

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1980-1981

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1980

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 1981 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
IV - TRANSPORTS INTÉRIEURS - TRANSPORTS TERRESTRES

Rapporteur spécial : Mlle Irma RAPUZZI

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président ; Henri Duffaut, Jacques Descours Desacres, Geoffroy de Montalembert, Jean Cluzel, vice-présidents ; Modeste Legouez, Paul Jargot, Yves Durand, Louis Perrein, secrétaires ; Maurice Blin, rapporteur général ; René Ballayer, Stéphane Bonduel, Henri Caillavet, Jean Chamant, René Chazotte, Marcel Debarge, Gérard Delfau, Marcel Fortier, André Fosset, Jean-Pierre Fourcade, Jean Francou, Henri Gotschy, Robert Guillaume, Gustave Héon, Marc Jacquet, René Jager, Tony Larue, Anicet Le Pors, Georges Lombard, Michel Manet, Raymond Marcellin, Josy Moinet, Christian Poncelet, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Robert Schmitt, René Tomasini, Henri Torre, Camille Vallin.

Voir les numéros :
Assemblée Nationale (6^e législ.) : 1933 et annexes, 1976 (annexe 41), 1981 (Tome XIX) et in 8° 359.
Sénat : 97 (1980-1981).

Loi de Finances. - Corse - Régie autonome des transports parisiens (RATP) - Société nationale des chemins de fer français (SNCF) - Transports terrestres - Transports urbains.

SOMMAIRE

	Pages
OBSERVATIONS DE LA COMMISSION	5
I. – Présentation générale des crédits de la section commune et des transports terrestres	5
II. – Examen en commission	6
III. – Disposition spéciale (article 35 de la loi de finances)	12
RAPPORT	
Première Partie. – Les dépenses communes du ministère des transports : augmentation sensible des crédits	13
I. – Les dépenses de fonctionnement de l'administration des transports ne comportent aucune création d'emploi	14
II. – La subvention pour la desserte de la Corse est globalisée	15
III. – La recherche dans les transports reçoit de nouveaux moyens financiers	21
IV. – Les économies d'énergie dans les transports seront poursuivies	25
Deuxième Partie. – Les transports interurbains : intensification de la concurrence	28
CHAPITRE I. – LE CHEMIN DE FER : LA SITUATION FINANCIERE DE LA SNCF S'EST ASSAINIE	29
I. – Le trafic : croissance pour les marchandises, stagnation pour les voyageurs	29
II. – La situation financière de la SNCF : hausse des tarifs, actualisation des subventions	35
III. – Les investissements du réseau principal : trains Corail et TGV	42
CHAPITRE II. – LA ROUTE : LA LIBERALISATION SE POURSUIT	48
I. – Le trafic routier de marchandises : peu de sensibilité à la crise	48
II. – La réglementation : recul de la tarification obligatoire	49
III. – Le contrôle des conditions de travail : une oeuvre de salut public	51
IV. – Les transports routiers de voyageurs : libération des tarifs	53

CHAPITRE III. – LA VOIE D'EAU :	
L'ETAT SE DESENGAGE.....	55
I. – Le trafic fluvial : à petite vitesse	55
II. – L'organisation du transport : de timides mesures d'assouplissement	56
III. – Les aides de l'Etat : forte réduction des subventions	58
Troisième partie. – Les transports collectifs urbains :	
recul inquiétant des investissements	61
CHAPITRE I. – LES TRANSPORTS COLLECTIFS DE	
LA REGION PARISIENNE	62
I. – L'évolution du trafic : progression modérée	62
II. – La situation financière de la RATP : en amélioration	66
III. – Les investissements de la RATP et de la SNCF en Ile-de-France : des inquiétudes pour l'avenir	69
CHAPITRE II. – LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN PROVINCE	75
I. – Les métros : peu d'investissements nouveaux	75
II. – Les transports dans les villes : une situation difficile	78
III. – Les schémas régionaux et départementaux de transport : une décentralisation qui se cherche	81
CONCLUSION	86
ANNEXES	87

**OBSERVATIONS
DE LA 
COMMISSION DES FINANCES**

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

I. - PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES CRÉDITS DE LA SECTION COMMUNE DU BUDGET DES TRANSPORTS ET DES CRÉDITS DES TRANSPORTS TERRESTRES

Depuis le budget 1980, la section commune des transports regroupe certaines dépenses communes à plusieurs modes de transport (telle la desserte de la CORSE), les crédits de l'administration centrale et les crédits pour la recherche.

Quant aux crédits pour les transports terrestres, ils figurent dans la section « Transports intérieurs », au côté des crédits pour les voies navigables, les routes et la circulation routière.

1° La section commune

Les crédits de cette section s'élèvent pour 1981 à 1.114,17 millions de francs, contre 906,1 millions de francs en 1980, soit une progression de 23 %.

Le tableau ci-dessous permet de mesurer l'évolution respective des différentes catégories de dépenses inscrites à cette section :

(en millions de francs)

	1980	1981	Variation en %
Dépenses de fonctionnement et charges de retraites du Ministère des transports	354,43	419,47	+ 18,4
Desserte de la CORSE	305,80	407,-	+ 33,1
Subventions aux organismes de recherche	112,58	138,20	+ 22,8
Etudes financées par l'Etat (C.P)	125,54	145,60	+ 16,-
Subventions diverses	7,76	3,98	- 49,7
	906,11	1114,17	+ 23,-

2° Les transports terrestres

Les crédits pour les transports terrestres inscrits dans le projet de budget 1981 s'élèvent à 22.363,3 millions de francs en progression de 13,1 % sur le budget de 1980.

(en millions de francs)

	1980	1981	Variation en %.
-Fonctionnement des services (titre III) et études (titre V-C.P.)	57,5	61,3	+ 6,6
-Subventions à la S.N.C.F.	17.313,-	19.488,8	+ 12,6
-Subventions à la R.A.T.P.	1.639,-	2.044,1	+ 24,7
-Aide à la navigation	18,7	3,8	- 79,7
-Interventions diverses	23,2	23,8	+ 2,6
-Subventions d'équipement pour les transports en commun	677,6	669,-	- 1,3
-Autres subventions d'équipement (C.P)	42,4	72,5	+ 71,-
	19.771,4	22.363,3	+ 13,1

II. - EXAMEN EN COMMISSION

Votre Commission des finances a procédé le 6 novembre 1980 à l'examen du budget de la section commune des transports, des crédits des transports terrestres et de l'article 35 du projet de loi de finances pour 1981.

Votre rapporteur spécial a tout d'abord rappelé les grands traits de l'évolution du budget des transports en 1981.

Sur sa proposition, votre Commission des finances a ensuite adopté un certain nombre d'observations.

Les trois premières portent sur les crédits de *la section commune*.

1° La Commission a constaté que l'augmentation des crédits pour la desserte de la CORSE est moins importante que les documents budgétaires pourraient le laisser croire

La dotation budgétaire augmente de 32 % et s'établit à la somme de 407 millions de francs.

Il y a deux raisons à cette progression :

- l'une est une raison de fond : du fait des réductions tarifaires pratiquées pour toutes les traversées en bateau, chaque navire nouveau mis en service sur les liaisons avec la CORSE entraîne une majoration de subvention. Ce sera le cas en 1981 ;

- l'autre est budgétaire : la subvention inscrite dans la loi de finances initiale est souvent inférieure à la subvention effectivement nécessaire ; le Gouvernement est alors conduit, pour compenser cette insuffisance, à introduire des crédits supplémentaires dans le collectif. Ainsi en 1980, 50 millions de francs environ seront inscrits dans le collectif de fin d'année. La progression effective des crédits de 1980 à 1981 sera donc sensiblement plus faible que ne le laisse supposer le présent projet de budget. Cette procédure toutefois n'est pas satisfaisante et il conviendrait que désormais les dotations portées dans le budget initial soient plus correctement évaluées.

2° La Commission a observé que l'effort fait en faveur de la recherche dans les transports (+ 22,8 %) paraît peu cohérent avec le déclin des crédits destinés aux investissements dans les transports collectifs

Le budget de 1981 comporte une progression satisfaisante des crédits pour la recherche dans les transports. Ainsi :

- l'Institut de recherche des transports voit sa subvention augmenter de 7,2 millions de francs en fonctionnement (mais 7,46 millions de francs d'équipement sont mis en réserve) ;

- l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes aura des crédits de fonctionnement supérieurs de 11,95 millions de francs à ceux de 1980 et des crédits d'équipement supérieurs de 1,45 million de francs, soit une augmentation moyenne de + 30 % ;

- un Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation dans les transports est créé avec une dotation de 51,6 millions de francs en autorisations de programme et de 20,5 millions de francs en crédits de paiement.

Cependant, si justifié qu'il soit, cet effort devrait aller de pair avec un développement des transports collectifs toutes les études montrant que ce mode de transport permet de substantielles économies d'énergie, tout en provoquant un minimum de nuisance. Or, la Commission a observé au contraire (Cf. 5° - ci-dessous) un déclin des autorisations de programme consacrées aux transports en commun.

3° La Commission a relevé avec satisfaction que l'augmentation des dépenses de fonctionnement du ministère est contenue dans des limites raisonnables (+ 18,4 %)

Elle s'analyse en :

- une augmentation du coût du personnel en activité : + 14,9 %,
- une augmentation plus importante du coût des pensions : + 20,6 %,
- l'augmentation modérée des frais de fonctionnement (+ 8,9 %),
- le blocage des frais d'entretien au niveau de 1980,
- l'augmentation sensible des frais de justice (+ 136 %).

*

**

Votre Commission a ensuite adopté un certain nombre d'observations concernant les *transports terrestres* :

1° La Commission a constaté que l'augmentation sensible des subventions d'exploitation versées à la RATP et au réseau banlieue de la SNCF était plus apparente que réelle

Leur taux de croissance est de 22,4 %. La seule subvention d'équilibre versée à la RATP s'accroît de 24 %.

Cette augmentation générale des crédits pour les transports de la Région Ile-de-France est en fait assez artificielle car elle est la conséquence de la minoration des crédits qui avaient été inscrits dans le budget 1980, le Gouvernement ayant établi son budget 1980 en supposant que le projet de loi portant réorganisation du financement des transports parisiens serait voté.

2° La Commission s'est félicitée de la progression modérée des subventions d'exploitation versées à la SNCF pour son réseau principal

Le taux de croissance de 12,6 % qui est celui de ces subventions s'analyse de la façon suivante :

- la subvention d'équilibre du réseau principal diminue, conformément au contrat d'entreprise de 300 millions de francs ;
- la subvention pour charges d'infrastructure, destinée à placer la SNCF et les transporteurs routiers à parité, est actualisée ;
- la subvention pour charges de service public (services omnibus et tarifs réduits) augmente de 14,1 %.

3° En revanche, la Commission s'est inquiétée de l'ampleur croissante de la subvention que la SNCF reçoit pour compenser les charges de son régime de retraite

Cette subvention s'élèvera à 8,5 milliards de francs en 1980, soit 43,6 % du total des subventions versées à la SNCF.

Cette situation résulte principalement du déséquilibre existant au sein du régime de la SNCF, entre le nombre des actifs et celui des retraités et qui résulte pour une bonne part de la nécessaire amélioration de la productivité au sein de la société nationale. Mais on doit rappeler aussi que le déficit du régime est lié à l'âge de départ à la retraite en vigueur à la SNCF.

4° La Commission a relevé la forte diminution des subventions d'exploitation versées à la navigation fluviale (- 79,7 %)

Cette diminution est due au redressement de la situation financière de la Compagnie française de navigation sur le Rhin, redressement qui permet de supprimer la subvention de l'Etat (5 millions de francs). Quant aux crédits pour l'amélioration des structures de la batellerie, ils diminuent de 9,9 millions de francs par suite de l'existence de crédits inemployés depuis 1979.

5° La Commission s'est montrée très préoccupée du nouveau recul des subventions pour les investissements dans les transports en commun

Déjà, en 1980, les autorisations de programme avaient diminué de 5,9 % et les crédits de paiement de 12,4 %.

Pour 1981, la tendance est confirmée puisque les autorisations de programme diminuent de 20,6 %, les crédits de paiement augmentent modérément de 3 %.

Le tableau ci-après montre que presque tous les postes budgétaires sont atteints par cette régression : on notera l'ampleur des diminutions affectant les infrastructures en région parisienne et les métros en province.

(en millions de francs)

	Subventions d'équipement. (en autorisations de programme)		
	1980	1981	%
Transports urbains en Ile de France :			
-RATP	188,1	192,-	+ 2,1
-SNCF banlieue	92,1	69,-	- 25,1
-Infrastructures	36,8	15,-	- 59,2
Transports urbains en province :	317,-	276,-	- 12,9
-Voies	125,-	98,-	- 21,6
-Contrats de développement	63,1	70,-	+ 10,9
-Métros	177,-	86,-	- 51,4
	365,1	254,-	- 30,4
Études de services	72,-	68,0	- 1,7
TOTAL	734,1	598,6	- 20,0

Cette situation est d'autant plus préoccupante qu'elle existe depuis plusieurs années. En particulier, le recul sensible des dépenses d'infrastructure à PARIS et en Province paraît inopportun à l'heure où la nécessité d'économiser l'énergie demanderait au contraire un surcroît d'investissement dans les transports en commun.

**

Au cours du débat qui a suivi, M. Ballayer s'est montré préoccupé du problème de la sécurité dans le métro et a demandé des précisions sur les sommes qui y sont consacrées.

M. Fourcade a appelé l'attention de la Commission sur la croissance de la part de la Région Ile-de-France dans le financement des investissements dans les transports collectifs, croissance qui ne paraît guère justifiable.

M. Tomasini a insisté sur la nécessité d'étendre à la desserte aérienne de la Corse le régime de la continuité territoriale en vigueur dans le domaine maritime.

Par ailleurs, il s'est inquiété de l'absence de coordination par fois constatée au plan local entre le rail et la route. Dans plusieurs régions, on constate que des services omnibus sont supprimés sans remplacement par des liaisons routières.

M. Bonduel a déploré le retard pris dans le désenclavement du Sud-Ouest. La participation financière demandée par la SNCF aux Régions pour les investissements ferroviaires qui y sont réalisés paraît pour le moins contestable.

M. Blin, rapporteur général, s'est demandé si le recul des autorisations de programme en province n'était pas explicable en partie par l'achèvement des premières tranches de travaux des métros provinciaux.

M. le président Bonnefous a exprimé la crainte que le déclin de la navigation fluviale n'entraîne un report inopportun et coûteux de certains trafics vers le transport routier.

Il s'est inquiété également de l'évolution depuis son origine du coût de la nouvelle liaison ferroviaire Paris-Sud-Est.

Votre rapporteur spécial a indiqué à cet égard que la réévaluation du coût de projet depuis 1975 ne dépassait pas la progression de l'indice des prix des travaux publics et que, par ailleurs, l'Etat ne subventionne nullement ce projet, qui doit en lui-même trouver sa propre rentabilité.

Sous le bénéfice de ces observations, la Commission des finances a, dans sa majorité, émis un avis favorable à l'adoption du budget de la section commune des transports et des crédits des transports terrestres pour 1981.

DISPOSITION SPECIALE.

ARTICLE 35 DU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 1981

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 RATP et la SNCF dans la région parisienne. Ces subventions s'élèvent à :

- 261 millions de francs pour l'Etat, en diminution de 6,7 % par rapport à 1980,
- 645,5 millions de francs pour la région d'Ile-de-France, en augmentation de 2,1 % par rapport à 1980.

Dans l'attente de la réorganisation du financement des transports collectifs dans la région parisienne, réorganisation qui doit faire l'objet d'une loi, le Gouvernement propose d'ouvrir un montant d'autorisations de programme égal à 261 millions de francs en ce qui concerne l'Etat.

On peut s'étonner, d'une part, de la diminution du volume global des investissements prévus en 1981 et, d'autre part, de la baisse de la part de financement assuré par l'Etat alors que la part de la Région augmente.

Sous le bénéfice de ces observations, la Commission des finances a, dans sa majorité, émis un *avis favorable* à l'adoption de cet article.

