	+ 6,6
<u>I.S.T.P.M.</u>			
- fonctionnement.....	31,01	35,10	+ 13,2
- investissement (C.P.)..	7,80	8,90	+ 14,1
	38,81	44,00	+ 13,4
<u>Autres organismes (titre VI-C.P.)</u>			
- Office national d'études et de recherches aéronautiques.....	11,00	11,00	-
- Union technique de l'automobile et du cycle.....	1,20	1,00	- 16,7
- Action thématique programmée.....	2,20	11,34	+ 415,5
	14,40	23,34	+ 62,1

Étant donné que le présent rapport ne traite que des transports terrestres, on voudra bien continuer à se reporter au rapport présenté par notre collègue M. LE PORS pour ce qui concerne les activités et les crédits de l'I.S.T.P.M.

Pour ce qui est de l'Institut de recherche des transports (I.R.T.), les subventions qu'il percevra en 1980, soit 45,2 millions de francs, seront supérieures de 6,6 % seulement à celles de 1979 année au cours de laquelle la progression a été de 15,6 %. Les autorisations de programme correspondant à la subvention d'équipement reçue (17,7 millions de francs) seront égales à 17,96 millions de francs, soit une diminution de 8 % par rapport à 1979. On assiste donc à un net ralentissement de l'effort financier consenti en faveur des études menées par l'I.R.T.

Il convient de rappeler à cet égard que l'I.R.T. exerce une double activité. Il a d'abord une activité de recherche proprement dite, correspondant à un programme adopté chaque année par son Conseil d'Administration, et des activités hors programme concernant notamment le suivi technique

d'opérations de développement de modes nouveaux de transport et la gestion d'actions thématiques programmées sur l'automobile.

a. - Le programme de recherche comprend cinq parties :

1° *Transports urbains et régionaux.*

- L'évolution et la diversification des services de transports collectifs. Parmi les recherches terminées ou en cours il faut signaler celles relatives aux transports par taxis en zone rurale, l'information des usagers des réseaux d'autobus, les besoins de transports des handicapés physiques, la desserte des zones péri-urbaines.

- Mobilité en zone urbaine. L'I.R.T. a étudié notamment les formes d'usage de la voiture en liaison avec les activités des membres de la famille, les relations entre la pratique des achats et la mobilité, et l'évolution des temps de transports dans quelques villes françaises.

- Qualité de l'offre de transport. Cette action de recherche comprend l'analyse des conditions de progression des autobus sur bandes réservées. Les premières études sur Paris ont montré l'influence du couloir réservé sur la diminution des facteurs d'irrégularité des autobus. Une enquête à Marseille, en cours d'exploitation permettra de comparer l'efficacité de différents systèmes de protection destinés à renforcer le couloir réservé.

- Utilisation de la voirie (plans de circulation irrégulation du trafic).

2° *Transports interrégionaux.*

Six actions de recherche sont entreprises dans ce domaine, dont quatre concernent l'économie des transports, les deux autres étant relatives à l'exploitation des routes et autoroutes et à la régulation maritime.

En ce qui concerne l'économie des transports, les recherches sont orientées vers une meilleure connaissance de la demande (voyageurs et marchandises) en vue de la réalisation de projections à moyen et long terme ou de la définition de stratégies de transport. Parallèlement sont menées des analyses sur l'impact des investissements de transport (impact d'un port sur sa région) et sur les différents points de la chaîne de transport de marchandises (transports par navires rouliers, études de la navigation fluviale).

En ce qui concerne l'exploitation des routes et autoroutes, les travaux portent essentiellement sur le problème des communications avec les conducteurs.

Les recherches relatives à la régulation du trafic maritime concernent la circulation dans les zones difficiles : détroit et chenaux d'approche portuaires. En 1979, l'I.R.T. a été conduit à étudier l'organisation et la régulation du trafic en Manche.

3° *Composants critiques* : (essais de moteurs linéaires)

4° *Effets négatifs des moyens de transport.*

Les recherches portent sur le bruit et la pollution de l'air dus aux transports et à la circulation automobile ; leur but est la mesure et la prévision de la gêne provoquée et ses effets sur l'homme.

S'ajoutent également quelques études concernant la fatigue des voyageurs (voyageurs debout dans l'autobus et voyageurs de grande ligne de la S.N.C.F.).

Une place croissante est réservée dans ce sous-programme aux recherches sur les économies d'énergie des transports terrestres.

5° *Application de l'informatique aux transports* :

b. - Les autres activités de l'I.R.T. concernent la gestion des actions thématiques programmées (A.T.P.) et le suivi du développement de nouveaux modes de transport.

1° *Les actions thématiques programmées* :

L'objectif d'une A.T.P. est d'orienter la recherche publique ou privée sur des thèmes déterminés, par des contrats financés à 50 % par l'Etat. L'I.R.T., assisté d'un comité scientifique, définit les thèmes d'appels d'idées, consulte la profession (industriels, bureaux d'études, laboratoires de recherche), passe les contrats de recherche et en assure le suivi.

- A.T.P. sécurité des véhicules :

Cette action thématique programmée a pour objet le renforcement de la sécurité routière grâce à des améliorations apportées aux véhicules. Principalement centrée à l'origine sur la protection des victimes impliquées dans les accidents, elle s'est intéressée plus récemment à certains aspects de la prévention des accidents. L'action porte dans sa majeure partie sur les voitures particulières pour lesquelles les solutions techniques sont les plus difficiles à mettre en oeuvre. L'action a été étendue progressivement aux problèmes des poids-lourds et des deux-roues.

A ces études de type technologique, s'ajoutent des études d'évaluation destinées à mieux cerner les circonstances d'accidents et à mieux dégager les priorités de recherches.

En juin 1979, les constructeurs français ont présenté deux véhicules de synthèse ne dépassant pas 800 kg. Ces voitures, qui par leurs dimensions et leurs poids se situent dans le bas de la gamme moyenne du parc automobile français, sont du point de vue de la protection des occupants, bien supérieures aux voitures actuellement en production, notamment en cas de choc frontal.

- A.T.P. Energie et nuisances des véhicules terrestres :

Le programme de recherches sur l'automobile a été conçu en fonction de quatre préoccupations :

- sécurité des occupants des véhicules, mais aussi des autres usagers de la route, piétons notamment ;

- économie de carburant ;

- protection de l'environnement contre le bruit et la pollution ;

- construction et vente au moindre coût.

2° *Les opérations de développement.*

A la demande de la Mission de la Recherche, L'I.R.T. assure, pour le compte des comités de développement, un suivi technique des opérations de développement relatives aux modes nouveaux de transport : POMA 2000, aérotrain suburbain, ARAMIS, BI-MODE, TELEBUS, Autobus électrique en centre ville, Aéroglisseur N 500. Ces opérations entrent dans le cadre des expérimentations et des études menées pour le compte du ministère des transports.

B. - Les études et expérimentations.

On examinera sous cette rubrique d'une part les études et statistiques sous-traitées par le ministère des transports et pour lesquels des crédits sont prévus aux titres III et V du budget, d'autre part, les expérimentations de transports collectifs urbains qui font l'objet d'une subvention de l'Etat inscrite au titre VI. Quant aux études et recherches de l'aviation civile et de la météorologie, elles seront examinées dans le rapport spécial de notre collègue FORTIER, rapport auquel on voudra bien se reporter.

a. - Les études et statistiques réalisées en 1978 et 1979.

Au total 3,93 et 2,90 millions de francs ont été affectés respectivement en 1978 et 1979 à cet usage.

Les principales réalisations ont porté sur les points suivants :

- prévisions de trafic et d'activité dans les transports de marchandises ;
- analyse de la concurrence rail-route sur l'axe Paris-Est ;
- étude du transport combiné sur l'axe Lyon-Marseille ;
- études financières sur les transports dans l'agglomération d'Orléans, sur le financement des autoroutes et sur les transports urbains ;
- gestion des fichiers de la banque de données des transports ;
- lancement d'une enquête sur les transports scolaires ;
- études sur le parc et l'usage de la voiture particulière.

b. - Les expérimentations de nouveaux modes de transport collectif.

L'Etat intervient dans le domaine des nouveaux systèmes de transport collectif en subventionnant les essais sur les matériels et les études sur leurs possibilités d'exploitation et leur coût.

Désormais, la plupart des modes nouveaux ont atteint la phase d'expérimentation qui nécessite le choix d'un site urbain où l'on puisse simuler puis assurer une véritable exploitation du système. Il est vrai cependant que les retards ont été constatés dans le démarrage de ces expérimentations, retards qui proviennent de la durée des mises au point préalables et de la difficulté de

choix des sites (présence d'une desserte concurrente par un autre mode de transport, coût pour les collectivités locales, etc...).

- En 1978, les autorisations de programme ont été engagées principalement en faveur du projet « POMA 2000 » en vue de la réalisation de l'avant-projet détaillé de la ligne d'expérimentation commerciale de Laon (Aisne) et du projet « ARAMIS » pour la réalisation de la dernière phase d'essais avant la construction du site d'expérimentation technique.

Elles se sont élevées à 7,44 millions de francs.

Les crédits de paiement ont été utilisés pour honorer les conventions antérieures concernant le V.A.L. et le T.R.A.X., ainsi que les premières phases d'Aramis et de l'autobus futur.

- En 1979, devraient être engagés la construction de l'infrastructure du site de Laon pour « POMA 2000 » et la mise en place du trottoir roulant accéléré entre le métro et la gare des Invalides du système « T.R.A.X. ». D'autre part, dans le cadre du projet d'autobus futur, une convention devrait être signée avec l'Union des Transports Publics Urbains et Régionaux pour le suivi des études et des travaux.

Les autorisations de programme engagées devraient atteindre 32 millions de francs.

- En 1980, est prévue la réalisation du site d'essais d'ARAMIS en région parisienne ainsi que l'expérimentation du VEC sur un site parisien qui pourrait être la liaison souterraine entre le Pont Neuf et les Halles.

La dotation inscrite au budget 1980 s'élève à 11,28 millions de francs en autorisations de programme et 2 millions de francs en crédits de paiement.

Le montant des dotations 1979 et 1980 permettra d'engager une première tranche, de l'ensemble des expérimentations des systèmes POMA 2000 (40 MF) et ARAMIS (17 MF).

IV - LES ECONOMIES D'ENERGIE DANS LES TRANSPORTS.

Dans le secteur des transports, sur l'ensemble de l'année, la consommation de carburant se développe à un rythme annuel de 2,5% à 3% et celle du gazole à un rythme annuel de 5 à 6%.

Depuis 1973, la part de l'énergie consommée dans le secteur des transports a cru légèrement plus vite que la consommation totale. En effet, en 1973, le secteur des transports absorbait 31,8 millions de Tep soit 18,2%; en 1977, cette part croissait à 19,3%.

Cette augmentation recouvrait pourtant une évolution différente selon les modes de transports.

Tableau n° 11
Structure de la consommation de carburants dans les transports.

	1973	1977
Voitures particulières.....	45,9	41,8
Poids lourds.....	25,1	28,1
Navires.....	17,4	14,8
Avions.....		5,5
Trains.....	11,6	5,8
Divers.....		4
	100	100

Un premier résultat a été obtenu en ce qui concerne la consommation des voitures particulières puisque, sur la période 1973-1978, son taux de croissance moyen annuel est de 2% alors qu'il était auparavant de 8%.

Il est évident que la limitation de la progression de la consommation d'énergie dans les transports constitue un objectif prioritaire. D'après certaines estimations, un niveau de 44 millions de T.E.P. en 1985 est possible. Cela suppose une double action dans la voie de :

- la recherche d'économie dans chaque mode de transport résultant des interventions de l'Agence pour les Economies d'Energie et des mesures spécifiques prises par les professions ;

- l'incitation à l'utilisation préférentielle des transports collectifs.

1° *La voiture particulière.*

Le programme national d'économies d'énergie approuvé en juin dernier comporte un certain nombre de mesures à prendre dans ce domaine :

- respect des limitations de vitesses :

Les vitesses limitées des automobiles n'ont pas été modifiées mais le contrôle du respect de leur application sera renforcé. Des contrôles inopinés seront faits dans tous les départements et l'exécution des sanctions sera accélérée.

- Conception de véhicules nouveaux économes en énergie :

La Régie Renault et le groupe Peugeot-Citroen s'engagent à étudier et réaliser, avec l'aide de l'Agence pour les économies d'énergie, un prototype d'essai dérivé d'un modèle standard et économisant 25% de la consommation de carburant.

- consommation des véhicules automobiles :

Il sera demandé aux constructeurs français de réduire d'au moins 10% la consommation moyenne pondérée des véhicules qui seront mis en circulation en 1983.

- Permis de conduire :

La partie théorique de l'examen du permis de conduire comportera des questions sur la consommation énergétique des véhicules et les moyens de la réduire par une conduite adaptée.

- Surtaxation des véhicules fortement consommateurs :

La surtaxe à la vignette applicable aux voitures particulières de 17 CV ou plus sera fortement majorée.

- Economies de consommation des grands parcs automobiles (E.D.F. et P.T.T.):

Les P.T.T. et E.D.F.-G.D.F. devront réduire de 10% la consommation annuelle de carburant de leurs parcs de véhicules.

- Il convient d'observer cependant que ces mesures de type plutôt administratif devraient pour être efficaces être complétées par un changement dans le comportement même des conducteurs. Toutes les expériences montrent en effet que la façon de conduire a une influence décisive sur la consommation des véhicules et qu'il est possible, par des méthodes simples, de diminuer la consommation d'au moins 10%.

2° Les transports routiers.

Les quatre fédérations nationales de transporteurs routiers ont établi des programmes d'action visant à faire économiser l'énergie par leurs adhérents et ont entrepris les programmes de sensibilisation correspondants en liaison avec l'Agence pour les économies d'énergie.

Les actions engagées concernent notamment :

- le suivi et l'analyse des consommations ;
- l'optimisation de la gestion du parc de véhicules ;
- l'information et la formation du personnel ;
- le choix de nouveaux véhicules ;
- l'amélioration de l'entretien des véhicules.

D'autre part, les deux constructeurs français de véhicules industriels et la Fédération française de la carrosserie ont établi un programme d'actions visant à réduire la consommation des nouveaux véhicules.

Enfin, sur le plan réglementaire, diverses mesures ont été prises concernant les limitations de vitesse et l'obligation d'un limiteur de vitesse pour les transports de matières dangereuses.

3° La R.A.T.P.

L'analyse des conditions de circulation en Région parisienne montre que l'essentiel de l'effort doit porter sur l'amélioration des conditions

d'exploitation des autobus. Les couloirs réservés sont, à cet égard un moyen des plus sûrs. Leur longueur est d'environ 100 kilomètres à Paris, mais elle ne dépasse pas 30 kilomètres en banlieue.

Il sera nécessaire d'obtenir que les couloirs réservés à la circulation des véhicules de transport en commun le soient effectivement ainsi que d'établir avant la fin de l'année, pour la région Ile de France un plan de circulation cohérent sur l'ensemble des routes à grande circulation.

La R.A.T.P. a consommé en 1978 environ 900 millions de Kwh et 70 000 Tep sous d'autres formes, ce qui correspond à une consommation totale d'énergie primaire de 300 000 Tep.

A la demande de l'Agence pour les économies d'énergie, la R.A.T.P. a établi en mars 1979 un programme d'économies d'énergie. La réalisation de ce programme devrait permettre d'économiser environ 40 000 Tep en 1983, soit 10% de ce qu'aurait été la consommation globale de la Régie, si les évolutions tendanciennes avant 1973 n'avaient pas été infléchies.

4° Les transports interurbains de voyageurs et la S.N.C.F.

La voiture individuelle assurant plus de 80% des transports de personnes à plus de 100 km, un report même faible vers les autres modes de transport entraînerait un accroissement substantiel de leur trafic, c'est ainsi que la S.N.C.F. estime qu'une meilleure utilisation du chemin de fer permettrait d'économiser sans difficulté 2,5 millions de tonnes de carburant.

Dans cette optique, la mise en service du T.G.V. Paris-Lyon à partir de 1981 devrait se traduire par le report d'un certain trafic de l'avion et de la voiture particulière sur la voie ferrée. On a calculé que le T.G.V. permettrait d'économiser environ 100 000 tonnes de pétrole.

