

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1981-1982

Annexe au procès-verbal de la séance du 23 novembre 1981

**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 1982, 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° 32

**Transports.**

**I – Section Commune**

**III – 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, Charles Beaupetit, Stéphane Bonduel, Henri Caillavet, Jean Chamant, René Chazelle, Marcel Debarge, Gérard Delfau, Marcel Fortier, André Fosset, Jean-Pierre Fourcade, Jean Francou, Pierre Gamboa, Henri Gotschy, Robert Guillaume, Marc Jacquet, Tony Larue, Georges Lombard, Michel Manet, Josy Moinet, René Monory, Jean-François Pintat, Christian Poncelet, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Robert Schmitt, René Tomasini, Henri Torre, Camille Vallin.*

**Voir les numéros :**

**Assemblée Nationale (7<sup>e</sup> législ.) : 450 et annexes, 470 annexe 40, 475 (tome XVII) et in 8° 57.**

**Sénat : 57 (1981-1982).**

## SOMMAIRE

	Pages
<b>AVANT PROPOS</b> .....	4
<b>I.- Présentation générale des crédits de la section commune et des transports terrestres</b> .....	4
<b>II.- Examen en commission</b> .....	7
<b>III.- Disposition spéciale (article 63 du projet de loi de finances)</b> .....	12

## RAPPORT

<b>INTRODUCTION</b> : Les intentions du nouveau Gouvernement dans le domaine des transports .....	13
<b>1re PARTIE : LES DEPENSES COMMUNES DU MINISTERE DES TRANSPORTS</b> .....	15
<b>I.- Une partie des dépenses de fonctionnement de l'administration centrale est transférée au budget de la Mer</b> .....	16
<b>II.- Les crédits pour la recherche dans les transports continuent de progresser</b> .....	17
<b>III.- Les subventions pour la desserte de la Corse sont revalorisées</b> .....	20
<b>2me PARTIE : LES TRANSPORTS INTERURBAINS</b> .....	24
<b>CHAPITRE I : LES CONCOURS FINANCIERS A LA S.N.C.F.</b> .....	25
<b>I.- La situation financière de la S.N.C.F. se ressent de la récession de 1980-81</b> .....	26
<b>II.- Les contributions de l'Etat augmentent</b> .....	30

<b>III.- Les investissements de la S.N.C.F. sur son réseau principal restent élevés</b> .....	35
<b>IV.- Le T.G.V. devient une réalité</b> .....	37
<b>CHAPITRE II : LES CREDITS POUR LES TRANSPORTS ROUTIERS ET FLUVIAUX</b> .....	40
<b>I.- Les crédits pour l'administration et le contrôle des transports routiers</b> ..	40
<b>II.- Les aides de l'Etat à la batellerie</b> .....	42
<b>3me PARTIE : LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS</b> .....	44
<b>CHAPITRE I : LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN REGION PARISIENNE</b> .....	45
<b>I.- La situation financière de la R.A.T.P.</b> .....	45
<b>II.- Le réseau banlieue de la S.N.C.F.</b> .....	51
<b>III.- Les investissements de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F. en Ile-de-France</b>	54
<b>CHAPITRE II : LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN PROVINCE</b> .....	59
<b>I.- Les métros</b> .....	60
<b>II.- Les transports collectifs dans les villes</b> .....	62
<b>III.- Les schémas régionaux et départementaux de transport</b> .....	65
<b>CONCLUSION</b> .....	70
<b>ANNEXES</b> .....	71
<b>1. Compte d'exploitation de la S.N.C.F.</b> .....	72
<b>2. Compte d'exploitation de la R.A.T.P.</b> .....	73

## AVANT-PROPOS

### I.- PRESENTATION GENERALE DES CREDITS DE LA SECTION COMMUNE DU BUDGET DES TRANSPORTS ET DES CREDITS DES TRANSPORTS TERRESTRES.

Depuis le budget pour 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.

La seule modification introduite par le budget de 1982 est le transfert de certaines dépenses de fonctionnement et de recherche au budget du ministère de la Mer.

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

Le tableau ci-après qui regroupe l'ensemble des crédits du budget des transports permet de mesurer l'importance respective de ces deux sections (respectivement 3% et 85,1% du budget) et la progression d'une année à l'autre.