PREMIERE PARTIE

**LES DEPENSES COMMUNES DU MINISTERE DES TRANSPORTS :
AUGMENTATION SENSIBLE DES CREDITS**

Le montant des crédits inscrits à la section commune du ministère des Transports s'élèvent à 1.114,17 millions de francs pour 1981, en augmentation de 23 % par rapport à 1980.

Ces crédits servent à financer trois types de dépenses :

- 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.

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution de ces différentes dépenses de 1980 à 1981. On observera la progression sensible de la plupart d'entre elles.

Tableau n° 1
Crédits de la section commune

(en millions de francs)

	1980	1981	Variation en %
- Dépenses de fonctionnement et charges de re- traites du ministère des Transports	354,43	419,47	+ 18,4
- Desserte de la CORSE	303,80	407,-	+ 33,1
- Subventions aux organismes de recherche	112,38	138,20	+ 22,8
- Etudes financées par l'Etat (CF)	125,54	145,60	+ 16,-
- Subventions diverses	7,76	3,90	- 49,7
	906,11	1.114,17	+ 23,-

I. - LES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT DE L'ADMINISTRATION DES TRANSPORTS NE COMPORTENT AUCUNE CREATION D'EMPLOI

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

Tableau n° 2
Charges de fonctionnement et de retraite de l'administration centrale.

(en millions de francs)

	1980	1981	Variation en %.
- Personnel en activité	141,60	162,68	+ 14,9
- Personnel en retraite	146,57	176,80	+ 20,6
- Charges sociales	16,85	19,74	+ 17,1
- Matériel et divers	49,41	60,25	+ 21,9
	354,43	419,47	+ 18,4

Comme les années précédentes, les charges de retraite du personnel représentent une part notable des crédits et sont responsables en grande partie de l'augmentation de l'ensemble des dépenses de personnel.

On signalera qu'aucun emploi ne sera créé en 1981.

En outre, un montant de 5,54 millions de francs d'économie est prévu, qui se ventile comme suit :

- édition de bulletin d'information - 0,04 Mns F
- mesures de sûreté prises sur les aérodomes (1) - 3,68 Mns F
- personnel à l'étranger - 1,82 Mns F

(1) Cette économie sera compensée par un prélèvement sur les usagers.

II. - LA SUBVENTION POUR LA DESSERTA DE LA CORSE EST GLOBALISEE

A partir de 1981 cette subvention couvre à la fois les crédits de la « continuité territoriale » entre la Corse et le Continent et les crédits de la desserte aérienne de l'île sans distinction possible.

1° La desserte maritime

On sait que le transport des voyageurs et des marchandises par la voie maritime entre le continent et la Corse est devenu depuis le 1^{er} avril 1976 un service public concédé, exercé selon des tarifs alignés sur ceux de la SNCF (pour les passagers) et de la tarification routière obligatoire (pour les marchandises).

La subvention de l'Etat couvre la différence entre le prix de revient des compagnies maritimes et le prix de la traversée payé par les usagers. Elle avait été estimée à l'origine 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. Il en est résulté une progression spectaculaire de la subvention versée par l'Etat. Fixée initialement à 164,2 millions de francs en 1976, elle devait atteindre 293,8 millions de francs dans le budget de 1980.

Le transport des passagers est effectué par la SNCM, filiale de la SNCF et de la CGM. Le transport des marchandises est partagé entre la SNCM et deux compagnies privées : la CMN et la société Pittaluzza et Cie, cette dernière étant spécialisée dans le transport du ciment au départ de Nice.

Le tableau ci-après indique les subventions reçues par les deux principales compagnies.

Tableau n° 3
Subventions pour la Continuité territoriale

	SNCM	CMN	TOTAL	Variation en %
Exercice 1977 (1)	199,51	40,63	240,14	- -
Exercice 1978 (1)	207,3	42,69	250,10	+ 4,2
Exercice 1979 (1)	245,2	48,40	293,60	+ 17,1
Budget 1980 (2)	229,92	58,15	288,07	+ 14,7(3)

(1) Définitif.
(2) Loi de finances initiale seulement.
(3) Par rapport à la loi de finances initiale pour 1979.

On notera la forte croissance de la subvention attribuée à la Compagnie méridionale de navigation (CMN) en 1980. 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 1979, les grandes tendances sont les suivantes :

- tassement du trafic des passagers et véhicules accompagnés : le nombre de passagers transportés s'est élevé à 1.284.835 en 1979, en augmentation de seulement 5,1 % sur 1978. Pour les véhicules accompagnés, la progression a été plus forte : + 9,1 % (383.052 véhicules transportés) ;

- poursuite du développement du trafic de roulage : les marchandises transportés par navires rouliers sont de plus en plus nombreuses. Elles représentent en 1979 87 % du trafic global.

Avec le trafic en mode conventionnel, 583.053 tonnes ont été transportées en 1979, soit une augmentation de 17,2 % par rapport à 1978.

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

C'est ainsi que la Société Nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM), filiale de la CGM et de la SNCF, qui assure tout le transport des passagers a mis en service en juin 1979 un paquebot transbordeur de 138 m de long, le « Cynos », qui remplace le « Fred Scamaroni » sur les liaisons entre Nice et la Corse. D'autre part un autre paquebot transbordeur « L'Estrel » de 145 m de long et à forte capacité (2.200 passagers et 700 voitures) a été commandé pour 1981. En outre, un paquebot identique devra être mis en service en 1983 pour remplacer le « Corse ».

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 SNCM. L'autre, le « Porto Cardo », mis en service au printemps 1980, est exploité par la Compagnie méridionale de navigation (CMN). Pour des raisons demeurées obscures, seul le cargo commandé par la CMN a fait l'objet d'une subvention d'exploitation complémentaire (18 millions de francs en année pleine) : les navires de la SNCM ne bénéficieront d'aucun supplément de crédits.

Comme l'année précédente, l'exercice 1979 a été favorable aux deux grandes compagnies exploitantes, surtout à la SNCM qui a su profiter de la bonne fréquentation touristique de l'île. Celle-ci a enregistré un bénéfice net de 8,50 millions de francs, le résultat de la CMN étant positif de 3,24 millions de francs.

En ce qui concerne l'évolution des subventions de l'Etat, deux faits sont à noter :

1° La sous-estimation du montant inscrit dans le budget de 1980 : en effet, 293,8 millions de francs seulement étaient prévus dans la loi de finances initiale de 1980 au titre de la desserte maritime de la CORSE. Or, les résultats définitifs qui figurent dans le tableau ci-après montrent que le montant des subventions effectivement versées en 1979 s'élevait déjà à 298,5 millions de francs. L'évaluation retenue pour 1980 était donc manifestement très en-dessous de la réalité. C'est pourquoi, 50,8 millions de francs de crédits supplémentaires devront être inscrits dans le collectif de 1980.

2° Pour 1981, le montant de la subvention affectée à la desserte maritime de la Corse n'apparaît pas dans le projet de budget. En effet, afin d'établir une meilleure coordination entre le maritime et l'aérien, le Gouvernement a décidé que la subvention pour la desserte maritime et la subvention pour la desserte aérienne de l'île seraient globalisées.

Par suite, un seul montant, égal à 407 millions de francs, a été inscrit dans le projet de budget. Cependant, comparé au chiffre correspondant de 1980, la progression est importante : + 37,1 %.

Elle s'explique de plusieurs manières :

- les crédits pour la desserte aérienne de la Corse seront certainement en forte augmentation (voir ci-après) :

- la minoration des crédits de 1980 pour la desserte maritime sera en grande partie corrigée en 1981 ;

- surtout, le montant des subventions versées aux compagnies maritimes sera révisé l'année prochaine.

En effet, les conventions qui lient ces compagnies à l'Etat stipulent que la base des subventions accordées doit faire l'objet, tous les cinq ans, d'une révision qui tiennent compte notamment de l'évolution de la flotte de navires et des coûts d'exploitation. La première période quinquennale allait de 1976 à 1980 ; la seconde ira de 1981 à 1985.

Compte tenu des nouveaux navires mis en service depuis 1976, le supplément de subvention nécessaire a été estimé à 54 millions de francs par an.

Au total, l'évolution de la subvention de l'Etat devrait être la suivante :

Tableau n° 4
Subvention de l'Etat pour la desserte de la Corse

(en millions de francs)

	1978. (définitif)	1979. (définitif)	1980 (estimation)	1981. (prévisions)
-SNCM	207,3	245,2	- -	- -
-CMN	42,7	48,4	- -	- -
- PITTALUGA	3,9	3,9	- -	- -
- SNCF	1,-	1,-	- -	- -
TOTAL maritime .	254,9	298,5	345,4	- -
-Dotation aérienne	- -	9,-	15,-	- -
TOTAL Continuité territoriale .	254,9	307,5	360,4	407

2° La desserte aérienne

Actuellement, la desserte aérienne de l'île est assurée conjointement par Air France et Air Inter.

Le trafic enregistré en 1979 par Air France et Air Inter pour l'ensemble de la desserte Corse (passagers payants, vols réguliers et supplémentaires « vols charters exclus ») a été de 879.400 passagers répartis comme suit :

- Paris-Corse : 269.500 (dont 136.000 sur Paris-Ajaccio, 113.900 sur Paris-Bastia, 19.600 sur Paris-Calvi).

- Bord à bord : 609.000 (dont 183.700 sur Marseille-Ajaccio, 197.800 sur Marseille-Bastia, 29.800 sur Marseille-Calvi, 178.700 sur Nice-Ajaccio et Nice-Bastia, 19.900 sur Nice-Calvi).

Les tarifs pratiqués par les deux compagnies comportent des réductions, mais beaucoup moins fortes que celles qui sont pratiqués sur les liaisons maritimes : en effet, la structure tarifaire applicable aux liaisons corses est depuis le 1^{er} novembre 1978 identique à celle en vigueur sur le réseau continental, mais avec une application du plan tricolore d'Air Inter sans vols rouges (vols sur lesquels aucune réduction tarifaire n'est consentie).

En outre, il existe :

- un tarif réduit pour les étudiants,
- une réduction de 20 % pendant la période d'hiver (1^{er} novembre-1^{er} mai),
- des tarifs réduits « vacances » et « avion pour tous ».

Une partie du coût de ces mesures a été financée par l'Etat : la subvention budgétaire s'est élevée à 9 millions de francs en 1979, et à 15 millions de francs en 1980.

Comme on l'a indiqué, la globalisation de l'aide de l'Etat instituée en 1981 ne permet pas de connaître dès à présent le montant de la subvention qui sera allouée l'année prochaine aux transporteurs aériens. Mais il est vraisemblable qu'elle sera très largement supérieure à celle de 1980.

3° Le chemin de fer Corse

Bien qu'elle ne figure pas dans la section commune du budget des transports, on peut mentionner ici la subvention de l'Etat au chemin de fer Corse. Ce réseau qui a été concédé non à la SNCF mais à une société dénommée CFTA jusqu'au 31 décembre 1981, est chroniquement déficitaire et l'Etat comble en grande partie le déficit constaté.

Tableau n° 5
Résultats d'exploitation des chemins de fer corses

(en millions de francs)

	1979.	1980	1981
	réalisation	prévisions	prévisions
-Charges	19,99	21,17	24,80
-Produits	6,18	7,20	7,98
-Résultat hors taxe	- 13,82	- 13,97	- 16,82
-TVA	0,66	0,70	0,84
-Résultat toutes taxes comprises	- 14,48	- 14,67	- 17,66
-Subvention de l'Etat	13,03	13,20	15,89

III. - LA RECHERCHE DANS LES TRANSPORTS RECOIT DE NOUVEAUX MOYENS FINANCIERS

Les subventions versées aux organismes de recherche relevant de la compétence du ministère des transports, ainsi que les études menées et financées directement par l'Etat représentent dans le budget de 1981 un montant de 283,80 millions de francs, soit 25 % des crédits de la section commune.

Outre les subventions à l'Institut de recherche des transports (IRT), la section commune comporte les subventions à l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes (ISTPM) qui relevaient naguère du budget de la marine marchande ainsi que des subventions d'équipement à divers organismes.

Etant 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'ISTPM.

Ceci étant, on sait que la recherche, d'une manière générale, fait l'objet dans le budget de 1981 d'un effort particulier. Il est donc logique que la recherche dans les transports soit dotée de moyens financiers confortables. Le tableau ci-dessous montre qu'effectivement, la progression des crédits est sensible et que, par ailleurs, une réorganisation du financement de la recherche est opérée cette année, avec notamment la création d'un fonds d'aide à la recherche et à l'innovation dans les transports.

Tableau n° 6
Subventions aux organismes de recherche

	1980	1981	Variation
- IRT			
- Fonctionnement	27,36	34,20	+ 6,84
- Investissements	17,00	10,00	- 7,00
	44,36	44,20	- 0,16
- ISTPM			
- Fonctionnement	20,10	37,00	+ 16,90
- Investissements	8,90	10,10	+ 1,20
	29,00	47,10	+ 18,10
- Autres organismes (autre IRT) :			
- Office National d'Etudes et de Recherches Pratiques :			
- 1980	11,00	1,20	- 9,80
- Union technique de l'automobile et du cycle	1,00	0,20	- 0,80
- Action thématique programmée	11,34	18,00	+ 6,66
- Fonds d'aide à la recherche	-	20,50	+ 20,50
	23,34	39,90	+ 16,56
- TOTAL	112,58	138,20	+ 25,62

1° L'Institut de recherche des transports

On notera le recul sensible des subventions d'équipement accordées à cet organisme, en crédits de paiement et en autorisations de programme. C'est ainsi que le budget de 1981 ne comporte plus de contrats d'études sous-traitées (4,67 millions de francs en 1980) et que les dépenses de soutien de programme sont réduites de 1,73 million de francs.

Cette régression s'explique par la mise en réserve de 7,46 millions de francs au Fonds de la recherche du budget du Secrétariat d'Etat chargé de la recherche.

Le programme de recherche de l'Institut a porté en 1979 sur les études suivantes :

a) *Transports urbains et régionaux*

- transports locaux organisés à l'initiative des communes périphériques d'Ile-de-France et des grandes agglomérations de province,
- regroupement des usagers de la voiture particulière (car pool),
- mobilité en zone urbaine (enquêtes sur la fréquentation des quartiers ainsi que sur le mode de vie des individus et son évolution en fonction de l'âge),
- plans de circulation,
- régulation du trafic urbain (en particulier des lignes d'autobus) et du trafic sur autoroutes et corridors suburbains (détection et traitement des incidents, amélioration de capacité, contrôle d'accès).

b) *Transports interurbains et internationaux*

Dans le domaine du transport des personnes, une part importante de l'activité a été consacrée à l'analyse des données recueillies par l'INSEE (le parc d'automobiles et son utilisation par les ménages - l'estimation du volume et de la structure de la demande interrégionale) en vue de fournir des résultats utilisables pour les travaux de préparation du VIII^e Plan.

Dans le domaine du transport des marchandises, deux recherches ont été entreprises à partir de la banque de données SITRAM : il s'agit de l'analyse de la concurrence effective entre le fer et la route en fonction de la nature des marchandises à transporter et de la distance, et de l'analyse de l'évolution des transports internationaux.

On peut aussi mentionner l'achèvement d'études concernant notamment l'information à bord des véhicules de transport routier, la conception et les missions des centres de surveillance du trafic de la Manche et la participation à une grande enquête sur l'organisation du trafic dans la Manche.

c) *Technologies nouvelles*

- étude de deux systèmes originaux de captage « aérien » de courant électrique pour trolleybus :

- étude concernant la transmission hydrostatique :

- essais en similitude ou en vraie grandeur pour déterminer les caractéristiques aérodynamiques des véhicules de transport terrestre rapide :

- essais pour étudier les efforts d'attraction et la traînée magnétique dans le cas d'un véhicule à sustentation magnétique, et pour vérifier les qualités du moteur linéaire axial :

- programme de développement d'un moteur linéaire pour des vitesses de l'ordre de 300 km/heure.

d) *Effets négatifs des moyens de transport*

Le Centre d'évaluation et de recherches des nuisances et de l'énergie (CERNE) a poursuivi les activités d'évaluation de l'environnement sonore et la construction de méthodes d'estimation de la pollution de l'air. L'accent a été mis surtout sur les recherches relatives à la consommation d'énergie liée à la circulation automobile, ce qui a permis l'obtention de résultats pour la mise au point de « simulations » de consommation sur des itinéraires urbains et interurbains. Une importante recherche sur les conditions d'utilisation de la voiture et sur la dispersion des consommations de véhicules en circulation réelle a été engagée, en liaison avec la Direction des routes et l'Agence pour les économies d'énergie.