D'une manière générale, trois démarches peuvent être poursuivies qui sont génératrices d'économie d'énergie :

- l'accroissement de la capacité des trains par la mise en service sur les grandes lignes de voitures à deux niveaux ;

- la réalisation d'investissements lourds au niveau des infrastructures ;

- des incitations tarifaires à voyager en dehors des pointes. Quelques premières mesures en ce sens sont intervenues en octobre 1979.

En 1978, la S.N.C.F. a consommé environ 5,5 milliards de kwh et 700 000 tonnes d'équivalent pétrole (Tep) sous d'autres formes, ce qui correspond à une consommation totale d'énergie primaire de l'ordre de 2 millions de tonnes d'équivalent pétrole. Il est intéressant de noter que 80% de la consommation de la S.N.C.F. sont dépensés dans la traction des trains, 5% dans le chauffage et la climatisation de voitures, 15% pour le reste de l'entreprise. Il faut, enfin, noter que près de la moitié de l'électricité consommée l'est en heures creuses.

A la demande de l'Agence pour les économies d'énergie, la S.N.C.F. a établi au mois de juin 1978, **un programme d'économies d'énergie à l'horizon 1985.**

Les efforts de la S.N.C.F. porteront principalement sur la modernisation des trains et sur la sensibilisation du personnel aux problèmes d'économie d'énergie. Surtout -et on ne saurait trop insister sur l'importance de ce choix- **il est nécessaire que les pouvoirs publics apportent leur appui à la S.N.C.F. pour promouvoir le trafic ferroviaire chaque fois que cette action est susceptible de faire réaliser des économies d'énergie.**

La réalisation de ce programme qui concerne aussi bien le matériel roulant que les installations fixes et les locaux, devrait permettre **d'économiser environ 200 000 Tep en 1985, soit 10% de ce qu'aurait été la consommation globale de la S.N.C.F. à cette date si aucune mesure d'économie n'avait été prise.**

2^e PARTIE : **LES TRANSPORTS TERRESTRES A LONGUE DISTANCE.**

Il paraît nécessaire de distinguer les transports à longue distance des transports en zone urbaine dans la mesure où la nature du service rendu aux usagers ainsi que les moyens d'intervention dont dispose l'État sont eux-mêmes profondément différents.

C'est ainsi que la majeure partie des crédits de l'Etat affectés aux transports interurbains est constituée des subventions d'exploitation ou de caractère social versées à la S.N.C.F. au titre de son réseau principal (voir ci-dessus tableau 2). En revanche, l'intervention de l'Etat en faveur des transports collectifs urbains revêt le plus souvent la forme d'une aide à la réalisation d'infrastructures ou d'investissements en matériels.

On distinguera successivement :

- le chemin de fer ;
- la route ;
- la voie d'eau.

Il est rappelé que les crédits relatifs aux infrastructures en routes et voies navigables sont examinés dans le rapport que votre collègue Moinet leur consacre.

CHAPITRE 1 : LE CHEMIN DE FER.

L'année 1979 sera sans doute pour la S.N.C.F. celle de la signature du contrat d'entreprise qu'elle a négocié avec l'État. Ce contrat, qui engage la S.N.C.F. jusqu'en 1982, planifie en quelque sorte les aides qui seront accordées par l'Etat en contrepartie de l'amélioration progressive des résultats de l'entreprise.

Avant d'examiner plus précisément le contenu de ce contrat dont les incidences budgétaires apparaîtront pour la première fois en 1980, il est nécessaire de rappeler quelles furent l'évolution du trafic et la gestion de l'entreprise en 1978 et 1979.

I - LE TRAFIC : LEGERE AMELIORATION.

Le trafic de la S.N.C.F. s'était ressenti en 1977 du ralentissement de l'activité économique ; on avait même constaté une baisse des acheminements

de marchandises (- 3,4%), compensée en partie seulement par une légère progression du transport des voyageurs (+ 1%).

Globalement, la situation s'est redressée en 1978 puisque, comme le montre le tableau suivant, tous trafics confondus, la progression est de 2,4% (banlieue parisienne incluse).

Tableau n° 11
Evolution du trafic de la S.N.C.F.

	1976		1977		1978		1er sem. 1979	
	U.K. (1)	%	U.K. (1)	%	U.K. (1)	%	U.K. (1)	%
Voyageurs	51,50		51,82	+ 0,6	53,50	+ 3,2	26,65	- 1,3
(dont Réseau principal)	(43,86)		(44,36)	(+ 1)	(45,88)	(+ 3,4)	(22,70)	(- 1,4)
Marchandises	68,51		66,21	(- 3,4)	67,32	(+ 1,7)	35,82	(+ 2)
	120,01		118,03	- 1,7	120,82	+ 2,4	62,47	+ 0,6

(1) Milliards d'Unités/km (nombre de voyageurs ou de tonnes parcourus moyen en km).

En ce qui concerne le transport des voyageurs, qui a connu en 1978 une bonne progression, le réseau principal s'est développé plus vite que le réseau de banlieue (+ 3,4 % contre + 2,2 %).

Comme les années précédentes, on observe un tassement du trafic de 1^{re} classe, dont la part est tombée d'une année sur l'autre de 18,3 % à 16,7 %, et qui subit la conséquence de l'amélioration du confort en 2^e classe. Les voyages en couchettes et en wagons-lits, en revanche, continuent à progresser (+ 4 %). De même, les transports de voyageurs avec automobiles ont confirmé le redressement amorcé au cours de l'exercice 1977, tout en attestant l'intérêt que peut présenter la tarification « tricolore ». Celle-ci a fait l'objet de campagnes publicitaires spécialement orientées sur les avantages des trains autos-couchettes dans la période « bleue » pendant laquelle une réduction de 50 % est accordée sur les tarifs normaux : le trafic de cette période, qui concerne environ 220 jours de l'année, a connu une croissance de 19 %, supérieure à celle des périodes « blanches » et « rouges » (14 %).

Il est intéressant de constater enfin que le trafic des trains omnibus continue de croître, quoique à un rythme inférieur à celui des trains rapides :

Trafic	1977	1978	Variation
	(milliards de wag./km)		
- Rapides et express	39,75	41,20	+ 3,7 %
- Omnibus	4,61	4,68	+ 1,5 %

Les marchandises transportées se sont situées en volume à un niveau égal à celui de l'exercice précédent (214 millions de tonnes).

Tableau n° 12
Trafic marchandises de la S.N.C.F.

	1977	1978	Variation en %	le semest. 1978	le semest. 1979	Variation en %
Tonnage kilométrique (en milliards de tk)						
- wagons complets..	61,8	62,8	+ 1,6	32,79	33,45	+ 2,0
- wagons de parti- culiers vides....	2,93	2,96	+ 2,1	1,53	1,56	+ 2,0
- transports rou- tiers du tarif 113	0,60	0,64	+ 6,0	0,34	0,34	-
- expéditions (colis et détail)	0,94	0,93	- 1,0	0,46	0,47	+ 1,9
TOTAL	66,2	67,3	+ 1,7	35,12	35,82	+ 2,0

En particulier on constate que les trafics « lourds » (combustibles minéraux solides, minerais, produits de la sidérurgie, produits pétroliers, produits de carrières et matériaux de construction) ont globalement augmenté de 2,1 %. Cet accroissement recouvre en fait une nouvelle baisse de 4,9 % des combustibles minéraux solides qui s'est trouvée plus que compensée par la forte hausse des produits pétroliers (+ 7,5 %) et les progressions, nettement plus modérées, enregistrées sur les produits de la sidérurgie (+ 3,1 %), les minerais (+ 1,7 %) et les produits de carrière et matériaux de construction (+ 1,5 %).

Pour les autres marchandises regroupées sous l'appellation de trafics « diffus », les résultats accusent une expansion d'ensemble de 1,2 %; mais celle-ci est la résultante d'évolutions très diversifiées selon les secteurs d'activité. Des hausses très substantielles ont été observées pour les céréales (+ 15,6 %) ainsi que pour les transports de conteneurs (+ 8,3 %) et le trafic des véhicules routiers sur wagons (+ 11,9 %). Des progrès, quoique moins importants, ont également été constatés pour les produits chimiques (+ 2,4 %) et les engrais (+ 0,8 %). Des baisses plus ou moins fortes ont affecté les transports des denrées périssables (- 3,7 %) des boissons (- 1,3 %), des véhicules et machines agricoles (- 2 %), des bois (- 5,9 %) et des produits des industries mécaniques et électriques (- 11,1 %).

Compte tenu de cette évolution du trafic marchandises, il n'est pas sans intérêt de rechercher si la part de la S.N.C.F. dans le marché des transports reste au moins égale à celle des années précédentes. Sur ce point, les données contenues dans le tableau ci-dessous n'incitent guère à l'optimisme: le transport routier progresse nettement plus vite que le transport ferroviaire.

Tableau n° 13
Répartition du trafic de marchandises selon le mode de transport.

	1975	1976	1977	1978
S.N.C.F.....	35	35,1	36	33,9
Route.....	43	43	47	49,2
Voies d'eau..	6,6	6,1	6	5,5
Oléoducs.....	15,4	15,8	11	11,4
	100	100	100	100

Il est probable, à cet égard, que la S.N.C.F. reste en ce domaine très dépendante de l'évolution des industries lourdes et que la politique commerciale plus active qu'elle déploie depuis quelques années ne suffit pas à compenser la médiocrité de la conjoncture.

Cette politique commerciale plus dynamique ne doit pas pour autant être abandonnée compte tenu, en particulier de la libéralisation progressive du transport routier (voir ci-après chapitre 2). Rappelons à ce propos que la S.N.C.F. a mis au point à l'intention de sa clientèle une gamme de services très développée :

- service « Rapolège » : service de trains légers accéléré permettant de relier deux points quelconques du territoire, à la demande, sans passer par les triages ;

- service « point à point » : service de groupage de voyageurs entre deux grandes agglomérations, actuellement en vigueur entre Lyon et Lille ;

- service « TARC » : service regroupant des rames de provenance et d'expéditeurs différents vers une destination unique (régions de Limoges et d'Amiens) ;

- service « TARD » : service regroupant des rames de même origine mais de destinations différentes ;

- service combiné rail-route ;

- service de transport par conteneurs ;

- services express des livraisons du SERNAM.

II - LA SITUATION FINANCIERE DE LA S.N.C.F. : REMODELAGE DES SUBVENTIONS.

Le tableau ci-après retrace l'équilibre du compte d'exploitation de la S.N.C.F. depuis 1976. Schématiquement, les recettes commerciales de la S.N.C.F. correspondent à peu près à ses dépenses en personnel, les autres recettes couvrant les frais financiers et les frais de gestion. En fait, comme on le verra plus loin, il est nécessaire d'analyser le poste « contributions publiques » - lequel comprend des sommes de nature très diverse - pour mesurer de façon exacte la qualité de la gestion de la S.N.C.F.

Tableau n° 14
Evolution des grandes catégories de recettes et de dépenses de la S.N.C.F.

(En milliards de F)

	1 9 7 6	1 9 7 7	1 9 7 8	PREVISIONS 1979	
				milliards de F.	en % du total
- Recettes					
- recettes commerciales....	16,68	17,24	19,76	22,70	59
- contributions publiques (1)	7,55	10,04	10,39	12,17	51
- recettes diverses.....	2,11	2,40	2,46	3,73	10
- TOTAL.....	26,34	29,68	32,61	38,60	100
- Dépenses					
- dépenses de personnel....	16,16	18,47	20,02	22,35	58
- dépenses de gestion.....	7,71	8,24	9,08	11,43	30
- charges financières..	3,59	3,92	4,63	4,82	12
- TOTAL.....	27,46	30,63	33,73	38,60	100
- RESULTATS....	- 1,12	- 0,95	- 1,12	-	

(1) Non compris les subventions pour charges de retraite.

1° Les recettes commerciales : leur montant est en progression de 13,8 % d'une année à l'autre. L'accroissement ressort à 15,9 % pour le transport des voyageurs et à 12,2 % pour les marchandises.

Ces écarts sont la conséquence des effets conjugués du développement du trafic (voir ci-dessus) et des relèvements de tarifs auxquels la S.N.C.F. a été autorisée de procéder, soit :

- transport de voyageurs : + 15 % au 1er mai 1978 ; + 7,5 % au 1er février 1979 ; + 5,5 % au 1er septembre ;

- transport de marchandises : + 6 % au 1er février 1978 ; + 10 % au 1er mai 1978 ; + 5,1 à 10,5 % au 1er février 1979.

En outre, de nouvelles augmentations modulées selon les produits, sont appliquées progressivement depuis mai 1979. Différentes dates d'entrée en vigueur sont négociées avec les utilisateurs. Ces augmentations seront en moyenne du même ordre que celles de février.

Pour 1978, l'augmentation moyenne des tarifs est de 12,5 % pour les voyageurs et 13,6 % pour les marchandises Elle est très nettement supérieure à celle de 1977 (+ 4,7 % et + 4,9 %). Les hausses de 1979 seront du même ordre.

On notera, par ailleurs, l'introduction en 1979 d'une **modulation des tarifs de voyageurs**. Cette modulation devrait bénéficier aux couples, aux familles de trois ou quatre personnes, aux personnes âgées et aux touristes. Toutefois, les avantages tarifaires ne seront pas accordés les jours de pointe, l'objectif étant de mieux remplir les trains pendant les jours de semaine. En fait, la S.N.C.F. a étendu aux trains ordinaires, la tarification « bleu-blanc-rouge » déjà appliquée aux trains autos-couchettes. Elle espère ainsi concurrencer efficacement la voiture particulière et l'avion pour les voyages effectués à deux personnes. D'après certaines estimations, le voyage Paris-Marseille reviendrait ainsi pour un couple à 527 F en voiture particulière de 8 CV, à 672 F par avion et à 462 F par le train en 1^{re} classe.

Globalement, les hausses tarifaires intervenues depuis 1978 ont permis un certain rattrapage par rapport à l'évolution des prix :

Tableau n° 15
Evolution des tarifs S.N.C.F. par rapport au P.I.B. marchand

	PRIX P. I. B.	TARIFS VOYAGEURS (RESEAU PRINCIPAL)	TARIFS WAGONS
1970.....	100	100	100
1975.....	150	135,6	135,4
1976.....	164,7	149,6	146,3
1977.....	178,3	153,8	155,7
1978.....	195,5	175,8	179,1

La situation devrait aller en s'améliorant car, comme on le verra plus loin, une clause du contrat d'entreprise prévoit que la S.N.C.F. pourra augmenter ses tarifs voyageurs dans la limite du taux de croissance des prix du P.I.B. et qu'une liberté quasi totale lui sera laissée pour fixer ses tarifs de marchandises.

2° Les contributions de l'Etat.

Dans le projet de budget pour 1980, les subventions et indemnités versées par l'Etat à la S.N.C.F. à des titres divers s'élèvent à 17,31 milliards de francs, soit 18,3 % de plus qu'en 1979, année au cours de laquelle la progression des crédits a pu être limitée à 5,5 %.

Cependant, cette masse financière considérable est la somme de subventions de nature très diverse et d'évolution souvent divergente :

Tableau n° 16
Concours financiers de l'Etat à la S.N.C.F.

(En millions de F)

	Budget 1979	Projet de budget 1980	Variation en %
1) Participation de l'Etat aux charges d'infrastructure:			
- infrastructure	2 494	3 773	+ 51,3
- passages à niveau.....	420	450	+ 7,1
	2 914	4 223	+ 44,9
2) Compensation des charges de service public:			
- services déficitaires	1 677	1 851,1	+ 10,4
- tarifs sociaux voyageurs	830	1 011,1	+ 21,8
- tarifs réduits marchandises...	64,8	64,8	-
	2 571,8	2 927	+ 13,8
3) Subvention d'équilibre			
- grandes lignes	2 600	2 600	-
- banlieue	430	463	+ 7,7
	3 030	3 063	+ 1,1
TOTAL subventions d'exploitation.....	8 515,8	10 213	+ 19,9
4) subvention pour charges de retraites.....	6 120	7 100	+ 16
TOTAL S.N.C.F.....	14 635,8	17 313	+ 18,3

Plusieurs observations peuvent être faites :

1° La contribution de l'Etat aux charges d'infrastructure est fortement revalorisée. Sa progression de 1979 à 1980 dépassera en effet 50 %. Ceci est la conséquence de l'application de l'article 10 du contrat d'entreprise qui arrête le montant de cette contribution en base 1977 à 2,850 milliards de francs et prévoit de l'actualiser chaque année en fonction de l'augmentation des charges de personnel et du prix du P.I.B. marchand.