#### ENSEMBLE DU BUDGET DES TRANSPORTS POUR 1982

(en millions de F)

	Section com- mune	Aviation civile	Transports intérieurs	Météo- rologie	Total
<b>I - DEPENSES ORDINAIRES</b>					
- Titre III (moyens des services . . . .	504,49	1 578,05	1 874,35	415,86	4 372,75
- Titre IV (interventions publiques)	552,64	348,55	26 333,25	--	27 234,44
.....	1 057,13	1 926,60	2 8207,60	415,86	31 607,19
<b>II - DEPENSES EN CAPITAL (C.P)</b>					
- Titre V (investissements de l'Etat)	130,30	2 295,35	5 346,94	140,28	7 912,86
- Titre VI (subventions d'investisse- ment de l'Etat) .....	46	2,94	788,15	--	837,09
.....	176,30	2 298,29	6 135,09	140,28	8 739,95
<b>TOTAL</b>					
- en millions de F. ....	1 233,43	4 224,89	34 342,69	556,14	40 357,15
- en % du total .....	3	10,5	85,1	1,4	100
- variation 1981-1982.....	+ 12%	30%	+ 17,6%	+ 22,3%	+ 18,4%

## A. LA SECTION COMMUNE.

Les crédits de cette section s'élève pour 1982 à **1 233,43 millions de F** contre 1 114,17 millions de F en 1981, soit une progression très modérée de 10,7%. En réalité, compte tenu des transferts de crédits opérés au profit du ministère de la Mer, du ministère de la Recherche ou provenant de la section des transports terrestre, **la progression réelle des crédits est de 19,2%.**

### CREDITS DE LA SECTION COMMUNE

(en millions de F)

	1981	1982	Variation en %
Dépenses de fonctionnement et charges de retraites du Ministère des Transports .....	419,47	461,72	+ 10,1
Desserte de la Corse .....	407,00	552,50	+ 35,7
Subventions aux organismes de recherche ...	138,20	88,77	-35,8
Etudes financées par l'Etat (C.P) .....	145,60	130,30	-10,5
Subventions diverses .....	3,90	0,14	-96,4
<b>TOTAUX avec transferts nets .....</b>	<b>1 114,17</b>	<b>1 233,43</b>	<b>+ 10,7</b>
<b>TOTAUX sans transferts nets .....</b>	<b>1 034,70</b>	<b>1 233,43</b>	<b>+ 19,2</b>

## B. LES TRANSPORTS TERRESTRES.

Les crédits pour les transports terrestres inscrits dans le projet de budget pour 1982 s'élèvent à **27 055,9 millions de F en progression de 21%** sur le budget de 1981.

(en millions de F)

	1981	1982	Variation en %.
Fonctionnement des services (Titre III) et études (titre VCP) .....	61,3	72,27	+ 17,9
Subventions à la SNCF .....	19 488,8	23 372,43	+ 19,9
Subventions à la RATP .....	2 044,1	2 870,00	+ 40,4
Aide à la navigation .....	3,8	3,54	- 6,8
Interventions diverses .....	23,8	25,05	+ 5,2
Subventions d'équipement pour les transports en commun .....	669,0	650,00	- 2,8
Autres subventions d'équipement (CP) ...	72,5	62,60	- 13,7
<b>TOTAUX .....</b>	<b>22 363,3</b>	<b>27 055,89</b>	<b>+ 21</b>

## II.- EXAMEN EN COMMISSION.

Votre Commission des finances a procédé le 15 octobre 1981 à l'examen du budget de la section commune des transports, des crédits des transports terrestres et de l'article 63 du projet de loi de finances pour 1982.

Votre rapporteur spécial a tout d'abord rappelé les grands traits de l'évolution du budget des transports en 1982.

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

Les premières concernent la **section commune**.

### **1. Compte tenu du transfert d'une partie des crédits en 1981 au budget de la Mer, la progression des crédits de la section commune est satisfaisante**

Les crédits de la marine marchande ne figurent plus à la section commune. Les transferts opérés s'élèvent à 60,9 millions de F. Ceci explique la progression apparemment faible des dépenses de fonctionnement et des charges de retraites du ministère des transports (+10,1%).

Pour la même raison, le recul des subventions en faveur de la **recherche** dans les transports et des études n'est qu'apparent.

La diminution importante des crédits de la recherche sont essentiellement le fait du transfert de la subvention versée à l'I.S.T.P.M. au budget de la Recherche.

Les dotations évoluent de la façon suivante :

- Institut de recherche des transports : +7,87 millions de F en fonctionnement et +8,5 millions de F en investissements.

- Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation dans les transports : +6,5 millions de F.

- Action thématique programmée : - 13 millions de F.

Votre rapporteur spécial a souligné l'importance de cet effort en matière de recherche pour l'économie générale du pays et la santé de ses exportations.