2° **Le Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation dans les transports**

Il s'agit d'une dotation nouvelle qui apparaît pour la première fois dans le budget de la section commune. Elle s'élève à 51,6 millions de francs en autorisations de programme et à 20,5 millions de francs en crédits de paiement.

Ce fonds qui regroupe des crédits destinés aux actions incitatives intéressant les transports intérieurs et maritimes a pour objectif une meilleure coordination des actions de recherche qui concernent des secteurs d'activités différents et font appel à de nombreuses disciplines scientifiques.

La répartition de la dotation retenue pour 1981 est la suivante :

- Transports intérieurs : 25 millions de francs destinés aux recherches dans le domaine de l'automobile et sur les aspects « sécurité des transports ». Un effort particulier sera fait dans le domaine des poids lourds et dans celui des autobus, en concertation avec le Secrétaire d'Etat à la Recherche. La subvention à l'UTAC (1) est en principe incluse pour un montant de 1 million de francs.

- Transports maritimes : 21 millions de francs afin d'entreprendre des recherches sur la signalisation et la navigation maritime et de poursuivre la mise au point du navire à propulsion nucléaire et du naviplane N 500.

- Actions d'accompagnement : 5,1 millions de francs qui seront notamment affectés aux recherches techniques sur des composants critiques de modes de transport et aux recherches à caractère socio-économique.

Dans le domaine des transports terrestres, on observera que le fonds comprend les crédits aux « actions thématiques programmées » concernant l'automobile. Rappelons que l'objectif d'une ATP est d'orienter la recherche publique ou privée sur des thèmes déterminés, par des contrats financés à 50 % par l'Etat. L'IRT, 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.

Ainsi une 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 œuvre. L'action a été étendue progressivement aux problèmes des poids-lourds et des deux-roues.

Une autre ATP porte sur les nuisances des véhicules.

(1) Union technique de l'automobile et du cycle.

IV. - LES ECONOMIES D'ENERGIE DANS LES TRANSPORTS SERONT POURSUIVIES

La tendance en ce domaine est à la poursuite des efforts entrepris depuis quelques années.

1° L'évolution de la consommation d'énergie dans les transports

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 (1) soit 18,2 % ; en 1977, cette part croissait à 19,3 %. En 1979, la consommation a été de 36,4 millions de Tep, soit 20 % de la consommation totale du pays.

La décomposition par mode de transport est la suivante :

- transports routiers	25,3 MTep
- routes maritimes	4,9 MTep
- transports aériens	2,5 MTep
- rail, voie d'eau et divers	<u>3,7</u> MTep
	36,4 MTep

On est frappé par l'importance de la consommation des transports routiers. Ceci est confirmé par une étude du ministère des transports qui évalue les performances énergétiques des moyens de transport collectifs. La vedette de cinq cents places naviguant sur la Seine consomme 6 grammes d'équivalent de pétrole (GEP) par passager-kilomètre transporté (PKT) ; le train rapide et express, 12,3 ; l'autocar, 16,5 ; l'autobus parisien, 19,4 ; le TEE, 22,9 ; le RER, 23 et le métro, 23,6. La voiture particulière de milieu de gamme consomme en moyenne 29,9 GEP par PKT, sur route ; 35,8, sur les autoroutes de liaison, 59, en agglomération, et 41, tous réseaux confondus.

Pour les transports de marchandises, le train consomme 6,2 GEP par tonne-kilomètre transportée (TKT) au lieu de 20,3 au train de messageries et 21,8 au train de régime accéléré. Si le camion utilise en ville 43 à 124 GEP par TKT, le semi-remorque de 38 tonnes en zone longue n'en use que 19,2, le semi-remorque de 21 tonnes 28,5 ; le camion de 19 tonnes 29,1.

Le transport fluvial ou maritime reste le plus économe en énergie : le pétrolier de 240.000 tonnes consomme de 0,66 à 1,01 GEP par TKT ; le minéralier, 1,4 ; le cargo classique, 6,6 et le convoi poussé sur la Seine, 9,6.

(1) Tonnes-équivalent-pétrole.

2° Les économies d'énergie en 1979

D'après les premières analyses des bilans énergétiques, l'année 1979 a permis de réaliser une économie d'énergie supplémentaire par rapport à 1978 de 600.000 Tep pour le secteur des transports, économie qui se répartit ainsi :

- 200.000 Tep grâce à la réduction de la consommation spécifique des véhicules particuliers,
- 225.000 Tep grâce à la campagne « chasse au gaspi »,
- 79.000 Tep grâce à la réduction de la consommation spécifique des véhicules utilitaires,
- 100.000 Tep d'économies réalisées dans les autres modes de transports (maritime, aérien et ferroviaire).

Le ralentissement de la consommation est particulièrement sensible en ce qui concerne les carburants auto dont le taux d'accroissement serait légèrement inférieur à 1 % face à un taux de croissance du parc de 3,4 %.

Par rapport à la tendance d'évolution antérieure à 1973, la consommation énergétique du secteur des transports est en retrait de 3 MTep.

3° Les objectifs et les mesures d'économie en 1980

Le Gouvernement a fixé l'accélération annuelle du rythme des économies d'énergie pour le secteur des transports, au cours des premières années de la décennie 1980, à 0,6 millions Tep/an.

Pour y parvenir, les principales mesures adoptées et mises en place par les Pouvoirs publics depuis 1979 ont été les suivantes :

- Limitation de vitesse :

Les vitesses limites des automobiles n'ont pas été modifiées, mais les actions de surveillance et de contrôle ont été réellement intensifiées depuis le 1^{er} juillet 1979. Pour les poids lourds, des arrêtés abaissant les limites de vitesse et rendant obligatoire l'installation d'un limiteur de vitesse pour les poids lourds mis en service après le 1^{er} octobre 1980 et transportant des matières dangereuses, ont été pris par le Ministre des Transports. De plus, le Parlement a approuvé par loi du 28 décembre 1979 le relèvement du taux maximum des amendes relatives au code de la route.

- Permis de conduire :

La partie théorique du permis de conduire a été refondue pour comporter des questions sur la consommation énergétique des véhicules et les moyens de la réduire par une conduite adaptée. La mise en œuvre de cette mesure est devenue effective à la fin du premier trimestre 1980.

- Surtaxation des véhicules fortement consommateurs :

Les voitures particulières de plus de 17 chevaux fiscaux consomment, en moyenne, plus de 50 % de carburant de plus que les voitures particulières de milieu de gamme. Le montant de la surtaxe frappant ces véhicules a été relevé pour 1980 de 600 F à 3.800 F et cette surtaxe sera perçue pendant cinq ans au lieu de deux.

- Amélioration de l'exploitation des réseaux d'autobus urbains.

L'incitation à l'utilisation des transports collectifs urbains nécessite un triple effort :

- l'extension des infrastructures ferroviaires. A cet égard, l'Etat apporte son aide financière à la réalisation de ces infra-structures tant en région parisienne qu'en province ;

- l'amélioration des conditions d'exploitation des autobus en milieu urbain. Dans ce sens, l'interdiction du stationnement et de la circulation dans les couloirs réservés aux autobus fait l'objet d'une surveillance et d'une répression accrues ;

- le développement ou la création de réseaux de transports urbains en site propre (c'est-à-dire, avec emprise au sol réservée) que ce soit les réseaux d'autobus ou de tramway.

- Voitures particulières.

Il faut signaler en particulier qu'en 1980, les quatre constructeurs ont décidé de promouvoir l'équipement de dispositifs économes en énergie de 700.000 voitures et 20.000 poids lourds. L'Agence pour les économies d'énergie assurera le soutien de cette action par des appuis d'information utilisant les grands média et par la prise en charge des programmes de formation des concessionnaires et agents de vente. En régime de croisière, ce type d'action devrait conduire à un marché d'activité nouveau de 1,5 milliard de francs par an, porteur de 10.000 emplois actifs.

Enfin l'opération de sensibilisation à la conduite économique organisée au cours de l'été 1979 sur le plan national sera renouvelée au cours de l'été 1980. La campagne portera cette année à la fois sur la promotion de la conduite économique et sur celle des équipements économiques de carburant. Tous les concessionnaires de marque et la plupart des stations services s'associeront à l'opération.



En conclusion, on observera que si les objectifs ainsi définis paraissent parfaitement adaptés, les moyens financiers prévus par le budget 1981 n'apparaissent pas toujours cohérents avec ces objectifs.

Votre rapporteur se réserve de préciser ce point lors de l'examen des crédits consacrés aux transports collectifs urbains (1).

(1) Voir ci-dessous, 3^e partie.

DEUXIEME PARTIE :
LES TRANSPORTS INTERURBAINS :
INTENSIFICATION DE LA CONCURRENCE

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'Etat 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). 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 aux investissements en matériels.

Par ailleurs, la concurrence que se livrent le chemin de fer, la route et l'avion s'est intensifiée, encouragée en cela par la politique libérale du Gouvernement.

CHAPITRE PREMIER

LE CHEMIN DE FER : LA SITUATION FINANCIERE DE LA S.N.C.F. S'EST ASSAINIE

Première année d'application du contrat d'entreprise entre l'Etat et la S.N.C.F., l'année 1979 se caractérise par le retour à l'équilibre financier de la société. Le compte de pertes et profits se solde en effet par un excédent de 108 millions de francs alors que l'année 1978 enregistrait un déficit de 1.119 millions de francs. Ce résultat est en partie la conséquence de l'augmentation du trafic « marchandises » et de la poursuite des efforts de la S.N.C.F. tant au plan commercial qu'en ce qui concerne sa gestion. Il découle surtout, des dispositions du Contrat d'Entreprise qui ont permis outre un relèvement des niveaux tarifaires, une revalorisation de la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructure destinée à rétablir des conditions plus équitables de concurrence entre le rail et la route.

Il faut remonter à 1971 pour trouver une situation en équilibre. Même l'exercice de l'année 1974, qui avait connu un niveau de trafic exceptionnel, laissait apparaître un solde déficitaire.

I. - LE TRAFIC : CROISSANCE POUR LES MARCHANDISES, STAGNATION POUR LES VOYAGEURS.

Le trafic de la S.N.C.F. s'est ressenti depuis 1975 du ralentissement de l'activité économique ; en 1977, 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 depuis lors un peu redressée puisque, comme le montre le tableau suivant, tous trafics confondus, la progression a été de 2,4 % en 1978 et de 2,8 % en 1979 (banlieue parisienne inclus).

Tableau n° 7
Evolution du trafic de la S.N.C.F.

	1976	1977	1978	1979			
	S.N.C.F. (1)	S.N.C.F. (1)	U.K. (1)	S.N.C.F. (1)			
Voyageurs.....	51,50	51,82	+ 0,6	53,56	+ 3,2	53,56	0
(dont réseau principal..	(43,86)	(44,36)	(+ 1)	(45,88)	(+ 1,4)	(46,01)	(+ 0,1)
Marchandises.....	69,51	66,21	- 3,4	67,33	+ 1	70,58	+ 3,2
	120,01	118,03	- 1,7	120,82	+ 2,1	124,24	+ 2,8

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

Néanmoins, l'évolution est sensiblement différente selon que l'on considère le trafic de voyageurs et le trafic de marchandises.

1° Transport des voyageurs

Après avoir connu une bonne progression en 1978, le trafic voyageurs de la S.N.C.F. est resté stable en 1979 : 53,56 milliards de voyageurs-km contre 53,50 milliards en 1978.

Cette quasi stagnation a intéressé aussi bien le réseau principal que le réseau de banlieue :

Tableau n° 8
Trafic voyageurs de la S.N.C.F.

(milliards de T/km)

	1970	1975	1976	1977	1978	1979
Réseau principal....	34,83	43,58	44,05	44,52	46,04	46,01
Réseau de banlieue..	5,80	6,72	7,03	7,30	7,46	7,55
	40,63	50,30	51,08	51,82	53,50	53,56

Comme les années précédentes, on observe un tassement du trafic de 1^{re} classe dont la part est tombée de 23,5 % en 1974 à 17 % seulement en 1979. Cette régression (8 % en 1979) est quelque peu inquiétante, dans le même temps où le trafic d'Air Inter progressait de 7,5 %. Elle est due, semble-t-il, à la conjonction de deux facteurs : la hausse générale des tarifs de la S.N.C.F. depuis 1978 et l'amélioration des conditions de confort en seconde classe.

En ce qui concerne les voyages en couchettes, ils ont confirmé leur progression de 1978 (+ 3,6 %).

L'ensemble du trafic des automobiles accompagnées, sans atteindre les taux d'augmentation quelque peu exceptionnels de 1978, a enregistré en 1979 une progression, plus modérée, de 4 %. Cette progression est due à un accroissement sensible des voyages sur les lignes internationales (+ 9 % pour le nombre de voyageurs, + 8 % pour le nombre d'automobiles).

Il est intéressant de constater enfin que le trafic des trains omnibus s'est stabilisé en 1979, comme l'ensemble du trafic passagers.

Tableau n° 9

Analyse du trafic ferroviaire

(milliards de voyag./km)

	1977	1978	1979
Rapides et express.....	39,75	41,35	41,32
Omnibus.....	4,61	4,69	4,69

On observera à ce propos que, le 1^{er} juin dernier, la S.N.C.F. a fermé au trafic 505 kilomètres de lignes omnibus et mis en place à cette date des services d'autocars pour suppléer le train.

Le contrat d'entreprise qu'elle a signé avec l'Etat au mois de mars 1979 autorise la société nationale à « librement procéder au transfert sur route de l'ensemble des services d'une ligne dans le cas où le coût est disproportionné au service rendu. »

Toutefois, ces opérations ne peuvent concerner qu'« un volume de trafic (exprimé en voyageur-kilomètre) au plus égal à 5 % de l'ensemble du trafic omnibus assuré par la S.N.C.F. en 1977 ».

Les lignes omnibus transférées sur route représentent 0,4 % de son trafic omnibus. Certains d'entre elles sont lourdement déficitaires.

D'autres fermetures sont également intervenues au mois de septembre. Elles conduisent à la suppression de 558 km de lignes.

On trouvera ci-après (3^e partie, chapitre 2) la liste des lignes supprimées ou transférées sur la route.

Les économies réalisées grâce à ces fermetures sont égales à 41 millions de francs en 1980.

2° Transport de marchandises

Ce trafic a connu en 1979 une croissance soutenue, supérieure aux prévisions.

La S.N.C.F. a traité en 1979 70,7 milliards de t/km, tous trafics confondus.

La progression qui est de + 5 %, est d'autant plus remarquable qu'elle succède à une stagnation en 1978. De même, les recettes du trafic marchandises se sont accrues de 15,8 %.

Tableau n° 10
Trafic marchandises de la S.N.C.F.

(milliards de t/km)

	1977	1978	1979	Variation 1978/1979 %
Wagons.....	64,70	65,75	69,08	+ 5,1
Trafic routier.....	0,60	0,64	0,67	+ 4,7
Détail.....	0,94	0,93	0,93	"
	66,24	67,32	70,68	+ 5

Au niveau des transports « lourds », le trafic, demeuré équivalent à celui de 1978 pour les produits pétroliers ainsi que pour les matériaux de construction et de carrière, s'est, par contre, sensiblement accru pour les minerais (+ 6,5 %), les produits de la sidérurgie (+ 6,1 %) et surtout pour les combustibles minéraux solides (+ 17 %), lesquels ont notamment bénéficié de la politique de substitution du charbon au fuel dans les centrales thermiques.

Les trafics « diffus » qui représentent 45 % du trafic total, ont légèrement plus progressé que les trafics « lourds » (5,2 % contre 4,9 %). Une relative stagnation a été observée pour les produits des industries mécaniques et électriques, les bois, les véhicules et machines agricoles ainsi que les denrées périssables. La hausse s'est essentiellement située dans les secteurs importants des produits chimiques (+ 8,3 %) et des céréales (+ 11 %). Les transports combinés ont enregistré les meilleures performances : le trafic « rail-route » a augmenté de 19 % (1.960 millions de tonnes-kilomètres) ; de même, les transports en conteneurs ont connu une croissance de 12 % (3.855 millions de tonnes-kilomètres).