Or, le montant effectivement versé en 1977 au titre de cette contribution n'a été que de 2,136 milliards de francs. Ceci tend à prouver que le mode de calcul de la contribution de l'Etat pratiqué jusqu'à maintenant a pénalisé la S.N.C.F. La revalorisation qui sera opérée en 1980 est donc malgré son ampleur, tout à fait justifiée.

Il convient de rappeler à cet égard que le versement d'une telle contribution est nécessaire à l'égalisation de la concurrence entre les différents modes de transport, notamment entre le rail et la route. Pratiquement, l'Etat couvre par ce moyen la part des coûts fixes d'entretien et de renforcement imputables au trafic des marchandises.

Des études ont été faites récemment qui ont abouti à la conclusion que le système d'indemnisation dont bénéficie la S.N.C.F. la place dans une situation de concurrence sensiblement égale avec les transports routiers.

En effet, le coût marginal des transports routiers qui est égal au coût de l'entretien des routes, aux coûts de congestion de la circulation et aux coûts d'insécurité est dans un premier temps pris en charge par l'Etat. Mais celui-ci en répercute la charge sur les transporteurs par le biais de la fiscalité pétrolière (TIPP et T.V.A.) et de la taxe à l'essieu.

On peut donc se féliciter de ce que le budget 1980 des transports aille dans le sens d'un meilleur équilibre entre le rail et la route.

2° La subvention d'équilibre est plafonnée en 1980. Elle sera appelée à diminuer progressivement au cours des années ultérieures. En effet, l'article 12 du contrat d'entreprise prévoit que cette subvention sera désormais forfaitaire et dégressive. Elle est fixée en 1980 au même niveau qu'en 1979 (2,6 milliards de francs). Elle devrait être égale en 1982 à 2 milliards de francs. On peut admettre la forfaitisation de cette subvention. Encore faudra-t-il s'assurer à l'avenir qu'elle ne laisse pas à la charge de la S.N.C.F. un déficit croissant.

3° La compensation des charges de retraite continue de croître à un rythme élevé.

On sait que les cheminots bénéficient d'un régime de retraite plus avantageux que celui du régime général, proche à certains égards de celui de la fonction publique. C'est ainsi que l'âge de départ à la retraite est de 50 ou 55 ans, que des bonifications sont attribuées aux agents de conduite et que les pensions ne peuvent être inférieures à un minimum fixé en 1978 à 22 040 F.

Ce régime est très largement subventionné par l'Etat. On doit souligner cependant que la contribution de l'Etat n'est pas la contrepartie des avantages accordés aux cheminots mais la conséquence d'une évolution démographique défavorable et de l'amélioration de la productivité par diminution des effectifs. On constate en effet une dégradation rapide du rapport entre le nombre des actifs cotisants et celui des retraités. Ce rapport est actuellement de 1 actif pour 1,59 pension de retraite alors qu'il est de 1 pour 0,35 dans le régime général.

Cette situation ne paraît pas devoir s'améliorer dans un proche avenir : le versement de l'Etat devrait passer de 7,1 à 8,8 milliards de francs entre 1980 et 1982.

Tableau n° 17
Evolution du régime de retraites de la S.N.C.F.

	1973	1975	1977	1980 (prév.)	Variation 1975-1980
Dépenses.....	4 989	7 053	9 232	12 920	+ 83,2
Recettes					
- cotisants.....	309	437	569	5 344	+ 81,3
- S.N.C.F.....	1 778	2 511	3 459		
- Etat.....	2 890	3 824	4 917	7 100	+ 85,7
- Régime général	-	266	272	460	+ 72,9
- Divers.....	12	15	15	16	+ 6,7
	4 989	7 053	9 232	12 920	+ 83,2

4° La subvention pour tarifs réduits de marchandises n'augmente pas.

Cette subvention qui était inscrite pour la première fois au budget des transports terrestres en 1979 reste fixée en 1980 à 64,8 millions de francs.

Au moyen de cette subvention, l'Etat compense la charge pour la S.N.C.F. des réductions de tarif sur les marchandises qu'elle pratique depuis 1962 dans le but de favoriser le développement de certaines régions (essentiellement la Bretagne et le Massif central). Ces réductions varient de 10 % à 15 % selon les produits.

Dans le cadre de sa nouvelle politique de décentralisation et de concurrence plus libre entre les modes de transport, le ministère des transports a proposé au Comité interministériel d'aménagement du territoire (C.I.A.T.) de procéder à la suppression progressive par les régions des avantages tarifaires dont elles bénéficient. Les sommes correspondant aux avantages tarifaires ainsi réduits ou supprimés seront affectées à des investissements ayant pour objet d'améliorer ou de moderniser les conditions de transport dans ces régions.

Le processus a été engagé dès cette année dans la région de Bretagne. Il convient donc de s'attendre à une prochaine réduction de ces crédits au cours des prochaines années.

III - LES INVESTISSEMENTS DU RESEAU PRINCIPAL : DE NOUVEAUX MOYENS.

Le budget d'investissement 1979 du réseau principal de la S.N.C.F. s'élève à 5 426 millions de francs en autorisations de programme, en progression de 26,5 % par rapport à 1978. La progression de 1978 sur 1977 était de 18,2 %.

Le financement de ces investissements est assuré par l'autofinancement et par emprunt. Aucune subvention n'est versée par l'Etat.

Tableau n° 18
Les investissements du réseau principal de la S.N.C.F.

(En milliards de F.)

EMPLOIS			RESSOURCES		
	1978	1979		1978	1979
matériel roulant,			- Autofinancement:		
outillage.....	2,32	2,20	- amortissements..	1,84	1,90
Installations			- récupération de		
fixes.....	2,06	2,22	T.V.A.....	0,76	0,84
ligne rapide			- valeur des biens		
Paris-Sud-Est....	0,75	1,17	pris en location		
			vente.....	0,45	0,45
				3,05	3,19
			- Emprunts nets..	2,28	2,63
			- variation des		
			stocks.....	- 0,16	- 0,20
	5,17	5,62		5,17	5,62

Ainsi, les investissements de la S.N.C.F. en 1978 ont représenté 22,5 % de son chiffre d'affaires.

Les principales réalisations ont été les suivantes :

a - *Matériel roulant*

Au cours de l'année 1978, la S.N.C.F. a pris livraison de 50 locomotives électriques, 15 éléments automoteurs diesel, et 48 locotracteurs. Les commandes ont porté sur 45 locomotives électriques, 35 locotracteurs, 25 autorails thermiques et 14 éléments automoteurs électriques.

Pour leur plus grande part, les investissements en matériel à voyageurs ont été consacrés aux voitures corail : sur 742 voitures livrées pour les trains rapides express, 569 ont été destinées aux trains corail et 173 aux voitures couchettes.

La S.N.C.F. a poursuivi, par ailleurs, la modernisation de 40 autorails plus spécialement affectés à la desserte du Massif Central.

Dans le cadre des conventions d'acquisition de matériel roulant passées par les établissements publics régionaux la société nationale a reçu 12 remorques destinées à la desserte Stelyrail, 15 remorques pour la desserte du Nord-Pas-de-Calais, et un élément automoteur diesel pour la desserte Cannes-Ranguin.

En ce qui concerne le matériel à marchandises, environ 1 300 wagons neufs ont été livrés tandis que 8 630 étaient radiés du parc, et que 1 500 étaient commandés.

b - *Electrifications*

Ce sont les investissements les plus importants du programme de ces deux dernières années. En 1978, les travaux se sont poursuivis :

- sur l'itinéraire de la rive droite du Rhône où la section Villeneuve-les-Avignon-Beauchastel a été mise sous tension 1 500 V le 28 septembre 1978. Il en a été de même des raccordements avec la ligne de la rive gauche, vers Livron au nord et vers Avignon au sud. Entre Beauchastel et Givors d'une part, Villeneuve-les-Avignon et Nîmes d'autre part, les travaux se poursuivent pour une mise en service respectivement en 1979 et 1980 ;

- sur Bordeaux-Montauban, dont la mise en service est prévue en 1980 ;

- sur la rive gauche du port de Rouen (mise en service fin 1980) ;

- sur Narbonne-Port Bou (mise en service en 1982).

En 1979, ont débuté les travaux préparatoires à l'électrification :

- de l'Etoile d'Angers (Le Mans-Nantes, Tours-Angers, Saumur-Thouars) (Mise en service prévue : 1982/1983) ;

- de Mulhouse-Bantzenheim : mise en service 1981.

Diverses opérations sont menées conjointement sur ces lignes : installations de blocks automatiques lumineux, réfection et mise au gabarit des ouvrages d'art, changement des télécommunications.

De nombreuses opérations ponctuelles d'automatisation sont entreprises pour améliorer la sécurité et la capacité des lignes. En particulier 158 km de lignes ont reçu des blocks automatiques en 1978. 7 700 km de lignes sont ainsi équipés de ce dispositif et 295 km le seront en 1979. Par ailleurs 365 passages à niveaux ont été automatisés en 1978 et 232 supprimés.

c - La ligne nouvelle Paris-Sud-Est

Ce projet dont la réalisation a débuté en 1976 vise non seulement à éviter la saturation des grandes lignes du sud-est mais aussi à développer le trafic de la S.N.C.F., aux dépens des transports automobiles et aériens dans un secteur géographique qui représente 40 % des échanges ferroviaires de notre pays.

Le projet permet, sur une infrastructure linéaire comportant de fortes pentes mais évitant tout passage souterrain, de faire rouler à grande vitesse des trains (T.G.V.) à traction électrique uniquement réservés aux voyageurs. Il permet ainsi de reculer au-delà de la fin du siècle la limite de saturation de l'ancienne ligne qui pourra largement satisfaire les besoins du trafic voyageurs par trains express et semi-directs et du trafic marchandises.

La liaison Paris-Lyon devrait être effectuée en 1983 en deux heures et le trafic ferroviaire annuel sur cette ligne devrait atteindre près de 25 millions de voyageurs. Il n'aurait pas dépassé 18 millions avec les seules lignes actuelles, près des trois quarts de cet accroissement devaient provenir d'un transfert de la route vers le rail. Chaque année, 70 % des voyageurs de la S.N.C.F. devraient l'emprunter.

Le coût de la réalisation de la ligne, aux conditions économiques de 1978, est de 4,046 milliards de francs. Le coût de construction des 87 rames T.G.V. étant de 2,634 milliards de francs, le programme T.G.V. représente donc un investissement global de l'ordre de 6,7 milliards de francs 1978, dont il y a lieu de déduire les économies réalisées par la suppression de trains classiques sur les lignes du sud-est.

En outre, l'exploitation du T.G.V. permettra une économie annuelle d'énergie de 100 000 tonnes d'équivalent pétrole.

L'avancement des travaux d'infrastructure pour le tronçon (Saint-Florentin-Sathonay) dont la mise en service est prévue pour octobre 1981 est de 65 %. Sur le tronçon nord (Combs-la-ville-Saint-Florentin) qui devrait être ouvert à

l'exploitation en octobre 1983, les acquisitions de terrains sont réalisées à 50 % et les marchés de travaux sont en cours de passation. Ils seront engagés en 1979.

Tableau n° 19
Echéancier du projet T.G.V.

(En millions de F)

		Années	1979	1980	1981	1982	1983	Total
		antérieures						
1°) Ligne nouvelle	A.P.	2 180	795	762	309			4 046
	C.P.	906	924	996	669	320	231	4 046
2°) Rames T.G.V.	A.P.	1 147	515	515	457			2 634
	C.P.	191	304	613	643	649	234	2 634

Les perspectives d'investissement de la S.N.C.F. pour 1980 et les années suivantes sont assez favorables. En effet, dans le cadre du contrat d'entreprise, l'Etat s'est engagé à garantir à la S.N.C.F. un volume d'investissement sur son réseau principal supérieur de 60 % pour les quatre années 1979-1982 au montant des sommes investies au cours des cinq dernières années. L'emploi de 60 000 personnes, directement lié à ce programme d'investissement, serait ainsi garanti.

Les investissements et leur financement seraient assurés de la manière suivante :

Tableau n° 20
Les investissements du réseau principal
prévus en 1979, 1980, 1981 et 1982

(En milliards de F 1979)

EMPLOIS	1979-1982	RESSOURCES	1979-1982
Matériel roulant, outillage.....	9,64	- Autofinancement	8,00
Installations fixes....	9,89	- investissements....	
Ligne Paris-Sud-Est....	3,68	- récupération de T.V.A.....	3,47
Prises de participation	0,15	- valeur des biens pris en location-vente.....	1,80
	23,36		13,27
		- emprunts nets.....	10,89
		- variation des stocks.....	- 0,80
			23,36

IV - LE CONTRAT D'ENTREPRISE

L'objectif principal du contrat d'entreprise qui vient d'être conclu entre l'Etat et la S.N.C.F. pour la période 1979-1982 est le retour progressif à l'équilibre du compte d'exploitation de la Société Nationale moyennant une subvention forfaitaire de l'Etat. Un déficit important est, en effet, apparu au cours des derniers exercices qui trouve son origine tant dans la baisse du trafic marchandises survenue en 1975 en raison de la crise économique que dans le retard pris par les tarifs ferroviaires par rapport à l'évolution des prix.

Ce déficit que l'on peut évaluer, abstraction faite des charges pour contraintes de service public, à :

- 4 453 millions de francs en 1977 (1) ;

- 4 294 millions de francs en 1977 (2)

- 3 300 millions de francs selon les prévisions pour 1979 (3) devrait être ramené à 2 milliards de francs courants en 1982 pour le réseau principal. Il est intéressant à cet égard de comparer le compte d'exploitation 1977 de la S.N.C.F. avec le compte d'exploitation prévisionnel pour 1982, dernière année du contrat d'entreprise, établi en francs 1977 et en francs courants.

- la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructure aura augmenté de 30,6 % :

- les recettes perçues sur les usagers auront augmenté de 23% ;

- le déficit de la S.N.C.F., c'est-à-dire, le résultat de l'exercice auquel s'ajoute la subvention d'équilibre (banlieue et réseau principal) sera ramené en 1982 à 3 150 millions de francs courants, soit 2 158 millions de francs 1977, alors qu'il atteignait cette même année 1977, 4 453 millions de francs, soit deux fois plus.

Votre rapporteur se doit de signaler à ce propos que la S.N.C.F. supporte depuis 1972 des déficits cumulés, qui représentent près de 5 milliards d'emprunts de trésorerie. Vous trouverez ci-après le détail de ces emprunts. L'atteinte de l'équilibre paraît dans ces conditions difficile et votre rapporteur ne partage pas l'optimisme du nouveau contrat. Cette situation inquiétante ne fait qu'augmenter la dépendance financière de la S.N.C.F. et tend à mettre le secteur bancaire en position de commande sur la S.N.C.F.

(1) soit 1 913 MF et 1 587 MF de subvention d'exploitation et - 953 MF de résultats ;

(2) soit 3 175 MF de subvention d'exploitation et - 1 119 MF de résultats ;

(3) soit le montant de la subvention d'exploitation prévisionnelle.

SITUATION DE L'ENDETTEMENT DE LA S.N.C.F. A FIN 1978
(Emprunts à long et court termes.)

(En millions de francs.)

Nature de l'endettement	Montant à fin 1978
Long terme.	
Avances d'actionnaires	1 000,0
Emprunts obligataires:	
- en francs	12 156,3
- en monnaies étrangères	4 427,7
Emprunts non obligataires:	
a) en francs:	
- auprès des banques françaises	1 100,0
- prêts spéciaux banlieue parisienne	530,2
- divers	306,3
b) en monnaies étrangères:	
- auprès des Chemins de fer fédéraux suisses	60,1
- auprès de la Banque européenne d'investissement	385,3
- auprès des banques étrangères	546,7
Prêts du F.D.E.S.	389,8
Avances diverses du Trésor	49,9
Total long terme (A)	20 962,3
Court Terme.	
Emprunts de trésorerie	5 029,6
Total court terme (B)	5 029,6
Total général (A + B)	25 991,9

Comment ces résultats seraient-ils atteints ?