**2. L'augmentation des crédits pour la desserte de la Corse est liée, pour l'essentiel, à la mise en service de nouveaux navires.**

La subvention de l'Etat au titre de la continuité territoriale avec la Corse (desserte maritime) a été revalorisée en 1981 en fonction de la croissance prévisionnelle du trafic et de l'entrée en flotte de nouveaux navires : 4 nouveaux navires, en effet, sont attendus pendant la période 1981-1984. Par suite, la subvention inscrite au budget de 1981 a été complétée par un crédit de 58 millions de F voté lors du collectif de juillet dernier. La subvention prévue en 1982 pour la desserte maritime de l'île s'élève à 490,5 millions de F en progression de 15,2% sur l'ensemble des crédits de l'année 1981 (loi de finances initiale et collectif d'août 1981).

Parallèlement, la subvention versée à Air France et Air Inter pour la desserte aérienne de la Corse passe de 40 à 62 millions de F (+55%) et devrait pouvoir combler le déficit des deux compagnies.

En ce qui concerne les transports terrestres, votre Commission a adopté les observations suivantes :

**1. Le budget de 1982 est un budget de transition**, dans la mesure où il ne traduit que de façon très partielle les orientations nouvelles du Gouvernement. Ce n'est en effet que l'année prochaine, après que la Commission de réflexion mise en place par le Premier Ministre aura achevé ses travaux et que le projet de loi d'orientation de la politique des transports aura été voté que ces orientations nouvelles pourront véritablement entrer dans les faits.

Dans cette attente, votre rapporteur spécial a relevé avec satisfaction que le ministre des Transports s'est dès à présent déclaré disposé à resserrer la relation entre les prix des transports et leur coût économique et social, et à favoriser les transports collectifs de voyageurs.

**2. Les subventions d'équilibre versées à la RATP et au réseau banlieue de la SNCF augmentent fortement.**

La progression est de 42,9% en ce qui concerne la RATP et de 41,1% en ce qui concerne le réseau banlieue de la SNCF.

Il semble que la dégradation de la situation financière de la RATP soit due au retard et à la relative modération des hausses de tarifs intervenues en 1981 (+14% au 1er août), à la hausse des charges de personnel (qui représentent 65% du budget de la Régie) et au poids de plus en plus lourd des frais financiers.

Votre rapporteur spécial a relevé une nouvelle fois le caractère exorbitant par rapport à la situation des villes de province, du financement des transports en région parisienne.

**3. La subvention d'exploitation versée à la SNCF pour son réseau principal s'accroît plus qu'il n'était prévu dans le contrat d'entreprise.**

Fixée à 2,30 milliards de F en 1981, cette subvention aurait dû être ramenée à 2 milliards en 1982. En réalité, une contribution exceptionnelle de 980 millions de F a été ajoutée à cette somme.

Ce complément est la conséquence de l'écart constaté entre la situation économique réelle, (PIB, trafic, prix, etc.), marquée par la récession de 1980-1981, et les hypothèses retenues dans le contrat d'entreprise. Il correspond à l'application de la clause de sauvegarde prévue par l'article 15 de ce contrat.

Rappelons en outre que le collectif d'août 1981 comportait déjà un crédit de 1,035 milliards de F au profit de la SNCF.

Au total, la subvention d'équilibre est en augmentation de 29,6% par rapport à la loi de finances initiale, les autres subventions versées à la SNCF s'accroissant d'environ 16%, et en diminution de 10,7% par rapport à l'ensemble des crédits de 1981.

**4. Le poids de la subvention que la SNCF reçoit pour compenser les charges de son régime de retraite est de plus en plus lourd.**

Cette subvention s'élèvera à 10,11 milliards de F en 1982, soit 43,2% du total des subventions versées à la SNCF.

Cette situation résulte principalement du déséquilibre croissant au sein du régime de la SNCF, entre le nombre des actifs et celui des

retraités, 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.

**5. Un effort particulier est fait en faveur des investissements dans les transports en commun de province.**

Après les deux mauvaises années que furent 1980 et surtout 1981 (marquée par une diminution des autorisations de programme de 20,6%), le budget 1982 marque un redressement sensible en matière de subventions aux équipements dans les transports collectifs, du moins en ce qui concerne la province.

(en millions de F)

	1981	1982	Variation en %.
<b>Transports urbains et Ile de France</b>			
- RATP .....	192,0	213,50	+ 11,2
- SNCF. banlieue .....	69,0	72,50	+ 5,1
.....	276,0	301,00	+ 9
<b>Transports urbains en province</b>			
- Voirie .....	98,0	182,00	+ 85,7
- Contrats de développement .....	70,0	66,00	- 14,3
- Métros .....	86,0	140,0	+ 62,8
.....	254,0	382,0	+ 50,4
<b>Etudes et divers .....</b>	68,6	97,45	+ 42,1
<b>TOTAL .....</b>	<b>598,6</b>	<b>780,45</b>	<b>+ 30,4</b>

Pour celle-ci en effet, les crédits augmentent de plus de 50% en autorisations de programme (de 7,6% en crédits de paiement). On notera en particulier le bond en avant des crédits pour la voirie (axes prioritaires pour les autobus, tramways, trolleys, etc. et plans de circulation des villes) et pour les métros de province.