3° La politique commerciale de la S.N.C.F.

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 de marchandises reste au moins égale à celle des années précédentes. Sur ce point, les données contenues dans le tableau ci-après laisse entrevoir une certaine remontée du transport ferroviaire depuis un an.

Tableau n° 11
Répartition du trafic de marchandises selon le mode de transport

	1977	1978	1 9 7 9	
	%	%	Milliards T/KM	% du total
S.N.C.F.....	36	33,9	70,7	36
Route.....	47	49,2	94,6	48
Voies d'eau.....	6	5,5	10,6	5
Oléoduc.....	11	11,4	22,4	11
	100	100	198,3	100

Certes, le recul enregistré par le chemin de fer depuis 20 ans est loin d'être résorbé : du début des années soixante, la S.N.C.F. contrôlait environ 62 % du trafic de marchandises ; elle n'en assure plus aujourd'hui que 36 %. Il n'est pas douteux en effet que la période de forte croissance fondée sur une énergie à bon marché qui a suivi a favorisé le développement du transport routier par camion. Mais à l'inverse, le renchérissement des produits pétroliers créé un contexte favorable à l'expansion du trafic ferroviaire.

Aussi bien la S.N.C.F. s'est-elle assignée comme objectif d'enrayer, d'ici à 1981, la baisse de sa part du marché dans le trafic de marchandises.

La S.N.C.F. ne propose plus comme dans le passé, un « produit tout fait, élaboré dans une optique ferroviaire ». La nouvelle liberté tarifaire dont elle bénéficie dans le cadre de son contrat d'entreprise lui permet de négocier à l'avance, dans chaque secteur économique, les dates de majoration des tarifs. La S.N.C.F. essaie également de proposer aux entreprises des conditions tarifaires « sur mesures ».

Elle a ainsi développé une gamme de services très étendue :

- régime accéléré : service de trains en correspondance offrant des délais d'acheminement très courts et des horaires très fiables ;

- 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 destination différentes ;

- service combiné rail-route ;

- service de transport par conteneurs ;

- services express des livraisons du SERNAM.

En outre, la S.N.C.F. a poursuivi ses efforts pour rationaliser au mieux son trafic de marchandises.

Deux expériences méritent à cet égard d'être citées :

- La transformation des triages dont l'activité est relativement faible en « gares-centres de desserte », les opérations de transit étant concentrées sur ceux qui sont à la fois les mieux situés géographiquement et les mieux équipés. Des « gares-centres de dessertes » ont été constituées en 1979 en six points du réseau : Angoulême, Périgueux, Bayonne, Montluçon, Grenoble et Avignon.

- La réalisation en 1979 de la première gare « multifonctions » à Château-du-Loir, dans le département de la Sarthe.

Plus de 95 % du trafic actuel ont fait l'objet de contrats de desserte passés avec les clients de la S.N.C.F. ce qui démontre l'accueil favorable réservé à cette première expérience.

Les implantations de gares « multifonctions » qui seront réalisées en 1980 sur le reste du département de la Sarthe et, sur les régions de Strasbourg et de Dijon, devraient permettre de conforter et d'affiner la nouvelle offre marchandises.

Malgré tout, compte tenu de la moindre progression attendue pour le P.I.B., les prévisions du trafic de marchandises pour 1980 sont en régression : 68,20 milliards de T/KM seulement en wagons contre 69,08 en 1979.

II. - LA SITUATION FINANCIERE DE LA S.N.C.F. : HAUSSE DES TARIFS, ACTUALISATION 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° 12

Evolution des grandes catégories de recettes et de dépenses de la S.N.C.F.

(Milliards de francs)

	1976	1977	1978	1979	Prévisions 1980	en % du total
- Recettes						
- Recettes commerciales.....	16,68	17,24	19,76	22,68	26,15	60,4
- Contributions publiques (1)...	7,55	10,64	10,79	12,99	12,88	29,7
- Recettes diverses.....	2,11	2,40	2,46	3,86	4,27	9,9
	26,34	29,68	32,61	38,53	43,30	100
- Dépenses						
- dépenses de personnel.....	16,16	18,47	20,02	22,36	25,36	58,2
- dépenses de matériel.....	7,71	8,24	9,08	10,27	12,84	29,4
- charges financières (2).....	3,59	3,92	4,53	4,80	5,40	12,4
	27,46	30,63	32,63	37,43	43,60	100
RESERVE.....	- 1,12	- 0,95	- 1,12	- 1,10	- 0,30	

(1) Non compris les subventions pour charges de retraite ; y compris la contribution aux charges d'infrastructure.

(2) Y compris amortissements.

1° **Les tarifs** : le montant des recettes commerciales est en progression de 14,8 % d'une année à l'autre. L'accroissement ressort à 14,2 % pour le transport des voyageurs et à 16,8 % 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 : + 7,5 % au 1^{er} février 1979 ; + 5,5 % au 1^{er} septembre 1979 ; + 9,4 % au 17 mars 1980 ;

- transport de marchandises : + 5,1 % à + 10,5 % au 1^{er} février 1979 (moyenne : 7 %) ; + 9,3 % en moyenne au 1^{er} septembre 1979.

Globalement, les hausses tarifaires intervenues depuis 1978 ont permis un certain rattrapage par rapport à l'évolution des prix notamment dans le secteur libéré du transport des marchandises.

Tableau n° 13
Evolution des tarifs S.N.C.F. par rapport au P.I.B. marchand

	PRIX P. I. B.	TARIFS VOYAGEURS	TARIFS WAGONS
1970.....	100	100	100
1975.....	150	133	138,9
1976.....	164,8	146,7	153,3
1977.....	178,7	153,6	160,8
1978.....	166	172,9	183,9
1979.....	216,2	196,8	n. d.

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

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. C'est ainsi, que le calendrier tricolore dénommé « calendrier 50 » a été mis au point, les trois couleurs « bleu, blanc, rouge » correspondant respectivement aux périodes creuses, de pointe et de « superpointe ».

Les jours bleus couvrent, en règle générale, les périodes du samedi 12 heures au dimanche 15 heures et du lundi 12 heures au vendredi 15 heures et les jours blancs celles du vendredi 15 heures au samedi 12 heures et du dimanche 15 heures au lundi 12 heures, ainsi que certains autres jours désignés. Les jours rouges, environ une vingtaine par an, correspondent aux départs et retours des vacances scolaires (Toussaint, fêtes de fin d'année, février, printemps, Pentecôte, été).

Les nouveaux « tarifs 50 » procurent, pour tout voyage commencé en période d'application de la réduction (bleue pour tous les tarifs, bleue et blanche pour le tarif « famille »), une réduction de 50 % :

- au titulaire d'une carte « Vermeil 50 » (réservées aux personnes âgées de plus de 65 ans),

- à la deuxième personne d'un couple titulaire d'une carte « couple », la première payant plein tarif,

- à partir de la deuxième personne d'une famille titulaire de la carte « famille », la première payant plein tarif.

Aucun de ces tarifs ne donnent lieu à compensation de la part de l'Etat, leur finalité étant de permettre un meilleur remplissage des trains hors des jours de pointe.

A propos ces nouveaux tarifs et, de façon plus générale, de la définition de la politique tarifaire de la S.N.C.F., le problème de la concurrence des tarifs aériens se pose avec une acuité accrue. Menacé par la mise en service prochaine du T.G.V., Air Inter mène, en effet, une politique tarifaire offensive.

2° Les contributions de l'Etat.

Dans le projet de budget pour 1981, les subventions et indemnités versées à la S.N.C.F. à divers titres s'élèvent à **19,5 milliards de francs**, soit 12,7 % de plus qu'en 1980.

Il est vrai que cette somme considérable est l'addition de subventions et compensations de nature très diverse et soumises à des évolutions parfois divergentes.

Tableau n° 14
Concours financiers de l'Etat à la S.N.C.F.

(Millions de francs)

	Budget 1979	Budget 1980	Budget 1981	Variation 1980-1981
1°) Participation de l'Etat aux charges d'infrastructure :				
- infrastructure.....	2.494	3.773	4.356	+ 15,4
- passages à niveau.....	420	450	478	+ 6,2
	2.914	4.223	4.834	+ 14,5
2°) Compensation des charges de service public :				
- services déficitaires.....	1.677	1.851,1	2.197,5	+ 18,7
- tarifs sociaux voyageurs.....	830	1.011,1	1.099,2	+ 8,7
- tarifs réduits marchandises.....	64,8	64,8	64,8	"
	2.571,8	2.927	3.361,5	+ 14,8
3°) Subvention d'équilibre.....				
- grandes lignes.....	2.670	2.600	2.300	- 11,5
- banlieue.....	430	463	520,1	+ 12,1
	3.030	3.063	2.820,1	- 7,9
TOTAL subventions d'exploitation...	8.515,8	10.213	11.015,8	+ 7,9
4°) Subvention pour charges de retraites	6.120	7.100	8.495	+ 19,6
TOTAL S.N.C.F.....	14.635,8	17.313	19.510,8	+ 12,7

Plusieurs observations peuvent être faites :

1. **La contribution de l'Etat aux charges d'infrastructure**, après avoir été fortement revalorisée en 1980 est actualisée conformément à l'article 10 du contrat d'entreprise qui a arrêté le montant de cette contribution en base 1977 à 2,850 milliards de francs et l'a indexée sur les charges de personnel et le prix du P.I.B. marchand.

L'augmentation prévue pour 1981 est de + 5,4 %.

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.

2. **La subvention d'équilibre** qui avait été plafonnée en 1980, diminue de 300 millions de francs (réseau principal uniquement) conformément aux stipulations des contrats d'entreprise. Cette subvention devrait être ramenée à 2 milliards de francs en 1982.

3° Les compensations pour charges de service public

Ces compensations sont de deux sortes :

a) les unes sont la conséquence des « tarifs sociaux » pratiqués par la S.N.C.F. Les réductions tarifaires ainsi opérées donnent lieu au versement d'une compensation par l'Etat. Ils se différencient ainsi des réductions commerciales dont la S.N.C.F. a l'entière maîtrise et qui ne donne lieu à aucun versement de l'Etat.

Le tableau ci-après retrace ces différentes catégories de réductions.

Tableau n° 15
Les tarifs de la SNCF

T A R I F S	Réduction	COMPENSATION versée par l'Etat (Mns F)	
A- Tarifs commerciaux.			
-tarif couple	50% à la 2ème personne	néant	
-tarif famille	50% à la 2ème personne		
-billet de séjour	25% pour au moins 1000 Km		
-carte vermeil 50	50% pour les personnes âgées de plus de 60 ans ou 65 ans		
-carte d'abonnement	variable		
-carte demi-tarif	50%		
-tarif groupe	20% (10 à 24 personnes) 30% (25 personnes et plus)		
-tarif centres de vacances ..	50%		
B- Tarifs sociaux.			
-Familles nombreuses	30%, 40%, 50%, 75%		211,52
-Réformés, pensionnés de guerre	50%, 75%	30,68	
-Carte hebdomadaire de tra- vail	variable	302,71	
-Visite aux tombes militaires	100%	0,93	
-Billets populaires de congé annuel, retraités	30%	186,34	
-Promenades d'enfants	75%	18,35	
-Abonnements élèves, étudiants apprentis	variable	228,77	
-Guides des aveugles civils ..	100%	5,63	
-Economiquement faibles (banlieue de PARIS)	50%	0,02	
-Carte Orange	variable	594,23	
-Militaires (1)	75 ou 100%	795,71	
-Prisonniers (2)	75 ou 100%	4,95	
- TOTAL		2379,85	

(1) Coût pris en charge par le ministère de la Défense.

(2) Coût pris en charge par le ministère de la Justice.

b) la subvention pour les « correctifs tarifaires » pratiqués en matière de transport de marchandises n'augmente pas en 1981. Elle reste fixée à 64,8 millions de francs, comme en 1979 et 1980.

Au moyen de cette subvention, l'Etat compense la charge pour la SNCF des réductions de tarif sur les marchandises qu'elle pratique depuis 1962 dans le but de ne pas pénaliser le développement de certaines régions (essentiellement la Bretagne et le Massif central) qui auraient pu souffrir sans cela du système de pondération des distances appliqué à partir de ce moment-là. 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 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.

Jusqu'à présent seule la Bretagne a usé en 1979 de cette possibilité pour un montant de 11,3 millions de francs utilisé au financement d'une 1^{re} tranche du plan ferroviaire régional et d'aménagements ponctuels réalisés au port de BREST.

Pour 1980, les assemblées régionales de Bretagne n'ont pas décidé de diminution supplémentaire du taux des correctifs en raison des hausses de tarif SNCF jugées trop importantes, du maintien du système de pondération des distances et des projets de suppression des arrêts de trains de voyageurs. La somme de 11,3 millions de francs, reconduite, a été affectée à une autre tranche du plan ferroviaire.

Les autres régions concernées notamment celles du Massif central ne proposent rien pour 1980.

4° 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 chaque année.

Ce régime est très largement subventionné par l'Etat. On doit souligner cependant que la contribution de l'Etat n'est pas, en principe, 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 0,65 alors qu'il est de 3,29 dans le régime général.

Tableau n° 16
Evolution du régime de retraités de la SNCF

(millions de francs)

	1973.	1975.	1980 (provis)	1981 (prévis)	Variation 1975-80.
Dépenses	4.939	7.053	13.400	15.285	+ 90%
Recettes :					
-cotisants	309	437			
-SNCF	1.778	2.511	5.540	6.220	+ 109%
-Etat	2.890	3.824	7.332	8.497	+ 92%
-Régime général	-	266	508	550	+ 91%
-Divers	12	15	20	20	+ 33%
	4.989	7.053	13.400	15.285	+ 90%

III. - LES INVESTISSEMENTS DU RESEAU PRINCIPAL : TRAINS CORAIL ET TGV.

Les investissements réalisés par la SNCF sur son réseau principal sont considérables : 5,37 milliards de francs en 1979, 6,77 milliards de Frs selon le budget d'investissement de 1980. La progression 1979-1980 serait ainsi de 26,1 %.

On doit noter que le financement de ces investissements est assuré par l'autofinancement et par emprunt. Aucune subvention n'est versée par l'Etat.

Tableau n° 17
Les investissements du réseau principal de la SNCF
(crédits de paiement ; milliards de francs)

EMPLOIS	1980		RESSOURCES	1980	
	1979	(1.)		1979	(1.)
-matériel roulant, outillage	2,12	2,775	-Autofinancement :		
-installations fixes :			-amortissements	1,94	2,06
.....	2,21	2,575	-récupération de TVA :		
-ligne rapide PARIS-Sud-Est	1,01	1,38	0,80	1,01
-divers	0,03	0,04	-Valeur des biens pris en location vente	0,45	0,41
				3,19	3,47
			-Emprunts nets	2,21	3,49
			-Variation des stocks ..	-0,03	0,20
	5,37	6,77		5,37	6,77

(1) Prévisions.

Ainsi, les investissements de la SNCF en 1980 devraient représenter 26 % de son chiffre d'affaires.

Les principales réalisations ont été les suivantes :

1° Matériel roulant

Au cours de l'année 1979, la SNCF a pris livraison de 53 locomotives électriques, 9 éléments automoteurs diesel et 28 locotracteurs. Les commandes ont porté sur 65 locomotives électriques, 35 locotracteurs, 10 autorails thermiques et 20 éléments automoteurs électriques.

Pour leur plus grande part, les investissements en matériel à voyageurs ont été consacrés aux voitures corail : 402 voitures livrées pour les trains rapides express ont été destinées aux trains corail, dont 292 à couloir central et 110 à compartiments.

La SNCF a poursuivi, par ailleurs, la modernisation du matériel affecté aux dessertes régionales (34 voitures ont été affectées à la région de STRASBOURG et 18 à celle de MARSEILLE).

Dans le cadre des conventions d'acquisition de matériel roulant passées par les établissements publics régionaux la société nationale a reçu 93 remorques pour la desserte du Nord-Pas-de-Calais et 3 remorques d'autorail pour les pays de la Loire.