- en matière de tarifs, le contrat d'entreprise prévoit que la S.N.C.F. pourra fixer librement ses tarifs de marchandises sous réserve qu'aucun prix ne subisse une majoration annuelle supérieure de plus de 10 points à la hausse moyenne des tarifs marchandises.

Pour les tarifs de voyageurs, le plein tarif de 2ème classe sera indexé sur le taux de croissance du prix du P.I.B. Une possibilité de majoration supérieure de plus de 10 points à la moyenne sera également possible pour les tarifs autres que les tarifs sociaux.

- En ce qui concerne les lignes omnibus, la S.N.C.F. pourra les supprimer ou les remplacer par des liaisons par autocars dans la limite de 5% du trafic du réseau omnibus.

- La contribution de l'Etat aux charges d'infrastructure sera majorée de 35 %. Elle est fixée pour 1979 à 2 850 millions de francs 1977.

Tableau n° 21
Compte d'exploitation prévisionnel de la S.N.C.F. en 1982
(En millions de F.)

	1 9 7 7	1 9 8 2	
		En francs 1977	En francs 1982
RECETTES			
- recettes commerciales.....	17 236	21 202	31 142
- subvention de service public(1)	3 345	3 910	5 743
- charges d'infrastructure.....	2 536	3 312	4 864
- subvention d'équilibre -			
- banlieue.....	656	595	894
- réseau principal.....	3 500	1 362	2 000
- recettes diverses.....	2 405	2 184	3 208
TOTAL	29 678	32 565	47 831
DEPENSES			
- frais de personnel.....	18 473	19 115	28 813
- frais de gestion.....	8 234	9 340	12 882
- frais financiers.....	3 924	4 083	5 997
TOTAL	30 631	32 538	47 792
incidence du T.G.V.	0	201	295
Résultat	- 953	- 174	- 256

(1) Tarifs réduits + services déficitaires.

Il ressort du tableau ci-dessus que si les objectifs du contrat d'entreprise sont atteints :

- La subvention d'équilibre versée par l'Etat pour le réseau principal aura diminué de 61% en francs constants par rapport à 1977.

- La contribution aux charges de service public se sera accrue de 16,9 % seulement en 5 ans ; elle sera indexée pour 72 % sur les charges sociales de l'entreprise et pour 18 % sur le prix du P.I.B. marchand.

- La subvention d'équilibre de l'Etat est fixée de façon forfaitaire à 3,3 milliards de francs en 1979. Elle sera dégressive ensuite : 2,6 milliards de francs en 1980, 2,3 milliards de francs en 1981 et 2 milliards de francs en 1982. Compte tenu de cette subvention, le compte d'exploitation devra être équilibré.

- Pendant la période du contrat, la S.N.C.F. embauchera 40.000 agents.

Le contrat d'entreprise réaliserait ainsi un compromis honorable entre les contraintes de service public, la nécessité d'une gestion saine de la part de la S.N.C.F. et l'économie budgétaire, permettant :

- de protéger les usagers les plus modestes contre les risques de relèvements tarifaires importants, grâce à la clause limitant le rythme de croissance du plein tarif de 2^e classe et, par déduction, les tarifs réduits à caractère social (familles nombreuses, congés payés etc...) ;

- de donner à la S.N.C.F. la possibilité de ne pas aggraver son retard tarifaire par rapport à l'évolution du prix du produit intérieur brut ;

- de lui offrir la possibilité de développer son action commerciale grâce aux libertés de nuancement et de modulation des tarifs qui lui sont reconnues.

Il reste cependant que ce contrat est fondé sur des hypothèses économiques générales qui ne se vérifieront pas nécessairement. En particulier, la hausse du niveau général des prix a été fixée à 10,1 % en 1978, 8,9 % en 1979 et 7 % au-delà. De même, le contrat prévoit une croissance du P.I.B. de 3,7 % l'an... En revanche, les hypothèses de croissance du trafic (+ 2,7 % par an pour les voyageurs et + 1,4 % par an pour les marchandises) semblent plus réalistes.

On peut donc craindre, d'une façon générale, que la baisse de l'activité industrielle se répercute sur les transports de marchandises, qui représentent près de 60 % des recettes.

CHAPITRE 2 : LA ROUTE.

Comme elle le fait pour le chemin de fer, la politique actuelle du ministère des transports tend en matière de transport routier vers une certaine libéralisation de l'organisation et de la tarification routière.

Cette politique ne peut qu'être favorable à un mode de transport qui a retrouvé depuis peu de temps un bon rythme de croissance.

I - LE TRAFIC ROUTIER DE MARCHANDISES.

L'administration des transports estime que l'activité du transport routier par véhicules de charge utile supérieure à 6,6 tonnes a **crû en 1978 de 6,7 %**. Les livraisons de gazole ont suivi une évolution parallèle (+ 7 %). Les résultats du transport public à grande distance, effectué sous le couvert de feuilles de route, confirment cette progression, les tonnages kilométriques s'étant accrus de 6 %.

Après le rattrapage de la crise en 1976, la stagnation en 1977, le transport public routier à grande distance a donc pratiquement renoué avec les rythmes de croissances de la période antérieure à 1973.

Une analyse de cette activité par catégorie de marchandises montre que le poste « denrées alimentaires » habituellement le plus important, progresse plus que la moyenne, les tonnages chargés en 1978 dépassant de 9,6 % ceux de 1977. On note en outre les fortes progressions des postes « engrais », « pâte à papier » et inversement les mauvais résultats des transports de produits métallurgiques ferreux et non ferreux.

Le transport routier reste cependant assez peu développé en France, si on le compare à ce qu'il est dans les autres pays européens. Mais on ne doit pas regretter cette situation à un moment où il importe de favoriser les modes de transport permettant de réaliser le maximum d'économies d'énergie.

Tableau n° 22
Répartition du trafic de marchandises en % (1976)

	FRANCE	ITALIE	RFA	UK	BEL- GIQUE	PAYS- BAS
Rail.....	34,7	17,7	26,8	18,6	21,0	4,9
Route.....	41,7	69,4	45,8	77,2	56,3	30,1
Voies navi- gables.....	6,0	0,5	20,3	0,1	17,5	55,9
Oléoducs...	17,3	12,4	7,1	4,2	5,2	9,0
TOTAL						
(En millions de t x km)	201 321	95 101	225 772	123 904	33 020	55 370

L'évolution favorable du trafic routier constatée en 1978 s'est, semble-t-il poursuivie en 1979. C'est ainsi que les véhicules de plus de 6,6 tonnes de charge utile assurent depuis le début de l'année un trafic d'un niveau relativement élevé. Le cumul de ce trafic au 31 mai, exprimé en tonnes-kilométriques est en progrès de 12,4 % par rapport à la période correspondante de 1978.

II - L'ASSOULPISSEMENT DE LA REGLEMENTATION

Il est probable que l'évolution favorable du trafic est vivifiée par la libéralisation des tarifs et de la réglementation mise en oeuvre depuis la fin de 1978.

1° En ce qui concerne tout d'abord la tarification, on observe que la progression des barèmes du tarif routier obligatoire de décembre 1977 à décembre 1978 a été de 11,9 %, celle des prix pratiqués de 10,4 %. Cette amélioration de rémunération devrait se poursuivre grâce aux trois relèvements de barèmes, de 2,5 % chacun accordés les 1^{er} mars, 30 avril et 1^{er} juillet 1979.

Le ministère des transports estime, en effet, que le système de prix pratiqué jusqu'alors était trop rigide et comportait des « effets pervers ». C'est pourquoi, depuis le 1^{er} janvier 1979, les transporteurs routiers disposent de la liberté tarifaire pour tous les transports qui ne sont pas soumis à la tarification routière obligatoire. Encore convient-il de noter que le **champ de la tarification obligatoire (TRO) a été réduit de 25 %**, son seuil d'application étant porté de 150 à 200 km.

C'est dans cette perspective qu'il convient de situer le décret du 7 juin 1979 sur la tarification des transports routiers, qui répond à la double préoccupation :

- d'introduire dans les aménagements tarifaires routiers déjà en vigueur (prix d'application, tarifs particuliers, dispositions spéciales) une nouvelle catégorie de conventions qui pourront être conclues entre transporteurs et usagers, transporteurs et commissionnaires de transports ou entre commissionnaires de transports et usagers et qui définiront, en dehors de toute tarification réglementaire les conditions d'exécution et de prix des opérations ;

- de simplifier la procédure du régime actuel des accords tarifaires (contrats conclus entre un transporteur et un chargeur dans le cadre des conditions d'exécution réglementaires, mais avec dérogation sur les prix).

2° Pour ce qui touche à l'organisation du transport routier, le décret du 2 mars 1979 a apporté un certain nombre d'assouplissements :

- augmentation sensible (environ 20%) des contingents de licences de transport de zone longue et de locations successives pour le transport en zone longue visant notamment à la disparition des licences anciennes patrimoniales et à l'accès à la profession de transporteurs de jeunes de moins de 30 ans et de salariés ou d'anciens salariés du transport routier.

- Suppression des licences de camionnage et des licences de zone courte et possibilité ouverte à tout transporteur inscrit au registre des transporteurs de circuler librement sous couvert de ce seul certificat d'inscription à l'intérieur de n'importe quelle zone courte du territoire ;

- suppression des services réguliers de transport de marchandises ;

- suppression des licences de transport de masses indivisibles ;

- allègement et abrogation de diverses dispositions devenues inadaptées.

Ces mesures ne constituent vraisemblablement qu'une première étape dans le processus de libéralisation, compte tenu des « complexités et des contraintes que la réglementation actuelle comporte encore », selon le ministère des transports.

Ainsi dès que les contingents supplémentaires ouverts en 1979 auront été répartis, l'administration va procéder à un examen attentif de l'évolution de la capacité du secteur en vue d'ouvrir un nouveau contingent au début de l'année 1980.

III - LE CONTROLE DES CONDITIONS DU TRAVAIL.

Le contrôle de l'application de la réglementation du travail dans les transports routiers, et singulièrement des dispositions relatives aux durées de conduite et de repos des conducteurs, est une des conditions nécessaires à une véritable et saine concurrence entre le rail et la route. Le programme d'action prioritaire n° 12 du VII^e Plan (action 3 bis) a prévu un renforcement de ce contrôle. Les mesures inscrites à cet effet, dont la mise en oeuvre progressive a été échelonnée sur toute la durée du plan, visent surtout à développer les moyens en personnel et en matériel nécessaires à l'administration. Ainsi l'effectif des contrôleurs et adjoints de contrôle des transports terrestres, qui était de 240 agents en 1976 aura été accru de 100 unités à la fin de la période du Plan. Dans le même temps, le nombre des inspecteurs du travail aura été porté de soixante-six à soixante-dix-huit. Depuis le milieu de l'année 1978, la direction des transports terrestres dispose d'une machine prototype d'analyse automatisée des disques de chronotachygraphes. Par ailleurs, dans le souci de renforcer l'efficacité de ces contrôles, un groupe de travail a été constitué avec pour mission d'examiner l'opportunité de compléter, par des sanctions de type administratif, le dispositif répressif applicable aux infractions à la réglementation du travail, afin d'en accentuer le caractère dissuasif.

En 1977 et 1978, l'intervention des contrôleurs routiers a été étendue. Elle a revêtu différents aspects :

- contrôle du temps de conduite et de repos des conducteurs (133 700 équipages ont été contrôlés en 1977) ;

- contrôle des matières dangereuses (1 061 infractions en 1977) ;

- contrôle de la charge des véhicules utilitaires (130 000 véhicules ont été pesés en 1978 et 65 000 infractions ont été relevées).

Le financement de ces contrôles est assuré par les crédits ouverts au budget des transports intérieurs.

Votre rapporteur insiste sur le contrôle des règles de sécurité et sur l'application des règles sociales dans le secteur du transport routier. Une tarification doit être appliquée dans le secteur routier afin d'éviter l'introduction d'un déséquilibre dans le jeu de la concurrence, ce qui ne pourrait que nuire aux transporteurs routiers.

IV - LES TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS.

Le transport des voyageurs par autocars apparaît comme quelque peu délaissé par les pouvoirs publics. Pourtant il est souvent en milieu rural le seul

mode de transport en commun existant et permet la desserte de 28 000 communes !

En outre, son importance économique est loin d'être négligeable : au 1er janvier 1979, il occupait 2 635 entreprises et 45 891 personnes. Les entreprises de faible taille sont de loin les plus nombreuses (60,3% d'entre elles emploient au maximum 5 salariés).

En 1976, le trafic assuré par l'autocar était de 315 millions de voyageurs, soit 48% de celui de la S.N.C.F.

Cependant, le transport routier de voyageurs rencontre depuis quelques années plusieurs difficultés :

- augmentation du prix du carburant ;
- augmentation rapide du prix des autocars (doublement en six ans) ;
- revendication salariale provoquée par les différences de rémunération avec les chauffeurs d'autobus urbains ;
- inégalité de la concurrence avec la S.N.C.F. (les réductions tarifaires de caractère social ne sont pas remboursées aux entreprises, des disparités fiscales existant, aucune subvention n'est versée par l'Etat, etc...).

Ces problèmes ont été examinés au cours d'une table ronde réunie en avril 1979 par le ministre des transports avec la participation de transporteurs, de fonctionnaires et d'élus.

Un premier pas a été fait vers une égalisation plus poussée des conditions de la concurrence avec l'instauration au 1^{er} janvier 1978 d'un nouveau régime tarifaire (décret du 30 novembre 1977).

Ce régime est basé sur le respect de l'équilibre financier de l'entreprise de transport, y compris en période de limitation de hausse tarifaire. En outre, dans le but de constater et d'informer les parties intéressées de l'évolution des coûts des différents facteurs entrant dans la formation des tarifs, il a été créé, au Conseil supérieur des transports un Comité des prix des transports de voyageurs où sont représentés les entreprises de transport, les usagers et les administrations de tutelle.

Sur le vu des études du comité, il a été prévu, en 1978, une hausse générale des tarifs de 7,5 %. En 1979, la hausse autorisée a été de 8 % (5 % en février et 3 % en juin). Pour chacune de ces deux années, les préfets ont reçu délégation pour accorder des hausses dérogatoires n'excédant pas 4 % aux entreprises pour lesquelles les taux des hausses générales ne seraient pas suffisants pour leur permettre d'assurer leur équilibre financier. Des demandes dépassant ce taux peuvent être présentées à l'Administration centrale.

On constate d'ailleurs une volonté certaine de la part de l'administration de voir se régler au plan local la plupart des problèmes propres à ce type de transport et de réduire autant que possible l'engagement de l'Etat.

On signalera, pour terminer, les expériences en cours depuis ~~deux~~ ans dans certaines régions tendant à l'utilisation par des adultes des véhicules affectés aux transports scolaires. Selon une circulaire du ministère des transports du 24 avril 1979 le produit des recettes procurées par le transport d'usagers non scolaires sera déduit à raison de 65 p. 100 du coût du transport scolaire et pour 35 p. 100 reversé au transporteur.

En outre, l'accès d'usagers non scolaires à bord des véhicules exploités en régie directe par des collectivités locales ou des établissements d'enseignement, et acquis avec une subvention de l'Etat, sera possible dans le cadre de l'expérience engagée.

CHAPITRE 3 : LA VOIE D'EAU

On voudra bien considérer que seule l'exploitation du réseau de voies navigables est abordée dans ce chapitre. Les investissements en infrastructures sont traités par notre collègue Moinet dans son rapport sur les routes et voies navigables.

I - LE TRAFIC FLUVIAL.

La crise de l'énergie a entraîné une diminution de 20 % du trafic fluvial entre 1974 et 1977. Il semble cependant que cette dégradation soit pour l'instant arrêtée car le trafic a augmenté de 0,4 % en tonnes et 2,9 % en tonnes km au cours de 1978. Il a atteint pour cette année-là, 11,59 milliards de t/km contre 11,27 milliards de t/km en 1977 et représente ainsi 6 % environ des transports intérieurs de marchandises. Toutefois en tonnage chargé, la voie d'eau achemine la moitié de ce que transporte la S.N.C.F.

Tableau n° 24
Evolution du trafic fluvial

(En millions de t/km)

DESIGNATION DU RESEAU	1975	1976	1977	1978
Réseau à grand gabarit.....	8 986	9 165	8 664	8 784
Reste du réseau..	2 918	2 991	2 602	2 804
	11 904	12 156	11 266	11 593

Pour les cinq premiers mois de 1979, le trafic fluvial progresse encore de 1,3 % en tonnes/km par rapport à 1978. Contrairement à ce qui s'était passé en 1978 où les importations ont été le moteur de la croissance, le trafic intérieur a été le seul à progresser aussi bien en tonnages (+ 20 %) qu'en tonnes-kilométriques (+ 7,2 %). Le trafic international ayant baissé de 3,6 % en tonnages et de 5,6 % en tonnes-kilométriques.

Le trafic des marchandises suivantes a progressé :

- engrais : + 19,0 % ;
- combustibles minéraux solides : + 12,4 % ;
- produits agricoles : + 9,2 % ;
- véhicules, machines et objet manufacturés : + 9,2 % ;
- produits pétroliers : + 1,0%.

En revanche, la production de t/km des produits métallurgiques et des minéraux et déchets pour la métallurgie a respectivement diminué de 14,2 % et de 9,4 %.

La situation du secteur reste donc relativement difficile. En fait, le nombre d'entreprises de transports par voie navigable a baissé en 1978 de 5,2 % par rapport à 1977. On comptait en 1977, 3 191 entreprises de transports pour compte d'autrui et 176 entreprises industrielles ou agricoles assurant elles-mêmes leur propres transports pour respectivement, 3 048 et 144 entreprises en 1978.

Enfin, notons qu'au cours de l'année 1978, les barèmes des tarifs de transports fluviaux ont été relevés de 10,5 % ; ils ont été augmentés dans les mêmes proportions au cours du premier semestre de 1979.

II - LES CONTRAINTES LIEES A L'ORGANISATION DU TRANSPORT

Compte tenu des fluctuations de la demande et de l'hétérogénéité du matériel (péniches de 300 à 2 500 tonnes, chalands de 500 à 1 500 tonnes), le marché du transport fluvial obéit à des règles de fonctionnement assez lourdes. C'est pourquoi diverses mesures d'assouplissement sont envisagées afin de conférer à ce secteur un plus grand dynamisme :

1° Le contingentement : le parc fluvial est contingenté par une décision annuelle du ministre des transports.

En outre, l'utilisation des bateaux, leur affectation au transport public ou privé, leur spécialisation et leur zone d'activité sont réglementées. Enfin, l'exploitation de tout bateau de navigation intérieure est subordonnée à la possession d'un permis d'exploitation délivré en échange d'un agrément préalable de mise en service.

Toutefois, il est prévu d'assouplir la procédure très lourde du contingentement en ne distinguant plus qu'un contingent global pour les transports publics et privés, un contingent global pour les transports de marchandises générales et les transports spécialisés et un contingent au titre de la modernisation de la cale. De plus l'ouverture du contingentement, au lieu de dépendre des demandes déposées à l'Office National de la Navigation, serait défini, dès le début de l'année, en fonction de la conjoncture.

Il est également envisagé de renouveler les permis d'exploitation tous les quatre ans, par exemple, au lieu de procéder à un renouvellement annuel.

2° **Le tour de rôle** : il s'agit d'un système de répartition du trafic selon l'ordre chronologique dans lequel les bateaux deviennent disponibles après déchargement, qui permet d'assurer une rigoureuse égalité de traitement entre les transporteurs qui ne sont pas en relation directe avec les clients.

Le courtier de fret, intermédiaire du transporteur, se charge de rechercher les demandes et les offres de transport, d'établir les contrats et de verser aux bateliers des avances sur fret. Les courtiers sont au nombre de 60 environ et perçoivent une commission nette égale à 4,5 % du montant du fret pour les transports intérieurs et de 7,30 % en moyenne pour les transports à l'exportation.

Diverses mesures actuellement à l'étude devraient contribuer à renouveler le dynamisme commercial de ces auxiliaires de transport. Un arrêté relatif aux professions de courtier et de commissionnaire de transport est en cours d'élaboration. La qualité de commissionnaire de transport permettra d'organiser de bout en bout des transports multimodaux et de prendre, tant à l'égard de la clientèle que des bateliers, les responsabilités correspondantes.

Les courtiers devraient définir un plan de promotion commerciale et se mettre d'accord avec les artisans sur les options principales d'un statut rénové.

3° **La tarification obligatoire.**

Les frets sont calculés d'après des barèmes obligatoires. Les prix de transport sont périodiquement révisés par décision interministérielle sur la base de l'évolution des coûts.

Mais la tarification du trafic fluvial n'est pas toujours adaptée à la spécificité des opérations de transports. Cette tarification devrait faire l'objet, à brève échéance, d'une révision d'ensemble dans le but de la simplifier. Le

nouveau système tarifaire devrait permettre à la batellerie de se placer efficacement sur le marché concurrentiel par une discussion aussi libre que possible des prix entre chargeurs et transporteurs tout en garantissant une recette suffisante aux transporteurs.

4° Les contrats au tonnage et à temps.

Le contrat au tonnage est celui par lequel un entrepreneur de transports s'engage à transporter dans un délai fixé un tonnage déterminé contre le paiement d'un fret à la tonne.

Ces contrats sont soumis à l'approbation administrative. Le directeur de l'O.N.N. a reçu délégation pour approuver les contrats dont le prix de fret est compris dans une fourchette de - 15 % à + 15 % des tarifs obligatoires. Pour les contrats dont le prix se situe en dehors de cette fourchette, l'approbation est donnée par le ministre des transports après enquête économique sur le prix de revient des transports envisagés.

L'objectif à terme est la suppression de tout contrôle administratif sur la négociation de cette catégorie de contrat. Des modalités nouvelles de passation des contrats au tonnage pourraient s'inspirer des conventions récemment définies pour le transport routier.

III - LES AIDES DE L'ETAT A LA BATELLERIE

L'Etat dispose d'un éventail assez varié d'aides, soit de caractère social, soit destinées à favoriser la modernisation du parc fluvial. Le volume global de ces aides est malheureusement assez faible.

1° Les avances remboursables.

Depuis le début 1975, des avances remboursables sans intérêt sont attribuées aux bateliers en difficulté de trésorerie par suite d'attente anormalement longue à l'affrètement en période de mauvaise conjoncture. Est déclarée période de mauvaise conjoncture toute période pendant laquelle l'attente moyenne à l'affrètement dans l'ensemble des bureaux d'affrètement a dépassé 15 jours pendant deux semaines consécutives.

Les avances faites depuis 1975 à fin 1977 se sont élevées à 11 395 000 F pour satisfaire plus de 11 300 demandes. Au cours de l'année 1978, seuls les marinières exploitant sur le canal du midi ont présenté des demandes pour un montant de 112 000 F.

En 1979, des avances remboursables ont été versées aux bateliers immobilisés plus de 15 jours par le gel (hiver 1978-1979).

2° Les primes de déchirage.

Ces primes, dont le montant maximum varie de 60 000 à 155 000 F selon la catégorie de l'automoteur, sont versées :

- aux patrons bateliers âgés de plus de 55 ans qui veulent cesser leur activité batelière ;

- aux propriétaires d'une petite flotte âgés de plus de 55 ans ; le rachat de la flotte peut être partiel (dans ce cas la flotte ne doit pas compter plus de 3 bateaux) ou total (quel que soit le nombre de bateaux constituant la flotte, si le propriétaire s'engage à ne plus reprendre d'activité batelière).

3° Aides pour l'amélioration et la modernisation du matériel fluvial.

Les bateliers peuvent obtenir des prêts par l'intermédiaire d'une société de caution mutuelle pour améliorer ou moderniser leurs bateaux. Ils peuvent également obtenir une subvention pour la modernisation de matériel ancien ou l'acquisition de matériel neuf. Les investissements préalablement agréés au vu d'un rapport d'expertise, sont subventionnés à hauteur de 10 à 15% selon les cas.

La création de cale supplémentaire qui pourrait résulter des investissements subventionnés est intégralement compensée, chaque année par des réductions de capacité. L'équilibre entre accroissement et diminution de capacité est assurée par la fixation de contingents annuels spéciaux.

4° Aide à la création de groupements d'artisans.

Une aide de démarrage est accordée par l'Etat lors de la constitution de G.I.E. d'artisans. Une subvention de 500 000 F a été accordée à ce titre en 1976.

5° Aide à la navigation rhénane.

Depuis de nombreuses années, la Compagnie française de navigation sur le Rhin (C.F.N.R.) bénéficie d'un régime d'aide particulier.

Exprimé en tonnes, son trafic a connu en 1978 une augmentation de 7,6 % par rapport à 1977 (9,9 millions de tonnes contre 9,2 millions de tonnes l'année précédente). Toutefois, exprimées en t/km, les prestations de 1978 sont légèrement supérieures à celles de 1977, puisqu'elles totalisent 4,81 milliards de t/km contre 4,7 milliards de t/km l'année précédente. Pour la flotte poussée cependant, les réalisations antérieures sont dépassées et atteignent 3,54 milliards de t/km contre 3,39 en 1977 résultat d'autant plus remarquable que la Compagnie dispose de moins de barges qu'auparavant.

Etant donné la vétusté du matériel et la rigidité de la gestion passée, la Compagnie suit depuis 1974 un plan de redressement très strict. Les modalités principales en sont :

- cession de vieux matériel : sur les 26 automoteurs en service en 1975, 7 le sont encore aujourd'hui, dont 4 à vendre. Depuis 1975, la capacité de la flotte propre s'est réduite de 22 000 t, soit de 10 % de la capacité totale.

- limitation des investissements ;

- réduction du personnel : le personnel sédentaire a été réduit de 78 personnes entre 1975 et 1979 (soit 26 %), le personnel navigant de 151 personnes.

En 1977, l'aide de l'Etat apportée à la C.F.N.R. s'est élevée à 8,5 MF. En 1978, les résultats ont été en amélioration par rapport à ceux de l'année précédente. Ils traduisent l'effet favorable de l'augmentation du trafic, de l'amélioration des frets et de l'évolution des changes mais ne permettent pas néanmoins à la C.F.N.R. de faire face, en totalité, aux allocations revenant aux associés. En conséquence la Compagnie a été amenée à recourir à l'aide de l'Etat, dont elle a pu bénéficier à concurrence de 5 millions de francs, une partie des 8 millions de francs inscrite au budget n'ayant pas été utilisée.

Les crédits budgétaires ouverts en 1979 et 1980 pour la navigation rhénane s'élèvent respectivement à 6 et 5 millions de francs.

Tableau n° 23
Gestion des crédits pour la batellerie
par l'office nationale de la navigation

	1 9 7 8	1 9 7 9 prévision	1 9 8 0 prévision
1°) Crédits ouverts par la loi de finances..	22,06	21,56	18,69
2°) Crédits disponibles.	39,25	48,81	40,44
3°) Crédits utilisés.:			
- amélioration des structures de la batellerie.....	6,64	20,86	30,23
- avance en cas d'attente.....	0,36	0,20	mémoire
- navigation rhénane..	5	6	5
	12	27,06	35,23
4°) Crédits reportés....	27,25	21,75	5,21

On remarquera le volume important de crédits reportés d'une année sur l'autre, qui explique au moins en partie la décroissance des crédits budgétaires.

3^e PARTIE : LES TRANSPORTS EN ZONE URBAINE.

L'organisation des transports collectifs en milieu urbain et la place qu'il convient de leur réserver auprès de la voiture particulière prennent une importance accrue du fait de la nécessité maintenant partout reconnue d'économiser l'énergie. A cet égard, une des clefs de l'avenir est la **politique d'investissements**, indispensable si l'on souhaite améliorer rapidement l'offre de transport en développant les transports en commun.

Mais à cette question passablement complexe, s'est ajouté depuis peu un problème plus politique, celui du niveau auquel il convient de placer la maîtrise de la gestion des transports et la responsabilité de leur financement. Aussi bien en région parisienne qu'en province, **le rôle des établissements publics régionaux** et les transferts budgétaires dont ils pourraient éventuellement bénéficier sont au centre de débats qui s'annoncent difficiles.

CHAPITRE I : LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN REGION PARISIENNE.

I - L'EVOLUTION DU TRAFIC.

Pour la R.A.T.P., comme pour la S.N.C.F., la croissance du trafic en région parisienne s'est poursuivie en 1978 :

1° Le trafic de la R.A.T.P. s'est accru globalement de 3,63 % en 1978 et de 3,38 % au cours du premier semestre 1979. Le rythme de développement du trafic de la Régie s'est ainsi maintenu à un niveau assez satisfaisant.

Tableau n° 24
Le trafic de la R.A.T.P.

(millions de voyages)

	1 9 7 7	1 9 7 8	% de variation	1 9 7 9 (1er semestre)	% de variation
- métro urbain....	1 082,2	1 105,1	+ 2,1	580	+ 0,3
- Réseau routier de Paris.....	319,2	206,7	- 3,8	167,2	+ 4,6
- R.E.R.....	131,9	178,2	+ 35,1	100,5	+ 10,7
- Réseau routier de banlieue et villes nouvelles	406,9	424,3	+ 4,3	238,9	+ 7,7
TOTAL.....	1 933,2	2 003,4	+ 3,63	1 080,6	+ 3,4

L'examen du tableau ci-dessus révèle cependant une certaine divergence dans l'évolution des trafics des différents types de transport.

C'est ainsi que la très forte progression en 1978 de la fréquentation du R.E.R. après la mise en service du tronçon central Luxembourg-Châtelet a compensé un recul du trafic des autobus parisiens, dû principalement à des grèves. En 1979, ce dernier semble avoir toutefois repris sa croissance mais à un rythme un peu inférieur à celui des années précédentes. Selon la R.A.T.P., ce serait la dégradation des conditions de la circulation, et en particulier le moindre respect des couloirs d'autobus, qui seraient à l'origine de ces difficultés.

Le nombre des voyages effectués dans le métro urbain augmente lentement, compte tenu, il est vrai, des reports de trafic qui se sont effectués vers le réseau du R.E.R.

En banlieue, le trafic d'autobus continue de progresser en fonction de l'accroissement des services.

2° Le trafic banlieue de la S.N.C.F. qui avait augmenté de 3,9 % en 1977, ne s'est accru que de 2,2 % en 1978 et a même diminué au premier semestre 1979 :

- 1977 : 7,46 milliards de voyageurs/km (+ 3,9 %) ;
- 1978 : 7,62 milliards de voyageurs/km (+ 2,2 %) ;
- 1979 (1^{er} semestre) : 3,95 milliards de voyageurs/km (- 0,3 %).

Il faut voir là, semble-t-il, l'incidence du développement du R.E.R. depuis deux ans.

Comme les années précédentes, le trafic de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P. est marqué par un net accroissement du nombre de voyageurs utilisant la « carte orange » (1 370 000 à la fin de 1978) accompagné d'une diminution des cartes hebdomadaires de travail.

II - L'EQUILIBRE FINANCIER DE LA R.A.T.P.

1° L'équilibre général.

Les conditions dans lesquelles la Régie a équilibré son compte d'exploitation en 1978 et en 1979 apparaissent dans le tableau ci-dessous :

Tableau n° 25
Structure du compte d'exploitation générale

(En millions de F)

	RECETTES				DEPENSES		
	1978	1979 (prév-)	Variation en %		1978	1979 (prév-)	Variation en %
Recettes commerciales ...	2 132,4	2 561	+ 20,1	Frais de personnel	3 680	4 163	+ 13,1
Contribution des employeurs	834,2	965	+ 15,7	Frais de gestion	1 260	1 442,5	+ 14,5
Contribution des collectivités locales	685,7	757,3	+ 10,4	Frais financiers	684,8	779,5	+ 13,8
Divers	422,2	452	+ 7,1				
Perte	37,5	-	-				
TOTAL	5 624,8	6 385	+ 13,5	TOTAL ...	5 624,8	6 385	+ 13,5

On notera particulièrement :

a) L'importance considérable des **frais de personnel** parmi les dépenses de la R.A.T.P. (65% en 1979), les salaires à eux seuls représentant 40% des dépenses d'exploitation ;

b) La **part prépondérante des usagers dans le financement de l'exploitation**. Ainsi en 1978, celui-ci a été assuré à hauteur de :

- 43,5 % par les usagers ;
- 14,8 % par les employeurs (versement transport) ;
- 26,9 % par l'Etat ;
- 14,8 % par les collectivités locales ;

En termes d'évolution, on constate que la part de l'Etat a tendance à décroître (elle s'élevait à 32 % en 1973) au détriment des employeurs dont la participation n'était que de 10 % en 1973, la participation des collectivités locales et des usagers restant stables (respectivement 14% et 44% en 1973) ;

2° L'évolution des tarifs.