En ce qui concerne le matériel à marchandises, 1 195 wagons neufs ont été livrés tandis que 3 634 étaient radiés du parc et que 1 500 étaient commandés.

2° Electrification

Ce sont les investissements les plus importants du programme de ces deux dernières années.

1979 a connu l'achèvement de l'électrification en courant continu 1 500 volts de la ligne de la rive droite du Rhône : la tension électrique a été mise en service le 23 mai 1979 sur le tronçon Nord de 100 km entre GIVORS et BEAUCHASTEL et le 26 septembre sur la section de 41 km entre VILLENEUVE-lès-AVIGNON et NIMES.

Sur la ligne de BORDEAUX à MONTAUBAN, la mise sous tension est intervenue en 1980. La modernisation de la caténaire type « Midi » a largement progressé entre BORDEAUX et DAX ainsi qu'entre MONTAUBAN et SETE. Les opérations préliminaires ont été, de même, activement poursuivies sur la section NARBONNE-PORT-BOU et son antenne ELNE-LE-BOULOU.

Les travaux préparatoires ont été engagés sur les lignes de l'« Etoile d'ANGERS » (TOURS, ANGERS, SAUMUR, THOUARS et LE MANS-NANTES).

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

3° 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 SNCF 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 (TGV) 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.

Le train à grande vitesse reliera PARIS à LYON en 2 heures 37 mn dès octobre 1981 et en 2 heures deux ans plus tard. Il roulera à une vitesse moyenne de 220 kilomètres/heure, pouvant pousser des pointes jusqu'à 275 et même 300 km/h. Il détrônera le « Tokaïdo » qui circule entre TOKYO et OSAKA à une vitesse moyenne de 180 km/h seulement, sa vitesse de pointe n'excédant pas 210 à 220 km/h.

Pour la première fois depuis le Second Empire, une ligne nouvelle d'une longueur de 390 kilomètres – elle raccourcira le trajet de 90 kilomètres entre PARIS et LYON – est construite.

Le nouveau matériel roulant empruntera la ligne actuelle sur 27 kilomètres au sud-est de PARIS et 8 kilomètres au nord de LYON, il pourra poursuivre sa marche sur les lignes existantes, conservant intégralement les gains de temps acquis sur le parcours à grande vitesse.

Entre 6 h. et 21 h, un train quittera chaque heure au moins la gare de LYON. Il y aura même des départs toutes les quatre minutes en période de pointe et de super-pointe.

La capitale sera reliée à DIJON en 1 h 37, à BESANCON en 2 h 21, à MONTCHANIN/LE CREUSOT en 1 h 30, à LYON en 2 h, à CHAMBERY en 3 h 02, à MONTPELLIER en 4 h 37, à MARSEILLE en 4 h 43, à GENEVE en 3 h 19, à LAUSANNE en 3 h 29.

Le coût de la réalisation de la ligne, aux conditions économiques de juin 1979 est de 4,6 milliards de francs. Le coût de construction des 87 rames TGV étant de 2,895 milliards de francs, le programme TGV représente donc un investissement global de l'ordre de 7,5 milliards de francs, dont il y a lieu de déduire les économies réalisées par la suppression de trains classiques sur les lignes du sud-est.

Sur l'axe PARIS-LYON et au-delà, selon les évaluations de la SNCF, il pourra être transporté 22,5 millions de voyageurs. Sans mise en service du TGV, il n'aurait pu être acheminé que 17 millions de voyageurs.

Le TGV sera plus économe en carburant que l'automobile ou même l'Airbus. Par siège passager il consommera 17 grammes équivalent charbon au lieu de 30 pour l'automobile transportant 4 passagers et 95 pour Airbus. Il devrait permettre une économie annuelle d'énergie de 100 000 tonnes d'équivalent pétrole.

Le tronçon SAINT-FLORENTIN-SATHONAY devrait être mis en service en octobre 1981. Le tronçon nord (COMBS-la-VILLE-SAINT-FLORENTIN) devrait être ouvert à l'exploitation en octobre 1983.

Tableau n° 18
Echéancier du projet TGV

(en millions de francs 1979)

1) Ligne nouvelle	années antérieures	1979	1980	1981	1982	1983	Total
	AP	2 456	905	833	406		
CP	1 031	873	1 090	928	418	260	4 600 (1)

2) Matériel roulant	années antérieures	1979	1980	1981	1982	1983	Total
	AP	1 261	566	566	502,5		
CP	210	272	679	668	722	302,5	2 895,5(2)

(1) soit au total 5 333 MF TTC

(2) soit au total 5 463 MF TTC

4° La rénovation des gares

La SNCF a inscrit à son programme d'investissements la rénovation de deux cents gares entre 1978 et 1982. Le coût de ce programme atteint le milliard de Frs, dont 825 millions à la charge de la société nationale. Ainsi la gare des Bénédictins, à LIMOGES, a été restaurée pour un coût de plus de 8 millions de francs.

Cette année, ce sont, entre autres, les gares d'ANNECY, LILLE, MONTPELLIER, METZ, MONTELMAR qui sont touchées par cet élan de restauration.

Toutefois, la société nationale ne finance pas seule ce programme. Pour tout ce qui ne constitue pas des éléments indispensables au trafic, elle recherche des concours financiers extérieurs. Ainsi, la mairie à MONTPELLIER et à MULHOUSE, la Chambre de commerce de VALENCE pour MONTELMAR, l'Etablissement public régional à CLERMONT-FERRAND, une association CCI-EPR-Conseil général - Ville à ANNECY ont-ils contracté des emprunts garantis par l'Etat et gagés sur une surtaxe locale temporaire touchée par la SNCF et limitée à 4 % du prix du billet.



Les perspectives d'investissement de la SNCF pour les années à venir sont assez favorables. En effet, dans le cadre du contrat d'entreprise, l'Etat s'est engagé à garantir à la SNCF 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 assuré.

Les investissements seraient financés de la manière suivante :

Tableau n° 19
Les investissements du réseau principal
prévus en 1979, 1980, 1981 et 1982

(en milliards de francs)

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

CHAPITRE II

LA ROUTE : LA LIBERALISATION SE POURSUIT

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 : PEU DE SENSIBILITE A LA CRISE.

L'administration des transports estime que l'activité du transport routier a crû en 1979 de 6,2 % (en tonnes-km).

Cette progression est analogue à celle de 1978 (+ 6,7 %).

Ainsi, 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.

Toutefois, pour les cinq premiers mois de 1980, la progression est de 3,3 % par rapport à la période correspondante de 1979.

Le chiffre d'affaire global du secteur s'est accru l'année dernière de 15 à 20 %.

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° 20
Répartition du trafic de marchandises en % (1976)

	FRANCE	ITALIE	RFA	GB	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

II. - LA REGLEMENTATION : RECUL DE LA TARIFICATION OBLIGATOIRE.

Il est probable que l'évolution favorable du trafic est vivifiée par la libéralisation des tarifs et de la réglementation mise en œuvre 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 janvier à décembre 1979 a été de + 10,5 % et de 11,9 % de janvier à août 1980.

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 +18 % (son seuil d'application étant porté de 150 à 200 km) en 1979 et de 17 % en 1980 (en tonnages).

Le Gouvernement estime en effet que si la TRO a permis de garantir un certain niveau de rémunération aux transporteurs, elle n'a pas eu les effets escomptés pour assurer une certaine régulation de la concurrence, garantir le respect de la réglementation sociale et permettre la formation des hommes. Elle devait également constituer un guide pour les entreprises qui sont peu à même de calculer correctement leurs coûts et de discuter leurs prix avec les chargeurs en raison de leur faible taille. Dans ce domaine particulièrement son rôle a été faible et elle a même eu un effet pervers en incitant les entreprises à s'y référer systématiquement sans effort particulier de leur part en matière de gestion. L'application de ce système de tarification sans grand changement depuis vingt ans a en fin de compte conduit à une certaine sclérose des comportements dans un environnement économique qui a beaucoup changé.

En conséquence, la réforme de la tarification routière obligatoire doit être progressivement poursuivie en fonction des propositions qui devront être présentées par les représentants de la profession (1).

C'est dans cette perspective qu'il convient de situer le décret du 17 juin 1979 sur la tarification des transports routiers, qui répond à une double préoccupation :

- 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 ;

- 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).

Au total, il n'existe plus que deux catégories de transports :

- ceux de zone longue, contingentés et soumis à licence ; le contingent est d'ailleurs régulièrement augmenté : de 15 750 licences, il est passé à 19 000 en 1979 et à 22 250 en 1980 ;

- ceux de zone courte, non contingentés et réalisables pour toute entreprise de transport routier de marchandises pour compte d'autrui.

(1) Réponse à la Question écrite n° 25.434 de M. Alain LEGER, député (mars 1980).

III. - LE CONTROLE DES CONDITIONS DU TRAVAIL : UNE ŒUVRE DE SALUT PUBLIC

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 œuvre 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.

Cependant si l'intervention des contrôleurs routiers a été étendue, elle conserve un caractère modeste, comme en témoignent les statistiques suivantes :

- contrôle du temps de conduite et de repos des conducteurs : 133 700 équipages ont été contrôlés en 1977 ;
- contrôle des matières dangereuses : 785 infractions en 1978 ;
- contrôle sur toute des véhicules utilitaires : 518 820 véhicules ont été contrôlés en 1978 et 27 314 infractions ont été relevées.

Aussi, malgré ces efforts, les conditions réelles du travail des chauffeurs routiers sont encore loin d'être satisfaisantes.

On meurt dans les transports routiers (de marchandises surtout) 2,4 fois plus que dans le bâtiment et les travaux publics, pourtant considérés comme un secteur à hauts risques professionnels. Deux cent cinquante routiers meurent sur la route chaque année (soit 1 sur 1 210) et 1 711 autres usagers de la route trouvent la mort dans des accidents où sont impliqués des poids lourds. Globalement, on enregistre environ 55 000 accidents du travail par an pour cette profession qui regroupe 145 000 chauffeurs.

Dans un rapport établi fin 1977 par l'ONSER (Organisme national de sécurité routière), d'après les renseignements recueillis auprès de 139 chauffeurs routiers sur près de 1 500 journées de travail, il apparaît que ces conducteurs travaillaient en moyenne soixante-deux heures trente par semaine, et onze heures et demie par jour. 80 % d'entre eux dépassaient les cinquante heures de travail par semaine et 25 % faisaient même plus de soixante-dix heures. Les chauffeurs interrogés dormaient en moyenne sept heures par jour. Mais 31 % dormaient moins de six heures et 11 % moins de quatre heures. Les conditions de travail sont toutefois plus difficiles pour les routiers qui conduisent sur de longues distances à l'étranger.

Une réduction de la durée effective est donc nécessaire. Selon le rapport KAYSER, la limitation de la durée du travail à cinquante heures permettrait de dégager de 25 000 à 31 000 emplois.

Il resterait à faire admettre par la totalité des routiers le principe d'une réduction du temps de travail et surtout celui d'une récupération en jours de repos.

L'individualisme règne dans le milieu des chauffeurs des poids lourds où le taux de syndicalisation est bas (18 %).

De plus, le secteur est très atomisé : 76 % des entreprises ont moins de 5 salariés ; presque une entreprise sur deux n'exploite qu'un seul camion.

Surtout le mode de rémunération des routiers est plus que critiquable. L'importance des primes (environ 25 % du salaire) et leur mode de calcul est une véritable incitation à l'infraction.

Des mesures commencent à être prises à cet égard. La difficulté est de les faire appliquer.

Ainsi, la réglementation européenne, qui s'impose comme loi nationale, interdit de rémunérer, notamment sous forme de primes, les membres d'équipage en fonction des distances parcourues et du volume des marchandises transportées, à moins que cette rémunération ne soit pas de nature à compromettre la sécurité routière.

Par circulaire du 13 mars 1980, le ministre des transports a demandé à tous les inspecteurs du travail des transports de veiller attentivement à l'interdiction de toutes les primes directement liées au rendement des conducteurs, notamment des primes kilométriques et des primes dites « au tour », tout particulièrement lorsqu'il est patent que les primes ainsi servies rémunèrent l'accomplissement d'heures supplémentaires. Aux termes de la même circulaire, des poursuites pénales doivent être engagées lorsqu'il est passé outre l'interdiction édictée.

IV. - LES TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS : LIBERATION DES TARIFS.

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 1^{er} 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 1979, le trafic assuré par l'autocar a été de 259,3 millions de voyageurs, soit 38 % de celui de la S.N.C.F. Les effectifs employés dans les transports interurbains étaient de 44 574, soit 11,4 % de l'ensemble des effectifs des transports terrestres.

Cependant, le transport routier de voyageurs remonte 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 SNCF (les réductions tarifaires de caractère sociale 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.

Le régime tarifaire a été assoupli en deux étapes :

- 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 basé sur le respect de l'équilibre financier de l'entreprise de transport, y compris en période de limitation de hausse tarifaire. Dans le but de constater 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 1979, une hausse générale des tarifs de 8 % (5 % en février et 3 % en juin). 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.

- Depuis le 1^{er} janvier 1980, le régime est celui de la liberté tarifaire. Seuls les transports scolaires restent soumis à limitation ainsi que les tarifs applicables aux écoliers sur les lignes régulières. Pour les transports scolaires, la hausse moyenne des tarifs a été de 11 % en 1979 et de 12 % en 1980.

Au plan général, il est clair que le développement des transports publics en zone rurale et la desserte des secteurs faiblement peuplés sont nécessaires dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire.

Aussi bien, le ministère des transports prête son concours à des expériences conduites à l'échelon régional : ainsi dans la région de Lorraine, à GONDRECOURT-LE-CHATEAU, l'institution de services de taxis collectifs à la demande, dans la région du Limousin, à VASSIVIERE, la création d'une desserte gratuite durant l'été, et d'arrêts de cars à la demande, ou l'expérience associant le transport des personnes et la distribution télégraphique dans le parc national des Cévennes.

D'autre part, après une expérience menée depuis 1977 dans une trentaine de départements, à l'initiative du ministre des Transports, le comité interministériel d'aménagement du territoire a décidé de généraliser l'accès des véhicules de transports scolaires aux autres usagers. Des instructions dans ce sens ont été données à l'ensemble des préfets, par circulaire en date du 12 décembre 1979. Sur un plan plus général, une décentralisation poussée à l'échelon départemental des compétences administratives et financières est certainement une condition nécessaire d'une meilleure organisation des transports locaux de voyageurs. Déjà, l'organisation et la gestion des transports scolaires sont actuellement entièrement assurées au niveau local et le projet de loi sur le développement des responsabilités des collectivités locales va en ce sens puisqu'il prévoit le transfert aux départements des responsabilités actuellement assumées par l'Etat en matière d'organisation et de financement des transports scolaires.

CHAPITRE III

LA VOIE D'EAU : L'ETAT SE DESENGAGE

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 : A PETITE VITESSE

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 et de 1,4 % en tonnes/km en 1979. Le trafic fluvial 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 SNCF.

Tableau n° 21
Evolution du trafic fluvial

(en millions de t/km)

Désignation du réseau	1975	1976	1977	1978	1979
Réseau à grand gabarit	8 986	9 165	8 664	8 784	8 657
Reste du réseau	2 918	2 991	2 602	2 804	3 241
	11 904	12 156	11 266	11 593	11 898

Pour les cinq premiers mois de 1980, le trafic fluvial progresse encore de 3,8 % en tonnes/km par rapport à 1979. Contrairement à ce qui s'était passé en 1978 où les importations ont été le seul moteur de la croissance, le trafic intérieur a également progressé aussi bien en tonnages qu'en tonnes-kilométriques.

Le trafic des marchandises suivantes a progressé (en t/km) :

- engrais : + 16,3 %,
- combustibles minéraux solides : + 5,8 %,
- produits agricoles : + 0,8 %,
- véhicules, machines et objet manufacturés : + 13,2 %,
- produits pétroliers : + 5 %.

En revanche, la production de t/km des produits métallurgiques et des minéraux et déchets pour la métallurgie a respectivement diminué de 3,7 % et de 5 %.

La situation du secteur reste donc relativement difficile. En fait, le nombre d'entreprises de transport par voie navigable a baissé en 1979 de 3,8 % par rapport à 1978. On comptait en 1978, 3 048 entreprises de transports pour compte d'autrui et 144 entreprises industrielles ou agricoles assurant elles-mêmes leur propre transport pour respectivement 1 929 et 140 entreprises en 1979.