Les hausses de tarifs autorisées en 1978 et 1979 ont, plus encore qu'à la S.N.C.F., permis à la R.A.T.P. d'accomplir un important effort de rattrapage.

Tableau n° 26
Augmentations des tarifs de la R.A.T.P.

	Ticket de métro (2ème classe)		Carte orange (2ème classe)	
	F.	%	F.	%
1/7/1977.....	1,10	+ 10	48	+ 6,6
1/7/1978.....	1,25	+ 13,6	57	+ 18,7
1/7/1979.....	1,50	+ 20	70	+ 22,8

Ainsi sur la base 100 en 1970, le prix moyen du billet atteint 196,4 en 1979. Le prix moyen d'équilibre se situe toutefois à l'indice 214. On mesure le chemin qui reste à parcourir vers l'équilibre.

3° Les subventions de l'Etat.

Elles ont subi indirectement les conséquences des hausses de tarifs qui ont été autorisées. C'est ainsi que l'indemnité compensatrice, c'est-à-dire la subvention d'équilibre versée par l'Etat, n'a crû que de 5,9% en 1978 et de 5,1% seulement en 1979.

Si l'on fait abstraction des remboursements de tarifs sociaux qui correspondent à une contrainte de service public, le déficit de la R.A.T.P. s'est élevé en 1978 à 2 087,3 millions de francs (indemnité compensatrice de l'Etat et des collectivités locales + report à nouveau).

Tableau n° 27
Subventions d'exploitation de l'Etat à la R.A.T.P.
- consommation effective -

(En millions de F)

	1 9 7 6	1 9 7 7	1 9 7 8	1 9 7 9 (p)
Indemnité compensatrice.....	1 230,3	1 271,9	1 434,9	1 563,1
Remboursement des tarifs sociaux....	52,3	58,4	66,0	75,6
Villes nouvelles...	7,7	10,7	11,9	11
	1 290,3	1 341,0	1 512,8	1 649,7

Dans le projet de budget pour 1980, l'indemnité compensatrice de l'Etat a été portée à 1 564 millions de francs, en progression de 1,9% seulement sur la dotation du budget de 1979. Les remboursements de tarifs sociaux donneront

lieu par ailleurs à une subvention de 75 millions de francs (+ 7,2 %) et les crédits pour les transports interne des villes nouvelles resteront fixés à 13 millions de francs.

La stagnation de la subvention d'équilibre accordée à la R.A.T.P. ne serait pas inquiétante si elle ne traduisait l'intention de l'Etat de transférer au nouveau Syndicat des transports parisiens, c'est-à-dire à la Région, à Paris et aux départements de l'Ile-de-France, le soin de fixer les tarifs.

Dans cette optique, la subvention de l'Etat resterait bloquée au niveau de 1979, les collectivités locales versant la différence. On examinera plus loin les grandes lignes du projet de loi qui a été déposé en vue de réorganiser le financement des transports dans la région parisienne. On peut d'ores et déjà souligner l'incidence financière inévitablement défavorable qu'il aura dès 1980, s'il est adopté, sur le budget de la Région parisienne.

III - LES INVESTISSEMENTS DE LA R.A.T.P. ET DE LA S.N.C.F. EN ILE-DE-FRANCE.

1° Les investissements de la R.A.T.P.

La R.A.T.P. a réalisé en 1978, 2,22 milliards de francs d'investissement TTC (2,51 milliards de francs en engagement) dont plus du tiers a été consacré à l'extension des réseaux.

Les subventions qui proviennent concurremment de l'Etat et de la Région sont sensiblement égales au montant de l'autofinancement. Les emprunts représentent un peu moins de la moitié de la dépense totale.

Tableau n° 28
Investissements de la R.A.T.P. en 1978 et 1979

	Réalizations 1978		Prévisions	Variation en
	En millions de francs	En pourcentage du total	1979 En millions de francs	pourcentage 1978-1979
DEPENSES				
Extension des réseaux.....	760,65	39,2	753	- 1,0
Amélioration de l'exploitation.....	294,32	15,2	287,6	- 2,3
Modernisation et gros entretien.....	343,62	17,7	346	+ 0,6
Commandes de matériel roulant.....	542,18	27,9	717,4	+ 32,3
TOTAL (hors taxes)	1 940,97	100	2 104	+ 8,4
FINANCEMENT				
Autofinancement....	518,66	26,8	583	+ 12,4
Ressources définitives :				
- Subvention Etat.....	255	13,2	230,85	- 9,5
- subvention Région.....	255	13,2	239,15	- 6,2
- Versement de transport.....	6,75	0,3	-	
Emprunts:				
- Reports excédents antérieurs.....			15	+ 19,4
- F.D.E.S.....	335	17,2	400	+ 20,1
- Région d'Ile-de-France.....	227,7	11,8	273,5	+ 8,8
- Marché financier.....	460	23,7	500,5	+ 14,9
- Remboursement d'emprunt.....	- 120,06	- 6,2	- 138	+ 14,9
	902,06	46,5	1 051	+ 16,4
TOTAL (hors taxes)	1 938,05	100	2 104	+ 8,6

En 1978 et 1979, les opérations réalisées ou engagées ont été les suivantes :

- *extension des réseaux* : Pour le R.E.R., les prolongements de la ligne B jusqu'à la gare du Nord (1) et de la ligne A jusqu'à Torcy sont engagés. Pour le métro, sont en cours de réalisation les travaux de prolongement de la ligne 10 à Boulogne et de la ligne 13 bis à Asnières-Gennevilliers.

En outre, les travaux préparatoires au prolongement de la ligne 7 au sud vers le Kremlin-Bicêtre ont débuté en 1979. Cette même ligne, prolongée au nord jusqu'à Fort d'Aubervilliers a été mise en service sur ce tronçon le 5 octobre 1979 ;

(1) Un conflit du travail a éclaté sur ce chantier, qui a duré plus de 3 mois, la mise en service du tronçon Châtelet-Gare du Nord prévue pour octobre 1981 sera sans doute retardée. Toutefois le coût de l'opération pour la R.A.T.P. ne serait pas révisé.

- *modernisation de l'exploitation* : le pilotage automatique a été mis en place sur 2 nouvelles lignes. En outre, 9 stations ont été rénovées en 1978, et 14 en 1979 ;

- *commandes de matériel roulant* : la R.A.T.P. a poursuivi les commandes de voitures MI 79 pour le R.E.R. dont 3 ou 4 éléments doivent être livrés en 1979. Pour le métro, les voitures MF 77 ont été mises en service sur la ligne 13 en décembre 1978, 51 trains de ce type seront livrés en 1979.

Pour 1980, diverses opérations d'infrastructure ont été programmées pour lesquelles les subventions s'établissent comme suit :

(En millions de F)

	A.P.	C.P.
Alimentation en énergie électrique RER	2,65	6
Boissy-Saint Germain		3
Auber - Nation		25
Fontenay - Noisy 1		4,5
Noisy 1 - Torcy	5,4	48
Luxembourg - Châtelet		4,5
Châtelet - Gare du Nord	75,05	67,5
Opération liée à l'interconnexion : atelier de Massy	25,8	3
Quais ligne de Sceaux	3,3	14,1
Etudes RFU		2
Ligne 8 à Créteil		0,15
Jonction 13/14		0,6
Ligne 13 à Saint-Denis		0,3
Ligne 13 à Châtillon Montrouge		1,5
Ligne 13 à Asnières Gennevilliers 1	7,5	19,5
Ligne 7 à Fort d'Aubervilliers	2,1	7,8
Ligne 7 à Kremlin-Bicêtre	58,5	22,5
Ligne 10 à Boulogne Jean Jaurès	1,8	27,3
Ligne 10 à Boulogne Pont de Saint Cloud	6	
	188,1	257,25

On regrettera que les liaisons inter-banlieues n'aient pratiquement aucune place dans ce programme. Il n'est pas sain que les solutions jusqu'ici envisagées à ce problème soient uniquement fondées sur des liaisons routières et autoroutières.

2° Les investissements de la S.N.C.F.

Le programme « banlieue parisienne » de la S.N.C.F. se décompose en deux parties : l'une dite normale, financée par des amortissements et par l'emprunt ; l'autre dite spéciale, financée par des subventions de l'Etat et de la région d'Ile-de-France ainsi que par des prêts spéciaux de cette dernière.

- **Programme normal** : les engagements de ce programme se sont élevés à 696 millions de francs en 1978 et 735 millions de francs en 1979. Ces crédits sont affectés surtout au matériel roulant. Ils financent également la modernisation des gares et l'amélioration de la circulation.

- **Programme spécial** : doté de 550 millions de francs (en autorisations de programme) en 1978 et de 541 millions de francs en 1979, ces crédits couvrent les grandes opérations d'infrastructures. C'est ainsi que sont financés :

- Les aménagements de la Gare du Nord et de la Gare de Lyon ;

- La transversale Rive Gauche avec la jonction Invalides-Orsay inaugurée en septembre 1979 et qui, avec 51 gares desservies sur 100 km, constitue la troisième ligne du R.E.R. ;

- La desserte de Cergy-Pontoise, également mise en service en 1979.

Le financement de ces opérations pour 1978 et 1979 est indiqué dans le tableau ci-dessous.

Tableau n° 29
Investissements de la S.N.C.F. (banlieue)
en 1978 et 1979

	1 9 7 8	1 9 7 9	Variation
	(En millions de F.)		%
Programme normal			
- autofinancement.....	227,6	263	+ 15,5
- emprunts.....	495,1	507	+ 2,4
- remboursements.....	- 109,1	- 141	+ 29,2
- T.V.A. récupérée.....	108	111	+ 2,8
	721,6	740	+ 2,6
Programme spécial			
- subvention de l'Etat....	129,1	146,4	+ 13,4
- subvention de la Région.	126,3	130,1	+ 3
- Prêt Région.....	251,1	182,5	- 27,3
- Autres emprunts.....	-	76	-
- Versement transport.....	124,8	-	-
- T.V.A. récupérée.....	109,6	94	- 14,2
	740,9	629	- 15,2

Pour 1980, les travaux suivants ont été programmés :

	A.P.	C.P.
Gare de Lyon 2.....	27	38
Transversale Rive Gauche.....		4,1
Gergy.....		4,7
Gare du Nord.....	42,6	75
Opération liée à l'interconnexion :		
Gare du Nord.....	18	3
Ermont - Pereire.....	4,5	22
TOTAL.....	92,1	146,8

On notera le très faible montant des crédits affectés à la liaison Ermont-Pereire (108,3 millions de F d'A.P. en 1979).

3° Récapitulation des subventions d'équipement de l'Etat.

Le tableau ci-dessous indique le montant des crédits d'équipement que l'Etat consacrera en 1979 et 1980 aux transports en commun de la Région parisienne.

Tableau n° 30
Subventions d'équipement de l'Etat en Ile-de-France

(En millions de F d'A.P)

	1 9 7 9	1 9 8 0	Variation en %
R.E.R. et métro	97,2	188,1	+ 93,5
S.N.C.F.....	145,6	92,1	- 36,8
Villes nouvelles et divers.....	78	36,8	- 52,8
	320,8	317	- 1,2

L'augmentation assez importante des crédits affectés à la R.A.T.P. s'explique par le lancement en 1980 des travaux de la ligne 7 vers

Kremlin-Bicêtre (58,5 millions de francs d'autorisations de programme) et l'augmentation des engagements afférents à la ligne Châtelet-Gare du Nord (75,5 millions de francs d'autorisations de programme en 1980).

En revanche, les autorisations de programme destinées aux investissements de la S.N.C.F. subissent une importante réduction due à l'inscription de 4,5 millions de francs seulement d'autorisations de programme en 1980 contre 108,3 millions de francs en 1979 pour la ligne Ermont-Pereire.

A noter que parmi les subventions diverses également accordées par l'Etat figure un crédit de 36,8 millions de francs pour 1980 consacrés au développement d'infrastructure en site propre (par exemple, couloirs matérialisés et séparés pour autobus).

IV - LE PROJET DE LOI SUR L'ORGANISATION DES TRANSPORTS EN REGION PARISIENNE.

En principe, l'organisation et le financement des transports en Ile-de-France, devrait être régis par la loi du 6 mai 1976 portant création de la Région Ile-de-France. En effet, en vertu de l'article 6 de cette loi, la Région « définit la politique régionale de circulation et de transport de voyageurs et assure sa mise en oeuvre ».

Cependant, ce texte n'a encore jamais été appliqué, le Gouvernement ayant demandé à plusieurs reprises au Parlement d'en différer l'entrée en vigueur. Aussi bien, l'organisation actuelle des transports parisiens est-elle toujours régie par l'ordonnance du 7 janvier 1959 qui en confie la responsabilité au syndicat des transports parisiens dans lequel, il convient de le souligner, le rôle de l'Etat est prépondérant.

Ainsi, l'application de l'article 6 de la loi du 6 mai 1976 implique un transfert de compétence et de responsabilité de l'Etat à la Région.

1° Les participations actuelles des collectivités locales.

Dès à présent, l'Etablissement public régional consacre aux investissements dans les transports collectifs urbains une fraction importante de son budget : 683,80 millions de francs en 1979 sous forme de subventions ou de prêts.

Tableau n° 31
Subventions et prêts d'équipement de l'Etablissement
public régional de l'Île-de-France (1979)

Type d'opérations maître d'ouvrage	Subventions	Prêts	Total
R.A.T.P.			
- infrastructures	125,25	158,4	283,65
(RER).....	(74,15)	(91,6)	
(métro lignes 7, 10,13)	(51,1)	(66,8)	
- modernisation des stations.....	33		33
TOTAL R.A.T.P.	158,25	158,4	316,65
S.N.C.F.			
- infrastructures	125,06	175,38	300,44
(Transversale rive gauche)	(16,76)	(22,98)	
(Vallée de Montmorency.)	(108,3)	(144,4)	
(Gares Nouvelles.....)		(8)	
- modernisation des gares.....	34,5		34,5
TOTAL S.N.C.F.	159,56	175,38	334,94
DIVERS			
Mise en site propre des bus.....	24,71		24,70
(dont villes nouvelles)	(7,21)		
Travaux pour handicapés	1		
Acquisition de bus de l'A.P.T.R.).....	6,5		7,5
TOTAL	350,02	333,78	683,80

En 1980, le budget de l'Etablissement public régional devrait s'élever à 687,72 millions de francs, dont 323,88 millions de francs en subventions et 363,84 millions de francs en prêts.

En revanche, l'Etablissement public régional ne participe pas actuellement au financement de l'exploitation des réseaux. En effet, la subvention d'équilibre versée à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F. - appelée indemnité compensatrice - est partagée à raison de 70 % et 30 % entre l'Etat, Paris et les départements de la région parisienne. La part revenant aux collectivités locales est elle-même répartie de la façon suivante :

- Paris : 72,69 % ;
- Hauts-de-Seine : 9,59 % ;
- Seine-Saint-Denis : 6,66 % ;
- Val-de-Marne : 6,31 % ;
- Yvelines : 1,57 % ;
- Essonne : 1,42 % ;
- Val-d'Oise : 1,28 %
- Seine-et-Marne : 0,48 %.

Le montant de l'indemnité compensatrice ainsi mise à la charge des collectivités locales s'est élevé à 864,3 millions de francs en 1979, l'Etat versant pour sa part 2 016,7 millions de francs. Pour 1980, l'Etat a inscrit dans son budget une somme sensiblement égale à celle de 1979, soit 2 027 millions de francs, anticipant de la sorte sur la réforme de financement qu'il propose. On peut en déduire que si l'indemnité compensatrice continuait de croître au rythme des années précédentes (+ 10,45% en 1979), elle atteindrait 3 milliards de francs en 1980, dont 1 milliard environ resterait à la charge des collectivités locales (+ 15,7%).

2° L'économie du projet de loi.

Le projet de loi déposé par le Gouvernement repose sur le double principe du désengagement progressif de l'Etat et sur l'alignement du financement des transports parisiens sur celui des transports de province.

Cela se traduit notamment :

1° Par la création d'un **nouveau syndicat des transports parisiens** auquel l'Etat ne participera plus et qui associera la Région, les départements et Paris. Comme aujourd'hui, c'est ce syndicat qui fixera le niveau des tarifs. Il pourra en outre passer des conventions avec les transporteurs.

2° Par un **plafonnement puis, à partir de 1982, par une réduction étalée sur 30 ans de la part de l'Etat**. Celle-ci comprend l'indemnité compensatrice versée à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P. (1 965 milliards de francs dans le budget de 1979)

ainsi que la compensation des pertes de recettes liées aux tarifs sociaux (130,8 millions de francs dans le budget de 1979)

3° Par le financement du solde à concurrence de 70 % par l'Etablissement public régional et de 30 % par les départements. Le projet de loi ouvre à la Région, pour faire face à ces nouveaux engagements, la possibilité de percevoir un supplément à la taxe spéciale d'équipement votée par le Conseil régional.

Il va sans dire que, si elle était votée dans ces termes, la nouvelle loi poserait de sérieux problèmes à la Région et aux collectivités locales. L'augmentation de leurs charges, on l'a vu, pourrait être de l'ordre de 16 % par an jusqu'en 1982. Elle croîtrait ensuite plus rapidement puisque, dès 1983, la subvention de l'Etat commencerait à décroître.

Il y aurait donc nécessairement, dans cette hypothèse, une augmentation importante des impôts locaux et des tarifs.

Bien entendu, d'autres possibilités de financement sont possibles, ne serait-ce que par le biais de la revalorisation de la prime de transport payée par les employeurs. Il n'entre certes pas dans l'objet du présent rapport de prendre parti dès maintenant dans le débat qui trouvera logiquement sa place lors de l'examen du texte par le Parlement. On peut cependant regretter que les seules propositions présentées par l'Etat soient à son avantage et qu'il ait cru bon de les traduire dans le budget de 1980 avant même que le Parlement ait à débattre du projet de loi.

Enfin, sur le fond, **il paraît peu équitable que l'Etat laisse aux collectivités locales la charge d'un déficit qui est largement le résultat de la politique tarifaire qu'il a imposée depuis de nombreuses années.**

CHAPITRE 2 : LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN PROVINCE.

Plus encore que la région parisienne, la province connaîtra en 1980 une régression non négligeable des investissements réalisés dans le secteur des transports.

Déjà dans le budget de 1979, les autorisations de programme avaient diminué de 2,3%, les crédits de paiement étant cependant en augmentation de 86,4%. Le projet de budget pour 1980 comporte à la fois un recul des autorisations de programme et des crédits de paiement.

Tableau n° 32
Transports urbains en province
Subventions d'équipement

(En millions de F)

	Autorisations de programme			Crédits de paiement		
	1979	1980	%	1979	1980	%
- Aménagements d'infrastructures de voirie	122	110	- 9,8	65,5	65	-
- Contrats de développement.....	141	63,1	- 55,2	130	68,6	- 47,2
- Métros de province...	120	177	+ 47,5	132	121	- 8,3
- Plans de circulation ..	15	15	-	10	6	- 40
	398	365,1	- 8,3	337,5	260,6	- 22,7

Une fois encore, ce sont les contrats de développement passés entre l'Etat et certaines villes moyennes qui sont la principale cause de cette évolution, au point que l'on peut se demander si cette procédure n'est pas condamnée à plus ou moins brève échéance. L'évolution des autorisations de programme consacrées à ces contrats est en tout cas assez préoccupante :

- 1978 : 151,1 millions de francs ;
- 1979 : 141 millions de francs ;
- 1980 : 63,1 millions de francs.

En revanche, les crédits affectés aux travaux des métros de province sont de nouveau en augmentation.

I - LES METROS.

Deux villes ont dès à présent leur métro : Marseille et Lyon. Une autre aura le sien dans peu de temps : Lille.

1° Le métro de Marseille.

La première ligne du métro de Marseille, dont les travaux avaient débuté en 1973, est en service depuis 1977. Le coût de cette opération est de 1,11 milliard de francs en francs courants et de 666 millions de francs en francs 1972, soit sensiblement le coût estimé initialement (644 millions de francs). La subvention de l'Etat s'est élevée à 278,6 millions de francs, soit à 25 % du total. Les charges d'exploitation annuelles sont actuellement de 35 millions de francs pour une fréquentation de 23 millions de voyageurs.

Cette ligne, d'une longueur de 9,5 km comprend 12 stations, vingt et une rames de trois voitures à roulement pneumatiques y circulent.

Le tableau ci-dessous indique le montant et le financement année par année des travaux. La charge des emprunts contractés est répartie entre la ville de Marseille (78,5 %) et le département des Bouches-du-Rhône.

Tableau n° 33
Coût de financement du métro de Marseille (1^{re} ligne)
(En millions de F courant)

	1974	1975	1976	1977	1978	TOTAL
Paiement TTC.....	102,6	296,5	441,3	359,6	100,0	1 300,0
Paiement Hors T.V.A.	89,1	257,4	382,8	295,5	85,2	1 110,0
Crédit de l'Etat (CP)	0	114,4	124,7	26,9	12,6	278,6
Prêts publics.....	102,6	298,7	287,1	102,5	40,5	831,4

La ville de Marseille a approuvé en février 1978 l'avant-projet d'une 2^e ligne de métro. Cette ligne sera d'une longueur de 9,5 kms. Il est envisagé d'y exploiter 19 rames de 4 voitures. Les travaux devraient débuter en 1980. Des travaux préparatoires ont été exécutés en 1979.

Le coût prévisionnel du projet s'établit à 1 497 millions de francs 1978, dont 171 millions de francs pour le matériel roulant.

Le montant de la subvention de l'Etat n'est pas définitivement arrêté.

Les prévisions pour les deux années 1979 et 1980 réunies portent sur un montant d'autorisations de programme de 170 millions de francs (39 millions de francs en crédits de paiement).

2° Le métro de Lyon.

La première tranche du métro de Lyon a été mise en service en mai 1978. Elle a coûté 1,33 milliard de francs courants, soit 819 millions de francs 1972. Mais, selon les prévisions initiales, le coût des travaux avait été estimé à 556,4 millions de francs 1972. La subvention de l'Etat a atteint 258,1 millions de francs courants (200 millions de francs 1972).

Le réseau comprend trois lignes, une de 9,6 kms avec 13 stations, une autre de 1,5 km avec 3 stations et une troisième de 0,7 km avec 2 stations.

Le matériel roulant comprend 21 rames de 3 voitures pouvant transporter chacune 384 personnes. Le roulement s'effectue sur pneumatique.

Tableau n° 34
Coût et financement du métro de Lyon
(1^{re} tranche)

	1974	1975	1976	1977	1978	TOTAL
- Paiements TTC.....	303,7	409,1	367,3	346,0	125,9	1 552,0
- Paiements Hors T.V.A.	262,8	352,9	312,5	294,2	107,6	1 331,0
- Crédits de l'Etat (CP).....	48,24	104,70	84,89	14,83	15,44	258,1
- Prêts publics.....	253,8	350,0	234,6	174,8	47,9	1 061,1

La charge des emprunts (contractés notamment auprès de la Caisse des dépôts et la C.A.E.C.L.) est répartie entre le Communauté urbaine de Lyon et le Département du Rhône.

La mise en service de la première tranche du métro de Lyon a donné lieu à une restructuration du réseau de surface (suppression, création, fusionnement, déviation, raccourcissement ou prolongement de lignes) ainsi qu'à un aménagement tarifaire, avec notamment l'extension au métro de la validité de la carte d'abonnement mensuel à nombre illimité de voyages.

L'exploitation du métro représente un montant de charges actuellement estimé en année pleine à 42 millions de francs (valeur 1979), amortissements non compris.

Le trafic actuel est estimé à 25 millions de voyageurs pour les 8 mois de 1978 et à 50 millions de voyageurs pour 1979. Le métro de Lyon connaît ainsi une fréquentation très satisfaisante, de l'ordre de 140 000 voyageurs par an.

Le prolongement de la ligne B du métro est en cours depuis cette année. Il devrait être achevé en 1982. La longueur de ligne réalisée sera de 1 600 mètres et comportera 3 stations.

Le coût des travaux, d'abord évalué à 269 millions de francs ht en 1976, est estimé aujourd'hui à 421 millions de francs courants.

La subvention de l'Etat s'élèvera à 88 millions de francs 1978, non compris 20 millions de francs au titre des travaux préparatoires, soit 125,4 millions de francs courants échelonnés de 1978 à 1982.

3° Le métro de Lille.

La construction du métro de Lille a été décidée en mars 1974. Les travaux de génie civil ont débuté en septembre 1978. La ligne qui sera construite aura une longueur de 12,7 kilomètres et comprendra 17 stations. Les rames seront de 2 voitures (capacité : 160 personnes) et équipées de pneus. Le coût prévisionnel de l'opération est de 1,72 milliard de francs 1979, dont 222,8 millions de francs pour le matériel roulant. La subvention de l'Etat s'élèvera à 324 millions de francs 1976. La mise en service de l'ouvrage est prévue pour 1983.

Tableau n° 35
Coût et financement du métro de Lille

	(millions de F)					
	Cumul fin 1978	1979	1980	1981	1982 et ultérieur	TOTAL
- Dépenses hors T.V.A.	150	480	527	442	305	1 904
- T.V.A.....	21	84	93	77	54	329
- Crédits de l'Etat.	19	78	119			
- Prêts F.D.E.S.....	27	261			-	-
- Autofinancement...	100	141			Données manquantes	

II - LES TRANSPORTS COLLECTIFS DANS LES VILLES DE PROVINCE.

D'après une étude réalisée en 1977 sur la structure des transports urbains de province et plus particulièrement sous l'angle de l'exploitation et du financement entre 1967 et 1975, les difficultés auxquelles se heurte le développement des transports collectifs en province seraient les suivantes :

- augmentation des charges, surtout salariales, lesquelles croissent beaucoup plus vite que la productivité ;

- insuffisance de la fréquentation des transports publics urbains, liée à une insuffisance qualitative et quantitative de l'offre ;

- distorsion entre l'évolution des tarifs jusqu'alors réglementés et la hausse des coûts ; depuis le 1er avril 1979, cependant, les tarifs des transports publics urbains ont été libérés.

1° Le problème du financement de l'exploitation demeure ainsi primordial.

Certes le versement transport instauré par la loi du 11 juillet 1973, a permis aux communes de province de disposer d'une contribution des employeurs pour financer leurs transports collectifs. Il s'agit d'un prélèvement sur les salaires à la charge des employeurs, auquel sont assujetties les entreprises de 9 salariés au moins dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Cette possibilité de financement a été très largement utilisée : 9 collectivités locales ont institué le versement transport en 1974, 17 en 1975, 9 en 1976, 3 en 1978 et 3 en 1979, soit en tout 47 en 5 ans. Un nouveau développement de cette formule serait possible à condition que le seuil de population nécessaire pour bénéficier de ces dispositions, fixé à 100 000 habitants en novembre 1974 soit abaissé ; mais le ministère des Transports n'envisage pas un nouvel abaissement de ce seuil.

Le versement transport est perçu selon des taux variant de 1,50 % (Lyon, Marseille) à 0,50 % (Rouen, Poitiers) selon les communes. De même la participation de la commune est très différente d'une ville à l'autre.

Tableau n° 36
Couverture des dépenses d'exploitation
des réseaux de transport dans dix grandes villes

	USAGERS	EMPLOYEURS	COLLECTIVITES LOCALES	TOTAL
LYON.....	59,4	10,2	30,4	100
LILLE.....	53,3	0	46,7	100
TOULOUSE.....	40,1	20,8	39,1	100
BORDEAUX.....	44,4	26,4	29,2	100
NANTES.....	44,8	18,9	36,3	100
NICE.....	58,7	18,1	23,2	100
ROUEN.....	61,1	28,6	10,3	100
VALENCIENNES.....	63,5	36,5	0	100
St-ETIENNE.....	63,6	7,7	28,7	100
STRASBOURG.....	49,4	31,8	18,8	100

Nota : Les données relatives à Marseille ne sont pas disponibles (dernières statistiques connues : 60-36-4).

2°) **Les aménagements d'infrastructure de voirie sont de plus en plus fréquents** et entraînent un effort de l'Etat non négligeable (122 millions de francs d'A.P. en 1979, 110 millions de francs en 1980), le taux de subvention étant généralement de 50 %.

Les crédits sont destinés au financement d'opérations importantes, en particulier à l'aménagement d'axes prioritaires pour les transports collectifs.

Les opérations engagées ont concerné notamment les agglomérations de St-Etienne (poursuite de la mise en site propre du traway), Nice et Clermont-Ferrand (poursuite de l'axe prioritaire pour autobus), Bordeaux (mise en place de deux lignes pilotes avec une régulation générale de trafic associée), Marseille (1^{re} tranche d'aménagement de l'axe prioritaire Nord-Sud), Tourcoing (aménagement d'axe prioritaire), Grenoble (restructuration de lignes de trolleybus, doublement du tronc commun), Vaudreuil (2^e tranche de réalisation de la gare).

En 1979, outre la poursuite des opérations de St-Etienne, Clermont-Ferrand, Grenoble et Bordeaux, sont en cours ou à prévoir les aménagements de Metz (rues mixtes piéton-autobus et axe prioritaire), Toulon (passage dénivelé et voie réservée sur autoroute), Lille (raccordement du tramway à la future station de métro gare S.N.C.F.).

En 1980, outre les opérations pluri-annuelles déjà citées (Nice, Grenoble, St-Etienne, Clermont-Ferrand et Marseille), la première tranche de réalisation du tramway de Nantes est prévue.

3°) **Les contrats de développement**, en revanche semblent se heurter au plan local à certaines résistances au point que l'on puisse s'interroger sur leur avenir.

Mise au point depuis 1977, cette formule permet aux collectivités locales de bénéficier de subventions forfaitaires pluri-annuelles (de deux à trois ans). Elle vise plus particulièrement les agglomérations comprenant entre 100 000 et 500 000 habitants.

Les premiers contrats ont été signés en 1977 avec Lorient et Laval, puis en 1978 avec Nantes et Caen. Au total, il était prévu qu'une trentaine d'agglomérations puissent passer de tels contrats pendant la durée du VII^e Plan.

Les opérations réalisées dans le cadre de ces plans sont variables. Le plus souvent, il s'agit de l'achat de véhicules, de la construction de dépôts, de la création de couloirs réservés aux autobus, d'aménagement de carrefours, etc...

Comme on l'a indiqué ci-dessus, les crédits budgétaires seront fortement réduits en 1980 : 63,1 millions de francs en autorisations de programmes, contre 141 millions de francs en 1979. Ce recul s'explique par un fort volume de crédits non utilisés, dû, semble-t-il, aux difficultés rencontrées dans la mise au point des contrats et au fait que trop peu de villes ont élaboré un plan de développement détaillé susceptible de recevoir l'aide de l'Etat dans le cadre d'un contrat de ce type.

En 1978, des opérations ont été engagées dans les villes suivantes :

- Rennes : 10,5 millions de francs ;
- Orléans : 15,5 millions de francs ;
- Nantes : 23 millions de francs ;
- Grenoble : 25 millions de francs ;
- Caen : 13,2 millions de francs ;
- Brest : 16 millions de francs ;
- Angoulême : 9 millions de francs ;
- Angers : 11 millions de francs.

Pour 1979, des procédures de concertation sont prévues avec : Creil, Niort, Concarneau, Honfleur, Quimper, Verdun, Montluçon, Clermont-Ferrand, Annecy, Amiens, Belfort, Blois, Le Mans, Reims, Tours, Bordeaux, Cannes, Chambéry, Metz, Poitiers, Valenciennes.