Enfin, notons qu'au cours de l'année 1979, les barèmes des tarifs de transports fluviaux ont été relevés de + 13,3 % ; ils ont été relevés de 10,5 % au cours du premier semestre de 1980.

II. - L'ORGANISATION DU TRANSPORT : DE TIMIDES MESURES D'ASSOUPPLISSEMENT

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, un arrêté du 25 janvier 1980 a assoupli 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, est 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 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 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'ONN 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.

Au total, il y a encore beaucoup à faire pour assouplir cette réglementation et on doit constater que les progrès en ce domaine sont assez lents.

III. - LES AIDES DE L'ETAT A LA BATELLERIE : FORTE REDUCTION DES SUBVENTIONS

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. Il subit, en outre, cette année, une diminution notable.

1° Les différentes aides de l'Etat

- 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 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) ;

- les 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.

- L'aide à la création de groupements d'artisans.

Une aide de démarrage est accordée par l'Etat lors de la constitution de GIE d'artisans.

- L'aide à la navigation rhénane.

Pendant plusieurs années, la Compagnie française de navigation sur le Rhin (CFNR) a bénéficié d'un régime d'aide particulier.

Le trafic sur le Rhin s'est maintenu en 1979 à son niveau antérieur. La flotte poussée a légèrement amélioré ses prestations en portant son tonnage kilométrique à 3,67 milliards de t/km contre 3,54 milliards en 1978, 3,36 milliards en 1977 et 3,1 milliards t/km en 1974. Les tonnages transportés par la flotte de la CFNR ont augmenté de 7,62 MT à 7,81 MT (+ 2,4 %).

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 ;
- 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.

Ce plan semble avoir porté ses fruits puisqu'un bénéfice net d'exploitation apparaît en 1979 (2,8 millions de francs).

Par suite, l'aide de l'Etat qui s'était élevée à 5 millions de francs en 1978 n'a pas été versée en 1979 et 1980, et a été supprimée dans le budget pour 1981.

2° Les crédits

Les crédits budgétaires affectés à la batellerie sont en diminution constante depuis plusieurs années.

Tableau n° 22
Crédits pour la batellerie

	1978.	1979.	1980.	1981.
- Amélioration des structures de la batellerie	14,06	15,56	13,69	3,79
- Navigation rhénane	8,--	6,--	5,--	--
	24,06	21,56	18,69	3,79

Cette évolution n'est pas inquiétante en ce qui concerne la navigation rhénane puisqu'elle traduit le redressement de la compagnie concessionnaire.

En revanche, en ce qui concerne l'amélioration des structures de la batellerie, elle est la conséquence du gonflement des crédits qui restent inemployés à la fin de l'exercice, faute d'opérations de restructuration à financer.

Tableau n° 23
Emplois des crédits délégués à l'Office national de la navigation.

Opérations	1979 Dépenses	1980 Prévisions	1981 Prévisions
Avances	56 328 F	50 000 F	50 000 F
Déchirage	1 497 094 F	3 500 000 F	3 000 000 F
Modernisation	1 275 000 F	2 800 000 F	3 500 000 F

Ainsi, compte tenu du crédit de 15,56 millions de francs ouvert par la loi de finances de 1979, aucun crédit n'a été délégué à l'ONN en 1980.

La faible utilisation des crédits ouverts traduit un immobilisme inquiétant dans un secteur particulièrement sensible au plan social.

TROISIEME PARTIE

LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS : RECU INQUIETANT DES INVESTISSEMENTS

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. Or, de ce point de vue les perspectives ouvertes par le budget 1981 ne sont pas rassurantes.

Mais à cette question 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 des collectivités locales et les transferts budgétaires dont ils pourraient éventuellement bénéficier sont au centre de débats difficiles.

CHAPITRE I LES TRANSPORTS COLLECTIFS DE LA REGION PARISIENNE

I. - L'EVOLUTION DU TRAFIC : PROGRESSION MODEREE

Pour la R.A.T.P., la croissance du trafic en région parisienne s'est poursuivie en 1979, en revanche, le trafic banlieue de la S.N.C.F. est resté stable.

1° Le trafic de la R.A.T.P., après s'être accru de 3,6 % en 1978 a progressé de 3 % au cours de 1979. Le rythme de développement du trafic de la Régie s'est ainsi maintenu à un niveau assez satisfaisant.

(millions de voyages)

	1977		1978		1979	
	Voyages	% de variation	Voyages	% de variation	Voyages	% de variation
- métro urbain (1).....	1.105,2		1.105,1	+ 2,1	1.108,7	+ 0,3
- réseau routier de Paris....	312,2		306,7	- 1,8	321,1	+ 4,7
- R.E.P.....	131,9		178,2	+ 35,1	196,2	+ 10,1
- réseau routier de banlieue.	397,6		402,5	+ 1,2	425,5	+ 5,7
- villes nouvelles.....	9,2		10,9	+ 18,5	12,1	+ 11
- services touristiques.....	8,3		7	- 8,4	6,4	- 8,6
TOTAL.....	1.941,4		2.010,4	+ 3,6	2.070	+ 3

(1) Avec funiculaire de Montmartre.

L'examen du tableau ci-dessus révèle cependant certaines nuances dans l'évolution des trafics des différents types de transport :

- Stabilité du métro :

Le trafic du métro qui, depuis quelques années, augmentait d'une manière soutenue, semble avec 1 107 millions de voyages effectués, être parvenu à un palier. Après un pourcentage de hausse de 2,9 entre 1976 et 1977, de 2,1 entre 1977 et 1978, la courbe du trafic du métro ne s'est élevée que de 0,3 % entre 1978 et 1979.

L'ouverture du prolongement de la ligne 7 jusqu'à Fort d'Aubervilliers est intervenue trop tard dans l'année (en octobre) pour apporter une incidence significative sur l'ensemble des résultats de l'exercice.

- Croissance rapide du R.E.R.

Le R.E.R. a vu le nombre de ses voyageurs s'accroître d'environ 10 %, passant de 178 à 196 millions sur les lignes A et B.

En deux ans, depuis les mises en service simultanées de décembre 1977 de la jonction centrale entre Auber et Nation des lignes de Saint-Germain-en-Laye et de Boissy-Saint-Léger, de la nouvelle branche de Marne-la-Vallée et du prolongement de la ligne de Sceaux jusqu'à Châtelet-les-Halles, donnant ainsi naissance aux deux lignes A et B, le trafic a connu une croissance spectaculaire de 50 %.

Sur les 196 millions de voyages effectués sur le R.E.R. en 1979, 70 % l'ont été sur la seule ligne A.

Tableau n° 24
Evolution du trafic des différentes parties de lignes du R.E.R.
(entrants journaliers entre 6 h et 21 h)

	Novembre 1977	Novembre 1979	%
Ligne A1 (St-Germain-en-Laye - La Défense)	105 000	129 000	+ 23
Ligne A2 (Boissy-St-Léger - Vincennes)	73 000	90 000	+ 23
Ligne A3* (Val-de-Fontenay - Noisy)	25 000	39 000	+ 56
Ligne B (St-Rémy-lès-Chevreuse - Gentilly)	104 000	110 000	+ 6
Gares de Paris	218 000	394 000	+ 80

* Cette section n'existant pas avant décembre 1977, le chiffre indiqué est celui du trafic en mars 1978, après 3 mois d'exploitation.

- Reprise pour les autobus :

Après un ralentissement, en 1978, de la croissance du trafic autobus, dû au transfert vers le R.E.R. d'une partie des utilisateurs de certaines lignes du réseau parisien, la cadence soutenue de la progression connue ces dernières années a repris, avec une hausse de 5,8 % du nombre de voyageurs en banlieue et de 4,7 % à Paris.

1978 apparaît donc comme une parenthèse dans une courbe nettement en hausse depuis 1974, passant de 500 millions de voyages à 765 millions l'an passé.

Les 20 lignes affrétées par la R.A.T.P. dans trois villes nouvelles (5 à Evry, 7 à Saint-Quentin-en-Yvelines, 8 à Cergy), ont vu, elles aussi, leur trafic s'accroître de 10,1 % par rapport à l'année précédente.

- vitesse de croisière pour la carte orange :

Depuis sa création en 1975, la carte orange avait connu un développement rapide qui, ces derniers mois, semble vouloir se stabiliser. D'une année à l'autre, la vente s'est accrue de 4,8 % avec 15,2 millions de coupons mensuels contre 14,5 en 1978.

Avec **1,4 million de coupons vendus en un mois de trafic normal**, il semble que le rythme du plein régime soit atteint. La formule de la carte orange annuelle a progressé avec 10 000 coupons vendus en 1979.

C'est plus de la moitié 53 % des voyageurs R.A.T.P. qui utilisent la carte orange. Pourcentage se répartissant sur 67 % des voyageurs autobus contre 47 % des voyageurs métro.

Pour 1980, la régie s'attend à une augmentation ralentie du trafic : + 1,3 % en moyenne (+ 0,8 % pour le réseau ferré ; + 2,8 % pour le réseau d'autobus).

2° Le trafic banlieue de la S.N.C.F. qui avait augmenté de 3,9 % en 1977 et de 2,2 % en 1978 a peu progressé en 1979 :

1977 : 7,30 milliards de voyageurs/km ;

1978 : 7,46 milliards de voyageurs/km ;

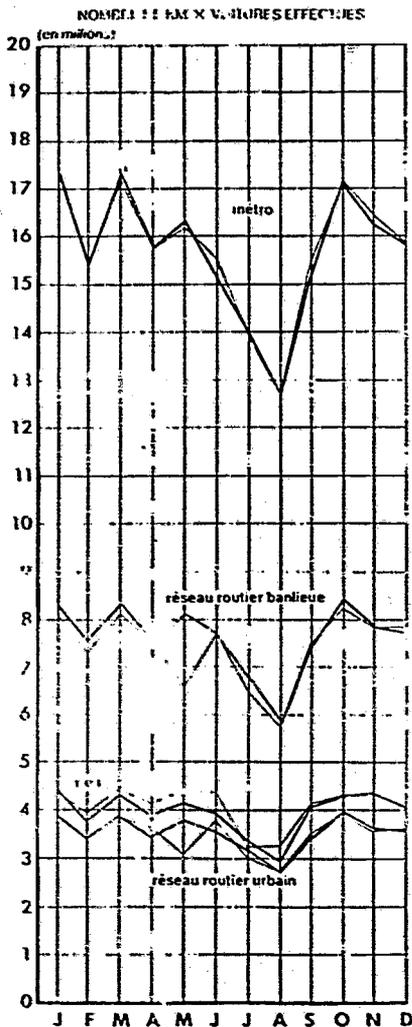
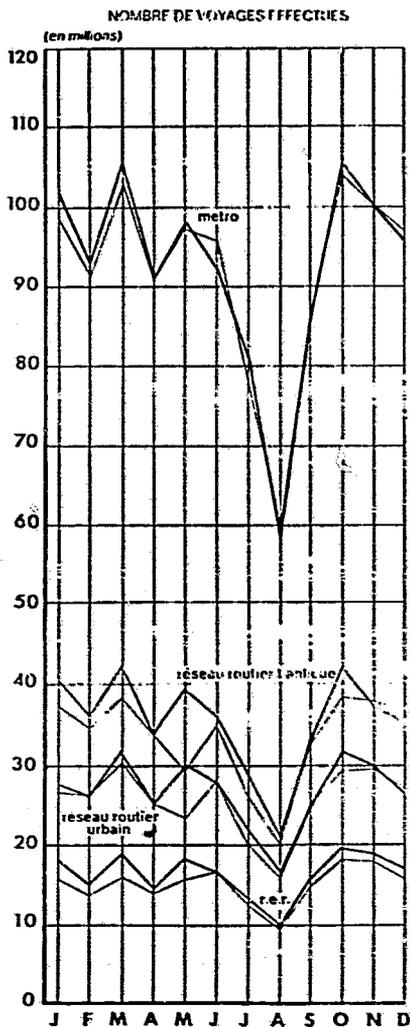
1979 : 7,55 milliards de voyageurs/km.

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

Tableau n° 25
Trafic de la RATP

TRAFIC ET SERVICE DE L'ANNÉE 1979

LES STATISTIQUES DE TRAFIC ET DE SERVICE DE LA RATP



II. - LA SITUATION FINANCIERE DE LA R.A.T.P. : EN AMELIORATION

1° L'équilibre général

Le résultat de l'exercice 1979, contrairement au précédent, a été positif pour la Régie (+ 19,9 millions de francs en exploitation). Ce résultat provient d'une bonne progression des recettes (+ 14,2% hors résultat) à la suite des hausses de tarif et de l'accroissement du trafic ainsi que d'un contrôle satisfaisant des dépenses (+ 13 %).

Tableau n° 26
Structure du compte d'exploitation générale

	1978	1979	Variation en %		1978	1979	Variation en %
Recettes de trafic et recettes commerciales...	2132,4	2550,9	+ 19,6	Frais de personnel.....	1680	4172,5	+ 14,4
Etat.....	1506,6	1633,4	+ 8,8	Frais de gestion.....	1260	1428,2	+ 13,3
Collectivités locales.....	698,0	768,3	+ 10,1	Frais financiers (1).....	684,8	778,3	+ 19,7
Employeurs.....	834,2	953,5	+ 14,1	Résultat (huitième bénéfice).....	"	19,9	"
Divers.....	422,1	472,8	+ 11,8				
Résultat (perte)	37,5						
	5624,8	6378,9	+ 13,4		5624,8	6378,9	+ 13,4

(1) y compris amortissement et provisions.

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. En 1979, l'effectif total administré par la R.A.T.P. était de 36 972 personnes.

b) La part prépondérante des usagers dans le financement de l'exploitation. Ainsi en 1979, celui-ci a été assuré à hauteur de (1) :

- 40 % par les usagers (38,2 % en 1978),
- 25,6 % par l'Etat (26,8 % en 1978),
- 12 % par les collectivités locales (12,5 % en 1978),
- 14,9 % par les employeurs (14,9 % en 1978),
- 7,4 % par des ressources diverses (7,6 % en 1978).

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

2° L'évolution des tarifs

Les hausses de tarifs autorisés depuis 1978 ont, permis à la R.A.T.P. d'accomplir un important effort de rattrapage.

Tableau n° 27
Augmentations des tarifs de la R.A.T.P.

	En carnet de 10 tickets Ticket de métro (2ème classe)		Carte orange (2ème classe) 2 zones	
	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
1/7/1980.....	1,75	+ 17	85	+ 21

(1) Pourcentages hors résultats de l'année.

Ainsi sur la base 100 en 1970, le prix moyen du billet est de 231 en 1980. Le prix moyen d'équilibre se situe toutefois à l'indice 278. Le point d'équilibre se rapproche donc.

Aussi bien, malgré leur importance, les hausses de tarifs ne peuvent être considérées comme excessives. D'ailleurs la part du coût du transport payée par le voyageur n'a cessé de régresser du fait de longues périodes sans réajustements tarifaires : alors qu'elle était de 75 % en 1961, elle n'atteint plus aujourd'hui que 40 %. Aussi devient-il nécessaire, pendant une certaine période d'augmenter les tarifs plus rapidement que le prix des autres services, sans enlever pour autant à la tarification son caractère social. Le prix de 2,69 F que le billet de métro devrait atteindre en 1980 si le voyageur prenait en charge la totalité du coût de son transport, le démontre amplement.

Le prix du transport public à Paris est d'ailleurs l'un des plus faibles du monde, qu'on l'apprécie en niveau ou par rapport à la qualité du service rendu (maillage du réseau, qualité des dessertes).

3° Les subventions de l'Etat

Malgré les conséquences des hausses de tarifs qui ont été autorisées, l'indemnité compensatrice, c'est-à-dire la subvention d'équilibre versée par l'Etat a crû de 12,8 % en 1978 et de 8,8 % 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 2 087,4 millions de francs et à 2 210,8 millions de francs en 1979 (indemnité compensatrice de l'Etat et des collectivités locales + solde du compte d'exploitation).