4°) **La modernisation de la réglementation des transports locaux** a été réalisée par la loi du 19 juin 1979 relative aux transports publics d'intérêt local, qui se substitue à plusieurs textes de réglementations devenus vétustes, en particulier à la loi du 31 juillet 1913.

Ce texte se veut à la fois décentralisateur et modernisateur :

- Décentralisateur, car il substitue à la procédure du contrat de concession approuvé par décret en Conseil d'Etat celle de contrats-types (il est vrai encore approuvés en Conseil d'Etat) permettant aux collectivités de traiter directement avec la S.N.C.F. et les autres transporteurs sans approbation de l'autorité de tutelle ; de même la tutelle de l'Etat devient exceptionnelle (contrats de très longue durée ou dérogeant aux contrats-types).

- Modernisateur, car il instaure un cadre général applicable à tous les modes de transport et non plus seulement au chemin de fer ; de même, il s'adresse non seulement aux collectivités locales et à leurs groupements mais aussi aux établissements publics régionaux dès lors que ceux-ci auront adopté un schéma régional de transport.

Enfin, il est à noter que la loi n'entrera en vigueur qu'un an après sa promulgation, c'est-à-dire, le 19 juin 1980 après que les textes d'application auront été publiés. D'autre part, un délai de 3 ans est prévu pour la mise en conformité des contrats existants avec les contrats-types.

III - LES SCHEMAS REGIONAUX DE TRANSPORT ET LE PROBLEME DES DESSERTES OMNIBUS.

Commencée en 1974, l'élaboration des schémas régionaux de transport collectif est terminée dans huit régions : Alsace, Centre, Franche-Comté, Limousin, Lorraine, Nord, Pays-de-la-Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur. Onze autres schémas font l'objet d'études sous la conduite des instances régionales. Deux schémas seront probablement approuvés avant la fin de 1979.

La mise en oeuvre de ces schémas est assurée par les établissements publics régionaux (E.P.R.) auxquels un décret du 30 août 1977 a conféré un certain nombre de pouvoirs :

- possibilité de financer non seulement des dépenses d'étude et d'aménagement mais aussi de fonctionnement en matière de transport collectif ;

- possibilité de percevoir les sommes correspondant aux économies éventuellement réalisées par réorganisation et simplification des services ferroviaires omnibus ;

- capacité à passer avec les transporteurs des conventions d'exploitation de services et à acquérir du matériel roulant.

Deux décrets ont désigné les régions autorisées à bénéficier de ces mesures : l'un, du 7 décembre 1977, concerne le Nord-Pas-de-Calais, la Lorraine, les Pays-de-la-Loire, l'autre du 4 septembre 1978 vise la Franche-Comté et le Limousin.

Les caractéristiques de ces divers schémas régionaux sont les suivantes :

- le schéma Nord-Pas-de-Calais comporte le renouvellement complet du matériel roulant ferroviaire et l'accroissement des services assurés de 20% ;

- dans les Pays-de-la-Loire, le schéma prévoit la restructuration de dessertes, des créations et améliorations des services sur les axes d'un réseau régional préalablement défini. Les économies réalisées devraient permettre de financer les actions nouvelles ;

- le schéma Lorrain repose sur une restructuration des services omnibus ferroviaires ; il comprend des refontes ou des créations de services routiers. Là aussi les économies réalisées permettront le financement de la plus grande partie des nouvelles actions ;

- le Centre privilégie la voie ferrée, destinée à renforcer l'armature urbaine de la région ;

- la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur veut revaloriser le transport collectif en mettant principalement en oeuvre des actions d'information et d'accueil des usagers ;

- le schéma Limousin cherche la réorganisation du système actuel sans moyens financiers supplémentaires importants. Il comprend des réorganisations, des modifications d'horaires et d'itinéraires.

- en Franche-Comté des opérations ferroviaires et routières sont proposées ;

- l'Alsace prévoit une série d'améliorations des dessertes ferroviaires ou routières et envisage l'organisation d'une desserte de haut-niveau de l'axe rhénan.

Cette politique de décentralisation au niveau régional paraît cependant faire l'objet d'un réexamen de la part des pouvoirs publics qui se demandent, semble-t-il, si la région est le bon niveau de décentralisation et s'il doit être le seul. Il est vrai que les dispositions de 1977 en faveur des E.P.R. ne présentent qu'un caractère expérimental et qu'elles peuvent être modifiées.

C'est ce qui vient d'ailleurs d'être fait par un décret du 24 septembre 1979 qui étend aux collectivités locales la possibilité jusqu'alors réservée aux E.P.R. de proposer à l'Etat des mesures de réorganisation des services omnibus. Cette possibilité est ouverte jusqu'au 30 juin 1980.

En contrepartie de ces mesures de réorganisation l'Etat s'engage à verser aux E.P.R. ou aux collectivités locales pendant 7 ans le montant en valeur actualisée des économies réalisées à la suite de leurs propositions si celles-ci sont mises en oeuvre avant le 31 décembre 1981.

En outre, il faut souligner que désormais, les E.P.R. pourront passer des conventions avec la S.N.C.F. sans qu'il y ait obligation pour eux de disposer d'un schéma régional de transport (1). Dès lors on peut se demander si ces schémas, au moins sous leur forme actuelle, ne sont pas condamnés à plus ou moins brève échéance.

(1) Rappelons que dans le cadre de son contrat d'entreprise la S.N.C.F. est autorisée à fermer 5 % des lignes de son réseau omnibus d'ici à 1982.

DISPOSITION SPECIALE

ARTICLE 55

- Financent de grands travaux intéressant la région d'Ile-de-France.

Texte de l'article. - Les parts respectives de l'État et de la région d'Ile-de-France dans la réalisation de travaux d'intérêt général concernant la région d'Ile-de-France, dans les conditions prévues par l'article 37 de la loi n° 64-707 du 10 juillet 1964 et compte tenu de l'article 35 de la loi n° 76-394 du 6 mai 1976, sont fixées pour 1980 aux montants suivants en autorisations de programme :

Infrastructure de transports en commun :

- État.....	280,20 millions F
- Région d'Ile-de-France	632,27 millions F

COMMENTAIRES :

Cet article fixe les parts respectives de l'Etat et de la région d'Ile-de-France dans la réalisation des travaux d'équipement d'intérêt général. Il s'agit des subventions aux investissements réalisés par la R.A.T.P. et la S.N.C.F. dans la région parisienne (Cf. ci-dessus troisième partie, chapitre I). Ces subventions s'élèvent à :

- 280,20 millions de francs pour l'Etat (chapitre 63-41 des transports intérieurs), en augmentation de 15,4 % par rapport à 1979 ;

- 632,27 millions de francs pour la région Ile-de-France.

Votre commission des Finances est consciente que le partage des dépenses d'investissements opéré dans cet article est indissociable du problème, plus vaste, de l'organisation et du financement des transports dans la région parisienne, problème qui fait l'objet d'un projet de loi particulier déposé par le Gouvernement.

Cependant, compte tenu des incertitudes qui pèsent sur le vote de ce projet et pour ne pas risquer de pénaliser inutilement la Région, votre Commission des Finances vous propose d'adopter cet article.

EXAMEN EN COMMISSION

Votre Commission des Finances a procédé le 23 octobre 1979 à l'examen du budget des Transports (section commune et transports terrestres) ainsi qu'à l'examen de l'article 55 du projet de loi de finances pour 1980, qui lui est rattaché.

Votre rapporteur spécial a rappelé les principales caractéristiques de ce budget :

- Il a tout d'abord signalé l'extension importante des crédits de la section commune, qui comprend désormais l'ensemble des frais généraux du ministère des Transports, les crédits pour la recherche et la subvention de l'Etat pour la desserte maritime et aérienne de la Corse. Votre rapporteur a signalé l'augmentation de 15 % de cette dernière subvention, augmentation qui se poursuivra et s'accroîtra sans doute au cours des prochaines années, compte tenu de la mise en service de nouveaux navires.

- Votre rapporteur spécial a ensuite souligné l'apparition dans le projet de budget des premières conséquences de la politique libérale du Gouvernement en matière de transport.

Cette orientation nouvelle se traduit en premier lieu par une révision des subventions versées à la S.N.C.F. Le contrat d'entreprise passé par celle-ci avec l'Etat prévoit notamment une réduction de la subvention d'équilibre accordée à la S.N.C.F. et la revalorisation de la contribution de l'Etat aux charges de l'infrastructure ferroviaire.

D'autre part, la subvention d'équilibre qui sera versée en 1980 à la S.N.C.F. pour son réseau banlieue et à la R.A.T.P. sera également pratiquement inchangée. Cette mesure résulte de l'application anticipée du projet de loi portant réorganisation des transports de la région parisienne. Ce projet prévoit notamment le transfert progressif à la Région et aux départements des subventions versées jusqu'à présent par l'Etat. **Votre rapporteur a souligné les graves problèmes que cette réforme ne manquera pas de poser aux collectivités locales de la région parisienne compte tenu de l'importance des sommes en cause.**

- votre rapporteur spécial a enfin déploré la diminution des subventions d'équipement de l'Etat en faveur des transports en commun. Votre rapporteur s'est étonné de cette politique restrictive qui affecte aussi bien la région parisienne que la province à un moment où la nécessité d'économiser l'énergie devrait au contraire inciter le Gouvernement à encourager le développement des transports collectifs.

En ce qui concerne plus particulièrement les transports collectifs en province, votre rapporteur s'est interrogé sur l'avenir **des contrats de développement**. Il s'est également inquiété d'une possible remise en cause par le Gouvernement de la politique de décentralisation menée dans le cadre des **schémas régionaux de transport**.

Compte tenu de ses insuffisances et des mesures qu'il fait peser sur la mission de service public dont sont investies les grandes entreprises nationales des transports votre rapporteur spécial a proposé à la Commission le **rejet de ce projet de budget**.

Le débat qui s'est alors engagé au sein de la Commission a donné lieu aux interventions suivantes :

- **M. Poncelet** a estimé que la S.N.C.F. devrait faire davantage d'effort pour accroître son trafic. En particulier, elle devrait coordonner ses horaires avec celui des cars de ramassage scolaire, spécialement dans les zones de montagne.

D'autre part, il est souvent peu compréhensible que la S.N.C.F. supprime certaines lignes de son réseau omnibus dont le déficit reste très modéré par rapport à celui des transports parisiens.

- **M. Francou** a également insisté sur la charge excessive supportée par les contribuables en raison du déficit des transports parisiens, alors que les transports urbains de province ne reçoivent pas de subvention d'exploitation.

- **M. Raybaud** a insisté sur la dégradation du service de la Compagnie des wagons-lits. Il s'est inquiété des réductions des services omnibus envisagées par la S.N.C.F. Il a enfin appelé l'attention de la Commission sur la discrimination inacceptable au regard du droit européen dont souffrent les usagers français de la ligne Nice-Coni.

En réponse aux observations de M. Francou, votre rapporteur spécial a rappelé que la charge financière supportée par les usagers des transports parisiens était largement supérieure à celle qui revient aux contribuables.

A l'issue de ce débat, votre Commission des Finances a décidé dans sa majorité de proposer au Sénat l'adoption de ce budget ainsi que de l'article 55 du projet de loi de Finances qui lui est rattaché.

ANNEXES

ANNEXE II

Compte d'exploitation général de la S.N.C.F.

(Hors taxes) (en millions de francs)

	Résultats 1978	Prévisions 1979
RECETTES :		
Recettes commerciales:		
voyageurs + bagages	8 013	9 292
marchandises (y compris poste et S.E.R.N.A.M.)	11 747	13 406
Total	19 760	22 698
Indemnité et remboursement :		
réductions tarifaires voyageurs	2 256	2 583
réductions tarifaires marchandises	97	101
Total recettes de trafic	22 113	25 382
Recettes diverses	2 382	3 735
Compensation de service public	1 484	1 675
Indemnité banlieue	659	605
Compensation tarifaire	3 175	3 300
Subvention d'exploitation		
Ajustement pour exercices antérieurs	76	-
TOTAL DES RECETTES	29 889	34 697
DÉPENSES :	13 154	14 570
Frais de personnel :		
salaires		
charges patronales	6 865	7 749
Frais de traction	967	1 137
Fonction commercial, transport	1 616	1 863
Fonction matériel	1 394	1 497
Fonction équipement	2 269	2 522
S.E.R.N.A.M.	1 083	1 288
Interpénétration et échange de matériel	309	311
Travaux et prestations pour les tiers	613	773
Armement naval	270	311
Dépenses générales	212	235
Impôts	353	413
Dotations d'amortissement	1 901	1 867
Charges financières	2 729	2 960
Écart de réévaluation	-	1 104
	33 735	38 600
A DÉDUIRE :		
Contributions pour charges :		
- d'infrastructure	2 314	3 472
- de passages à niveau	409	427
- de l'E.M.A.	4	4
TOTAL DES DÉPENSES	31 008	34 697
RÉSULTATS	- 1 119	-

ANNEXE III

Comptes d'exploitation de la R.A.T.P.

(en MF)

	Comptes 1978	Prévisions 1979
Modules tarifaires	V = 1,10 au 1-1-78	V = 1,25 au 1-1-79
V : module d'appli. (prix du ticket de métro en carnet)	V = 1,25 au 1-7-78	V = 1,50 au 1-7-79
V' : module de base de la carte hebdomadaire et de la carte orange	V' = 0,9585 au 1-1-78 V' = 1,15 au 1-7-79	V' = 1,15 au 1-1-79 V' = 1,40 au 1-7-79
RECETTES		
Recettes directes	2 035,7	2 454
Carte orange	748	939
C.H.T.	191,2	216
Autres	1 096,5	1 299
Remboursements	982,9	1 126
C.O. et C.H.T.	834,2	965
Cartes émeraude + améthyste	40,9	53
Autres	94,3	108
Dessertes déficitaires et Villes nouvelles	13,5	13
Indemnité compensatrice	2 049,9	2 233
Produits commerciaux	96,7	107
Autres recettes	422,1	452
Total recettes	5 587,3	6 385
Report à nouveau	37,5	-
	5 624,8	6 385

	Comptes 1978	Prévisions 1979
DÉPENSES		
Frais de personnel	3 680	4 163
Impôts et taxes	419,8	507
Énergie	211,9	245,5
Matières travaux et divers	628,3	690
Frais financiers	500,2	600
Amortissement (atténuation VT)	502,1 355,6	580 470
Total amortissement	146,5	110
Autres dotations	38,1	48,5
Aléas	-	21
Total des dépenses	5 624,8	6 385
Participation État		
	1 512,84	1 649,7
T. Réduits	66,04	75,6
I. Compensatrice	1 434,9	1 563,1
V. Nouvelles	11,9	11
Participation collectivités locales		
	685,7	757,3
T. Réduits	69,2	85,4
I. Compensatrice	614,9	669,9
Dessertes déficitaires	1,6	2
S.T.B.	834,2	965

ANNEXE IV

**Contributions de l'Etat et des E.P.R.
aux études de schémas régionaux de transports**

	Autorisation de programme (en milliers de francs)		Apports des E.P.R. (en millier de francs)
	D.T.T.	DATAR FIAT-transfert	
Alsace	851,55	665,00	210,00
Aquitaine	390,00	230,00	160,00
Auvergne	400,00	300,00	150,00
Bourgogne	150,00	255,00	350,00
Bretagne	300,00	375,00	400,00
Centre	1 080,70	477,00	270,00
Champagne-Ardenne	250,00	250,00	380,00
Franche-Comté	430,00	250,00	190,00
Languedoc-Roussillon	250,00	250,00	250,00
Limousin	503,00	520,00	110,00
Lorraine	775,45	-	800,00
Midi-Pyrénées	140,00	300,00	520,00
Nord	590,00	300,00	400,00
Basse-Normandie	314,00	313,00	283,00
Haute-Normandie	150,00	150,00	150,00
Pays de la Loire	810,90	630,00	515,00
Picardie	321,00	301,00	301,00
Poitou-Charente	610,00	475,00	120,00
Provence-Alpes Côte d'Azur	515,00	315,00	500,00
Rhône-Alpes	517,00	417,00	265,00
Corse	260,00	260,00	95,00
	9 608,60	7 303,00	6 419,00