Tableau n° 28
Subventions d'exploitation de l'Etat à la R.A.T.P.
Consommation effective

(En millions de francs)

	1 9 7 8	1 9 7 9	1 9 8 0 (p)
- Indemnité compensatrice.....	1.434,9	1.561,5	1.816,5
- Remboursement des tarifs sociaux.....	66,0	73	84
- Villes nouvelles...	11,9	11,8	11
	1.512,8	1.646,3	1.911,5
(p) Provisoire.			

(p) Provisoire.

Dans le projet de budget pour 1981, la subvention d'équilibre versée à la R.A.T.P. s'établit à 1940,1 millions de francs, en augmentation de 24 % sur 1980.

En fait, cette augmentation est plus apparente que réelle. En effet, les crédits inscrits dans le budget pour 1980 avaient été volontairement fixés à un niveau très bas (+ 1,9 % seulement par rapport au budget de 1979), le Gouvernement ayant supposé que le projet de loi portant réorganisation du financement des transports de la région parisienne (1) serait voté et que la réduction de la contribution de l'Etat prévue par ce texte entrerait dans les faits. Comme il n'en a rien été en 1980 et comme il n'en sera rien en 1981, le Gouvernement a dû revoir en hausse les subventions versées à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F.

(A) Voir ci-dessous p. 74.

III. - LES INVESTISSEMENTS DE LA R.A.T.P. ET DE LA S.N.C.F. EN ILE DE FRANCE : DES INQUIETUDES POUR L'AVENIR.

D'une manière générale, les investissements dans la Région Ile de France paraissent plutôt maltraités dans le budget de 1981.

Le tableau ci-dessous permet ainsi de mesurer le recul des subventions de l'Etat. L'article 35 du projet de loi de finances (1) qui récapitule l'effort de l'Etat et de la Région en ce domaine montre que le relais n'est pas pris par cette dernière, mais peut il l'être et doit-il l'être ?

Tableau n° 29
Récapitulation des subventions d'investissements
versées par l'Etat pour la région parisienne
(millions de francs d'A.P.)

	1 9 8 0	1 9 8 1	Variation en %
- PER-RATP réseau ferré.....	188,1	192	+ 2,1
- SNCF banlieue.....	92,1	69	- 25,1
- Infrastructures de voirie.....	36,8	15	- 59,3
	317,0	276	- 12,9

1° Les investissements de la R.A.T.P.

La R.A.T.P. a réalisé en 1979, 2,43 milliards de francs d'investissement TTC (2,36 milliards de francs en engagement) dont plus du tiers a été consacré à l'extension des réseaux.

Le financement de ces investissements est assuré à hauteur de 20% environ par des subventions qui proviennent de l'Etat et de la Région et à hauteur de 25% environ par l'autofinancement. Les emprunts, qui représentent plus de la moitié de la dépenses totale (52,4%), sont en progression sensible.

La subvention de l'Etat inscrite dans le budget de 1981 s'élève à 192 millions de francs contre 188,1 millions de francs en 1980 (+ 2,1%). On peut s'étonner de cette modeste progression alors que la R.A.T.P. a inscrit à son programme d'équipement plusieurs projets d'extension importants.

De même la subvention pour les infrastructures en site propre passe de 36,8 à 15 millions de francs.

(1) Voir ci-dessus p. 12.

Pour sa part, la R.A.T.P. justifie cette évolution par l'achèvement d'opérations subventionnées à 100 % (les extensions de lignes n'étant subventionnées qu'à 60 %) et à l'accroissement des dépenses de matériel roulant, qui ne sont pas subventionnées.

Tableau n° 30
Les investissements réalisés par la R.A.T.P.
(hors taxes)

	1 9 7 8	1 9 7 9	Variation
Emplois	(millions de francs)		0
- Programme d'investissements :			
extension des réseaux.....	760,65	761,18	+ 0,1
Amélioration de l'exploitation.....	294,32	279,72	- 5,0
Modernisation et gros entretien.....	343,82	354,08	+ 3,0
Matériel roulant.....	542,28	713,78	+ 31,6
TOTAL.....	1.940,97	2.108,76	+ 8,6
- Autres investissements.....	39,89	27,37	- 11,4
- Remboursement d'emprunts.....	120,06	131,58	+ 9,6
TOTAL.....	2.100,92	2.267,71	+ 7,9
Ressources			
- Solde net en début d'exercice.....	21,21	7,94	+ 62,6
- Autofinancement.....	518,66	584,03	+ 12,6
- Subventions d'équipement			
Etat.....	255	230,85	- 4,5
Région.....	255	239,85	- 6,2
- Versement transport affecté.....	6,75	"	"
- Emprunts			
FDES.....	335	415	+ 23,9
Région.....	227,7	273,50	+ 20,1
Marché financier.....	460	500	+ 8,7
- Autres ressources.....	64,02	33,12	- 18,3
TOTAL.....	2.100,92	2.267,71	+ 7,9

En 1979, les opérations d'investissements réalisées ont été les suivantes :

a) *Extension des réseaux :*

- R.E.R. : poursuite des travaux de prolongement de la ligne A jusqu'à Torcy (mise en service prévue pour la fin de 1980) et de la ligne B jusqu'à Gare du Nord (mise en service prévue pour la fin de 1981).

- Métro : achèvement du prolongement de la ligne 7 jusqu'à Fort d'Aubervilliers (mise en service en octobre 1979) ; poursuite des travaux préparatoires à l'extension de la même ligne jusqu'à Kremlin-Bicêtre ; poursuite des travaux sur la ligne 10 vers Boulogne et sur la ligne 13 vers Gennevilliers.

- Modernisation de l'exploitation : 8 stations ont été rénovées en 1979. A noter qu'une subvention de la Région Ile de France a permis de doubler le volume des opérations de ce type engagées en 1979.

- Commandes de matériel roulant : la R.A.T.P. a poursuivi les commandes de voitures MI 79 pour le R.E.R. qui doivent remplacer les vieux trains de la ligne B. Il semble toutefois que ce remplacement n'aille pas sans difficulté ni lenteur. Pour le métro, 297 voitures MF 77 ont été mises en services en 1979 sur les lignes 13 et 7.

En outre, une commande de 345 autobus a été passée tandis que la livraison de 349 voitures était effectuée au cours de l'année.

Pour 1981, diverses opérations d'infrastructure ont été programmées pour lesquelles les subventions s'établissent comme suit :

Tableau n° 30
Investissements programmés par la R.A.T.P.

(En millions de francs d'A.P.)

	1 9 8 0	1 9 8 1
Alimentation en énergie électrique		
R.E.R.....	2,65	2,9
Noisy 1 - Torcy.....	5,4	"
Luxembourg - Châtelet.....		45,6
Châtelet - Gare du Nord.....	75,05	
Opération liée à l'Interconnexion : atelier de Massy.....	25,8	5,4
Quais ligne de Sceaux.....	3,3	5,4
Ligne 13 à Asnières Gennevilliers 1	7,5	3
Ligne 7 à Fort d'Aubervilliers....	2,1	"
Ligne 7 à Kremlin-Bicêtre.....	58,5	5,5
Ligne 10 à Boulogne Jean Jaurès...	1,8	3
Ligne 10 à Boulogne Pont de Saint- Cloud.....	6	4,2
R.E.R. ligne B.....	"	12
Ligne 7 à Villejuif.....	"	87
Ligne 5 à Bobigny.....	"	36
	188,1	210

Mention particulière doit être faite des travaux de modernisation et d'extension de la ligne B du R.E.R., qui constituent l'un des programmes les plus ambitieux de ces dernières années. Cette opération, au total représente un investissement de l'ordre de 3 milliards de francs 1979. C'est sensiblement le double du coût de la section Auber-Nation de la ligne A.

Ce programme s'établit comme suit :

- achat de 60 éléments MI 79 de 4 voitures : 940 MF
- reconstruction et extension de l'atelier de Massy pour l'entretien des trains MI 79 : 92 MF
- allongement des quais des gares : 164 MF
- modernisation des équipements et des bâtiments : 234 MF
- prolongement Luxembourg-Châtelet : 734 MF
- prolongement Châtelet-Gare du Nord : 845 MF



Ceci étant, on peut faire deux remarques :

1. On regrettera que les liaisons inter-banlieues n'aient pratiquement aucune place dans ce programme de la R.A.T.P. 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 crédits pour la réalisation d'infrastructures en site propre diminuent de façon inquiétante alors qu'au contraire il faudrait développer les couloirs matérialisés pour les autobus et étudier de près les possibilités de réseaux de tramways en banlieue.

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 785,5 millions de francs en 1979 et 800,8 millions de francs en 1980. 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 389,8 millions de francs (en autorisations de programme) en 1979 et de 339,9 millions de francs en 1980, 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.

La subvention de l'Etat au programme spécial de la S.N.C.F. s'établit à 143 millions de francs en 1979 et à 148,7 millions de francs en 1980 (crédits de paiement), soit 27,2 % du coût total des investissements prévus.

Le tableau ci-dessous retrace les opérations programmées en 1980 et 1981. On observera la modestie du programme de 1981, qui ne comporte qu'une seule opération nouvelle.

Tableau n° 31
Investissements de la S.N.C.F. (banlieue) programmés en 1980 et 1981
(millions de francs d'AP)

	1 9 8 0	1 9 8 1
Gare de Lyon 2.....	38	"
Transversale Rive Gauche.....	4,1	"
Cergy.....	4,7	"
Gare du Nord.....	75	23 (1)
Opération liée à l'interconnexion: Gare du Nord.....	3	
Ermont-Pereire.....	25,4	"
Cergy-Puiseux.....	"	16
	150,2	69
(1) Crédit de réévaluation.		

(1) Crédit de réévaluation.

En ce qui concerne la ligne Ermont-Pereire, la mise au point définitive du projet n'est pas achevée. En effet, le projet initial dont le coût était estimé à 830 millions de francs devra être remanié afin d'incorporer les aménagements rendus nécessaires par l'esthétique et la protection des riverains contre les nuisances (murs écrans, couverture par une dalle de la tranchée dans le 16^e et le 17^e arrondissements, mise en souterrain de la zone du boulevard Berthier, etc.).

Cependant, ces aménagements ont pour effet de porter à 1 milliard 083 millions de francs 1981 le coût de l'opération, ce qui en atténue sensiblement la rentabilité. Il est donc probable que la S.N.C.F. sera amenée à modifier son projet. D'ailleurs, à la demande du ministre des transports, elle étudie actuellement une solution « de repli » consistant en une liaison directe Ermont-Saint-Lazare qui se connecterait avec le projet Pont-Cardinet-Invalides. La correspondance de la Porte de Clichy serait supprimée.

Au plan budgétaire, on note que 366 millions de francs d'autorisations de programme ont été mis en place en 1978 et 1979 mais seulement 15 millions de francs en 1980, seule l'électrification du tronçon Ermont-Argenteuil étant prévue. Aucun crédit n'est ouvert en 1981.

**

On rappelle enfin que le projet de loi portant organisation des transports dans la Région parisienne n'a toujours pas été examiné et que l'article 6 de la loi du 6 mai 1976 transférant la responsabilité des transports parisiens à la Région n'est toujours pas appliqué.

Le système actuel restera donc en vigueur en 1980 et 1981, en attendant peut-être de nouvelles propositions de la Région, ou du Gouvernement.

Tableau n° 32
Subventions et prêts d'équipement accordés par l'E.P.R. de l'Ile-de-France

Type d'opération maître d'ouvrage	1980		exercice 1981	
	Subventions	prêts	Subventions	prêts
N.A.T.P. RER métro	132,2 75,9	146,07 101,2	71,5 138,7	91,2 184,9
TOTAL	208,1	247,27	210,0	276,1
S.N.C.F. Infrastructures gares nouvelles	92,1	104,8 4,2	68,5	91,3
TOTAL	92,1	109,0	68,5	91,3
SNCF + RATP Acquisitions foncières	20			
SITES PROPRES En villes nouvelles	8,69		} 15	
Autres	6,65			
TOTAL	15,34		15	
DIVERS Handicapés Rabatement Opérations non réparties	} 15,89			
TOTAL GENERAL		351,43	356,27	293,5
		707,7	660,9	

A ces sommes il convient d'ajouter en subvention 22 MF en 1980 et 4 MF en 1981 destinés à financer la construction de parking d'intérêt régional.

CHAPITRE II

LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN PROVINCE

Plus encore que la région parisienne, la province connaîtra en 1981 une régression non négligeable des investissements réalisés dans le secteur des transports. Déjà, les autorisations de programme avaient diminué de 2,3 %, en 1979 et de 8,3 % en 1980. En 1981, elles diminueront de plus de 30 %. Seuls les crédits de paiement seront en augmentation, après, il est vrai, un recul de 22 % en 1980.

Tableau n° 33
Transports urbains en province
subventions d'équipements

(en millions de francs)

	Autorisations de programme			Crédits de paiement		
	1980	1981	Variation	1980	1981	Variation
- Aménagements d'infrastructures de voirie.....	110	83	- 24,5%	65	85	+ 30,8%
- Contrats de développement.....	63,1	70	+ 10,9%	68,6	63	- 8,2%
- Métros de province	117	86	- 51,4%	121	225	+ 85,9%
- Plans de circulation.....	15	15	"	6	10	+ 66,7%
	365,1	254	- 30,4%	260,6	383	+ 47%

Contrairement à ce qui avait été constaté dans le budget de 1980, ce sont les métros de province et, dans une certaine mesure, les axes lourds de voirie qui sont responsables de cette évolution.

En revanche, après plusieurs années difficiles, les contrats de développement semblent devoir être plus nombreux.

I. - LES METROS : PEU D'INVESTISSEMENTS NOUVEAUX

Deux villes poursuivent l'agrandissement de 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.

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.

Le coût estimé du projet s'établit à 1497 millions de francs HT (valeur septembre 1978) dont 171 millions de francs HT pour le matériel roulant.

Par lettre en date du 3 janvier 1980, le Ministre des Transports a annoncé au Maire de Marseille les modalités de l'aide de l'Etat :

- la dépense subventionnable a été fixée à 1 125 millions de francs (valeur septembre 1978) pour l'ensemble de la ligne,

- une subvention de 209 millions de francs (valeur septembre 1978) sera attribuée pour la réalisation du tronçon central (Joliette-Castellane),

- des autorisations de programme seront mises en place en temps utile pour que les deux tranches fonctionnelles Joliette-Noailles et Noailles-Castellane puissent être engagées respectivement en 1980 et 1981.

Le planning de travaux prévoit, en 1980, l'achèvement des travaux préparatoires, les acquisitions en tréfond ainsi que l'engagement des travaux proprement dits sur la phase Joliette-Noailles. L'année 1981 verra la continuation de ceux-ci ainsi que l'engagement des travaux de la 2^e phase Noailles-Castellane. La mise en service du tronçon central devrait intervenir au premier trimestre 1984.

Le coût du tronçon central (Joliette-Castellane) est actuellement estimé à environ 1 100 millions de francs (en francs courants cumulés).

En ce qui concerne les subventions de l'Etat, les autorisations de programme suivantes ont été ouvertes :

- en 1979, une autorisation de programme de 18 millions de francs pour les travaux préparatoires et une autre de 143,72 millions de francs pour l'engagement de la 1^{re} phase (Joliette-Noailles) du tronçon central ; les crédits de paiement correspondants ont été de 6 millions de francs ;

- en 1980, une autorisation de programme de 72 millions de francs pour l'engagement de la 2^e phase (Noailles-Castellane) du tronçon central,

ainsi qu'une autre de 19,4 millions de francs réévaluation de la 1^{re} phase (Joliette-Noailles) : les crédits de paiement correspondant ont été évalués à 40 millions de francs.

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.

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 jour.

Le prolongement de la ligne B du métro est en cours depuis 1979. Il devrait être achevé en 1981. 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 561 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 124,6 millions de francs courants échelonnés de 1978 à 1982.

Les autorisations de programme étant en place, les seuls crédits ouverts depuis 1980 sont des crédits de réévaluation (14,3 millions de francs en 1980 ; 5 millions de francs en 1981).

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 2 milliards de francs courants, dont 222,8 millions de francs (1976) 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°34
Coût et financement du métro de Lille

(en millions de francs courants)

	1975 et antérieur	1980	1981	1982	1983	Total Prévisionnel
Dépenses I.T.V.A.	95	507	430	265	170	2067
CF Etat (1)	176	100	130	80	55	541
Autofinancement	191	65	38	15	7	316
Prêts FDES	288	345	262	170	70	1135

(1) La subvention de l'Etat est de 324 MF (valeur juillet 76) dont 75 % sont à la charge du Ministère des Transports et 25 % à la charge du Ministère de l'Intérieur au titre de la majoration spéciale en faveur des Communautés Urbaines.

En ce qui concerne les subventions de l'Etat, seuls des crédits de réévaluation sont désormais prévus (22 millions de francs d'autorisations de programme en 1980 ; 27,5 millions en 1981).

II. - LES TRANSPORTS DANS LES VILLES : UNE SITUATION DIFFICILE

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 1^{er} avril 1979, cependant, les tarifs des transports publics urbains ont été libérés.

Cependant le taux de couverture des dépenses a continué à se dégrader (56,5 % en 1978 contre 61,7 % en 1977) et les collectivités locales ont dû accroître leur participation.

1° Le problème du financement de l'exploitation demeure 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 : 52 des 57 agglomérations qui en avaient le droit ont institué le versement-transport. 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, Lille) à 0,50 % (Rouen, Poitiers) selon les communes.

2° Les aménagements d'infrastructure de voirie sont en régression : 122 millions de francs d'A.P. en 1979, 110 millions de francs en 1980, 83 millions de francs en 1981, le taux de subvention étant généralement de 50 %. Il est vrai qu'en 1979 et 1980, une part importante des autorisations de programme ouvertes ont été inutilisées ou transférées.

En 1980, les réalisations suivantes ont fait ou feront entre autres l'objet d'autorisation de programme :

- Saint-Etienne (poursuite de la mise en site propre du tramway),
- Nice (poursuite de la liaison prioritaire Aéroport-centre-ville),
- Rennes (axe prioritaire),
- Nancy (aménagements de voirie pour la mise en service de trolleybus bimodes),
- Grenoble (poursuite du programme d'aménagements de voirie),
- Metz (aménagements de voirie).

En 1981, la totalité des autorisations de programme disponibles devrait être consommée compte-tenu des opérations en cours (Nice, Grenoble Clermont-Ferrand, Saint-Etienne, Nancy).

3° Les contrats de développement

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.

En fait, quatorze contrats ont été conclus de 1977 à 1979 auxquels s'ajouteront peut être cinq nouveaux à conclure en 1980 (1)

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.

Après avoir fortement régressé en 1980, les crédits budgétaires sont en légère augmentation en 1981 : 70 millions de francs en autorisations de programmes contre 63 millions de francs en 1980. La mise au point des contrats semble en effet ne pas aller sans difficulté, si bien que 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.

Il ne semble pas que ce retard soit lié au problème de l'extension aux villes moyennes du versement transport : l'un des premiers contrats en cours a été signé avec une ville de moins de 100 000 habitants et d'autres villes moyennes paraissent intéressées par cette forme d'aide de l'Etat. Les raisons de ce retard doivent plutôt être recherchées dans la difficulté de mettre en oeuvre des politiques de circulation véritablement favorables aux transports collectifs (difficulté souvent singulièrement accrue par les divergences de point de vue entre les communes composant l'agglomération et détentrices des pouvoirs d'organisation de la circulation d'une part, et l'autorité d'agglomération chargée des transports collectifs d'autre part) et dans l'incapacité dans laquelle se sont trouvées ces dernières années de nombreuses autorités responsables de maîtriser les éléments de l'équilibre financier de leurs entreprises de transport collectif (croissance excessive des coûts, et notamment des coûts salariaux ; croissance insuffisante des recettes). Ces deux raisons expliquent dans bien des cas la réticence de nombreuses autorités d'agglomération et de l'Etat à prendre des engagements contractuels pluriannuels.

(1) En 1980, les procédures en cours concernent :

- les avenants de : Laval, Caen, Angers, Rennes, Grenoble, Orléans,
- les contrats de : Bordeaux, Nancy, Avignon, Reims, Pau,
- ainsi que les promotions de Vannes, Dôle etc.

III. - LES SCHEMAS REGIONAUX ET DEPARTEMENTAUX DE TRANSPORT : UNE DECENTRALISATION QUI SE CHERCHE

Commencée en 1974, l'élaboration des schémas régionaux de transports collectif est terminée dans huit régions : Alsace, Centre, Franche-Comté, Limousin, Lorraine, Nord, Pays-de-la-Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur.

1° La décentralisation des responsabilités en matière de transport

La mise en œuvre 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 cinq régions autorisées à bénéficier de ces mesures : Nord-Pas-de-Calais, Lorraine, Pays-de-la-Loire, France-Comté et Limousin.

Cette politique de décentralisation au niveau régional paraît cependant avoir fait l'objet d'un réexamen de la part des pouvoirs publics qui souhaitent semble-t-il, décentraliser au-delà de la Région. Il est vrai que les dispositions de 1977 en faveur des E.P.R. ne présentent qu'un caractère expérimental et qu'elles pouvaient être modifiées.

C'est ce qui a d'ailleurs été 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 œuvre avant le 31 décembre 1981.

Ces mesures de réorganisation sont prises en coordination avec la S.N.C.F. qui, dans le cadre de son contrat d'entreprise est autorisée à fermer 5% des lignes de son réseau omnibus d'ici à 1982.

On trouvera dans le tableau ci-après la liste des services omnibus transférés ou supprimés en 1980.

Les incidences budgétaires de ces mesures sur les exercices 1980 et 1981 ne sont pas actuellement chiffrables avec précision. En effet, les premiers transferts réalisés dans le cadre du décret du 24 septembre 1979 n'étant intervenus qu'au service d'été 1980, les résultats des services routiers de substitution ne sont pas connus.

Une dotation initiale de 2,2 millions de francs a été néanmoins prévue au budget de 1980, somme qu'il faudra réévaluer pour tenir compte des demandes effectives. Les sommes qui ont d'ores et déjà été imputées sur l'exercice 1980 relèvent uniquement de mesures prises en application du décret du 30 août 1977 et s'élèvent à 7,61 millions de francs.

Pour le budget de 1981, la somme proposée est de 28 millions de francs.

Tableau n° 35

Suppression et transferts de lignes omnibus effectués en 1980

Lignes concernées	Mesure	E.P.R. ou collectivités locales demandeurs
1) Mesures entrées en application à compter du 1 ^{er} juin 1980 :		
Mulhouse/Chalampé	S (1)	Département du Haut-Rhin qui a passé avec la S.N.C.F. une convention pour organiser une desserte ferroviaire allégée.
Boulzicourt/Charleville-Mézières	T (2)	Région Champagne-Ardenne.
Troyes/Châtillon-sur-Seine	T	Région Champagne-Ardenne et département de la Côte-d'Or, chacun pour ce qui les concerne.
Mzale/Hirson	T	Région Picardie et département de l'Aisne simultanément.
St-Germain-des-Fossés/Roanne	T	Département de la Loire, pour la partie qui le concerne.
Bellegarde/Divonne-les-Bains	T	15 des 17 communes concernées.
Bollwiller/lautenbach	S	Département du Haut-Rhin (il s'agit d'un service routier).
Lignes concernées	Mesure	E.P.R. ou collectivités locales demandeurs
2) Mesures qui seront effectuées à compter du 28 septembre 1980 :		
Thouars/Niort	T	Département des Deux-Sèvres pour ce qui le concerne.
Poitiers/Parthenay	T	Départements de la Vienne et des Deux-Sèvres, chacun pour ce qui les concerne.
Buzançais/Luçay-le-Male	T	Département de l'Indre.
Cahors/Capdenac	T	Département du Lot pour ce qui le concerne.

(1) S = Suppression
T = Transfert

2° Les schémas régionaux

Les caractéristiques des 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 œuvre 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.

Les schémas régionaux sont financés de manière différente selon qu'il s'agit de leur étude ou de leur mise en place : le coût des études est généralement supporté conjointement par les établissements publics régionaux et l'Etat (DATAR et Ministère des Transports) alors que la mise en œuvre par les régions, de chacune des opérations retenues dans les schémas fait l'objet d'une aide dégressive de la part du Ministère des Transports pendant les trois premières années de fonctionnement.

En matière d'études, les contributions apportées de 1974 à 1980 par les divers intervenants sont de 11,531 millions de francs pour le Ministère des Transports, de 7,863 millions de francs pour la DATAR et de 8,971 millions de francs pour les E.P.R.

Pour l'année 1981, on peut estimer que, globalement, l'Etat accordera une somme de l'ordre de 0,6 millions de francs.

En ce qui concerne la mise en œuvre des opérations, les participations respectives de l'Etat et des E.P.R. (aidés éventuellement par des collectivités locales) sont, jusqu'en 1980, de 50 millions de francs et de 83 millions de francs.

Pour 1981, ces participations peuvent être estimées à 9,5 millions de francs et 38,5 millions de francs.

3° Les schémas départementaux

Six conseils généraux ont actuellement approuvé un schéma départemental de transports collectifs : Meurthe et Moselle (1978), Indre (1979), Calvados (1979), Moselle (1979), Meuse (1979) et Isère (1980). Pour le premier, la mise en œuvre des opérations retenues a débuté : pour les autres, elle est en cours de préparation.

Des études sont par ailleurs menées dans une quarantaine d'autres départements ; certaines, très avancées, permettent d'envisager une approbation prochaine des trois ou quatre schémas correspondants.

Tous les schémas approuvés reposent sur le même principe directeur : réorganiser le réseau des transports collectifs de voyageurs du département et le rendre plus attractif. Néanmoins, ils ne sont pas tous calqués sur le même modèle et chacun d'entre eux comporte quelques dispositions spécifiques. Par exemple, les transports scolaires sont exclus du schéma de l'Indre alors qu'ils sont au centre de celui de la Meuse.

Au plan financier, on peut distinguer :

- les frais d'étude (300 000 F en moyenne par schéma) qui sont supportés pour moitié par le département et pour moitié par le Ministère des Transports. La participation de ce dernier a été de 1,6 million de francs pour les deux années 1977 et 1978 confondues et de 2,4 millions de francs pour 1979. En 1980, 2 millions de francs devraient être délégués à cet effet, les besoins pour 1981 étant vraisemblablement du même ordre ;

- la mise en œuvre des opérations retenues, pour laquelle le département bénéficie d'une subvention globale du Ministère des Transports, établie en fonction du surcoût transitoire dû à la réorganisation progressive du réseau. De plus, il est possible, notamment lorsque le schéma comporte un plan de renouvellement du matériel, d'obtenir l'accès aux caisses de crédit public. Les demandes de subventions pour la mise en œuvre des schémas départementaux ne sont intervenues qu'au début de l'année 1980 et, si les programmes sont respectés d'ici la fin de l'année, l'Etat sera sollicité pour une somme d'environ 16,5 millions de francs. Pour 1981, les demandes devraient représenter une somme de l'ordre de 12 millions de francs.

CONCLUSION

Au terme de ce tour d'horizon, votre rapporteur spécial se bornera à une seule remarque d'ordre général qui, lui semble-t-il, est fondamentale.

A l'heure où le Gouvernement insiste non sans raison sur la nécessité d'économiser l'énergie, il ne semble pas que l'effort financier de l'Etat pour développer les transports collectifs dans les villes corresponde à cet objectif.

Qu'il s'agisse des études pour la mise au point de nouveaux modes de transport, de l'extension à de nouvelles villes du « versement-transport » ou des investissements réalisés dans la région parisienne ou en province, le projet de budget de 1981 comporte des lacunes graves que votre rapporteur spécial se devait de signaler.

ANNEXES

ANNEXE I

Budget de l'Institut
de Recherche des Transports (I.R.T.)

1. Budget 1978

<u>Ressources</u>	<u>Dépenses</u>
<u>Subventions :</u>	Personnel 21.009
. en capital 17.755	Contrats 3.750
. en personnel 21.009	Fonctionnement 4.257
<u>Ressources affectées.</u> 10.000	Ressources affectées 10.000
(A.T.P.)	Investissements 2.685
<u>Ressources propres ..</u> 2.537	Moyens de calcul 9.580
(prestations informatiques)	
<u>Prélèvement au fonds de roulement</u> 200	
51.281 (En milliers de Francs)	51.281

2. Budget 1979

<u>Ressources</u>	<u>Dépenses</u>
<u>Subventions :</u>	Personnel 24.425
. Personnel 24.425	Fonctionnement 5.039
. Soutien de programme 3.989	Contrats d'études 3.750
. Contrats d'études. 3.279	Moyens de calcul du Centre Informatique 7.976
. Equipement 10.761	Ressources affectées 9.500
42.454	Dépenses d'investisse- ment 4.028
<u>Ressources affectées .</u> 9.500	
(A.T.P.)	
<u>Ressources propres ...</u> 2.764	
54.718 (en milliers de francs)	54.718

ANNEXE II

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

Recettes

(en millions de francs)

	Résultats 1977	Budget initial 1980	Budget révisé 1980	Différences R.H. - R.I. 1980
Recettes commerciales				
Voyageurs (réseau principal (1 ^{re} classe)	8 047	2 256	2 141	- 115
Voyageurs (Réseau parisienne	255	1 156	1 117	- 111
Bagages	167	182	186	- 3
Marchandises (sauf express) (wagons	10 571	12 120	12 235	+ 115
(autres	572	257	254	+ 2
Entretien particuliers et maçonneries	92	84	92	+ 2
Autres	1 141	2 660	2 645	+ 45
Poste	571	256	426	+ 9
Total des recettes commerciales	22 366	22 205	22 155	- 68
Autres recettes				
Interprétation et fourniture de matériel, règlements de communica- tions secondaires	548	547	470	+ 112
Travaux et prestations pour les tiers	4 111	4 111	4 111	- 61
Armement naval	54	471	484	+ 24
Recettes diverses	107	105	100	+ 27
Produits financiers	30	30	41	+ 143
Scrit de réévaluation	1 110	1 000	1 000	-
Total des autres recettes	7 260	7 264	7 266	+ 261
Impôts versés par l'Etat et les collectivités locales				
Voyageurs (réseau principal	1 117	1 171	1 257	- 121
Autres (réseau parisienne	1 117	1 117	1 117	- 111
Marchandises	111	106	111	+ 3
Impôts locaux	111	111	7	+ 75
Impôts sur les bénéfices	111	111	111	+ 111
Autres	111	111	111	+ 111
Impôts sur les bénéfices	111	111	111	+ 111
Impôts sur les bénéfices	111	111	111	+ 111
Impôts sur les bénéfices	111	111	111	+ 111
Total des impôts	4 688	4 688	4 688	+ 111
Total des recettes	34 314	34 157	34 109	+ 111

Dépenses

(en millions de francs)

	Résultats 1971	Budget initial 1980	Budget révisé 1980	Différence R.R. - P.I. 1980
Frais de personnel (salaires charges patronales)	14 551 7 807	16 507 8 583	16 507 8 817	+ 44 + 234
Energie de traction	1 176	1 441	1 601	+ 160
Fonction commercial voyageurs	915	1 054	1 070	+ 16
Fonction commercial marchandises	356	407	401	- 2
Fonction transport	571	630	645	+ 15
Fonction matériel	1 475	1 627	1 597	- 40
Fonction équipement	2 522	2 758	2 664	- 94
Interpénétration et échange de matériel, règlement de communauté, réseaux secondaires	361	541	579	+ 30
Travaux et prestations pour les tiers	713	874	621	- 253
Armement naval	315	211	403	+ 192
Dépenses générales	202	297	291	- 6
Dépenses propres du SRENAM	1 311	1 481	1 511	+ 130
Impôts	54	401	294	- 107
Dotations d'amortissement	1 872	2 043	2 034	- 9
Écart de réévaluation	1 100	1 606	1 393	- 213
Charges financières	2 938	5 350	5 370	+ 20
Ensemble	38 532	42 850	42 040	+ 776
A déduire :				
Contributions de l'Etat aux charges :				
- d'infrastructure	5 472	5 927	5 440	+ 487
- le passagers à niveau	47	11	11	- 36
- d'installations maintenues pour trafic spéciaux	5	5	5	-
Total des dépenses	44 052	48 793	47 501	+ 3 291
Résultats	+ 11	- 11	- 11	- 22