En ce qui concerne la région parisienne, les principaux travaux prévus sont les prolongements des lignes de métros 7 et 5 respectivement à Villejuif et Bobigny.

**6. Le coût du TGV reste contenu dans des limites raisonnables.**

Le coût du projet, fixé initialement à 2,90 milliards de F hors taxes (en francs 1975), est évalué aux conditions économiques de 1980 à 6,30 milliards de F, soit une augmentation moyenne de 16,7% par an, un peu supérieure à l'érosion monétaire.

Le TGV, il convient de le rappeler, ne fait l'objet d'aucune subvention de l'Etat.

Après que le **président Bonnefous** eut marqué son inquiétude sur la rentabilité et le financement des nouveaux projets de trains à grande vitesse, votre Commission des finances a **approuvé les crédits de la section commune des transports et les crédits des Transports terrestres.**

## **DISPOSITIONS SPECIALES**

### **ARTICLE 63 DU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 1982**

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

– 286 millions de F pour l'Etat, en augmentation de 9,6% par rapport à 1981,

– 639 millions de F pour la région d'Ile-de-France, en diminution de 0,7% par rapport à 1981.

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 286 millions de F en ce qui concerne l'Etat.

**Votre Commission des finances vous propose d'adopter cet article.**

## **RAPPORT**

### **Introduction : les intentions du nouveau Gouvernement dans le domaine des transports.**

Le projet de budget de la section commune et des transports terrestres pour 1982 ne comporte pas de bouleversement notable. Tout au plus, peut-on observer ici où là – par exemple en ce qui concerne les transports collectifs en province – un début d'évolution vers de nouveaux objectifs. En effet, bien qu'exprimées en termes encore assez généraux, des orientations commencent à se dessiner au travers des déclarations officielles, notamment après les décisions adoptées par le Conseil des ministres du 16 septembre 1981.

#### **1. Politique des transports : mise en place d'une commission de réflexion.**

Cette Commission est chargée d'approfondir et continuer les réflexions sur la politique des transports en vue de l'élaboration d'un projet de loi d'orientation qui sera soumis au Parlement au printemps 1982.

Elle est composée de 15 membres (élus, sociologues, philosophes, économistes, ingénieurs, financiers, juristes, géographes) et présidée par M. Jean Khan. Elle devra remettre un premier rapport à la fin de l'année 1981.

#### **2. Coordination des transports : préserver l'égalité de la concurrence.**

Tant pour les voyageurs que pour les marchandises, le principe du libre choix des usagers sera maintenu.

Pour ce qui concerne le transport des marchandises, il s'agira de s'orienter progressivement vers le paiement du transport à son coût économique et social réel, conduisant ainsi à un équilibre plus satisfaisant entre les différents modes de transports.

Le Ministère des transports pense en effet que le coût des transports est sousestimé, aussi bien pour la voie ferrée que pour les transports routiers.

Pour ce qui concerne le transport des voyageurs, priorité sera donnée aux transports collectifs par une nouvelle politique commerciale et un meilleur service.

**3. S.N.C.F. : Maintenir les investissements à un niveau élevé** (avec notamment extension du réseau T.G.V.) ; abandon de la politique ancienne de fermeture des lignes omnibus et examen avec les élus, région par région, des solutions les mieux adaptées aux besoins ; ouverture immédiate des négociations sociales sur les salaires, le temps de travail et l'emploi ; mise à l'étude du projet de convention avec l'Etat qui sera soumis au Parlement à l'automne 1982. Définition et dégagement progressif des moyens financiers visant à améliorer la situation de la S.N.C.F.

**4. Transports routiers** : accroître la sécurité ; réduire la durée du travail ; relever et étendre le champ d'application de la tarification routière obligatoire ; créer des emplois qualifiés ; soutenir l'activité des P.M.E. et des artisans de ce secteur.

**5. Voies navigables et la batellerie** : remise en état du réseau et modernisation du parc ; mise à l'étude d'un schéma directeur ; réorganisation concertée de la profession.

**6. Déplacements urbains** : favoriser un recours accru aux transports collectifs ; mettre à l'étude la réforme des transports parisiens et, plus généralement, le financement du coût des transports domicile-travail (délai : 1er janvier 1983).

**7. Réseau routier** : assurer une maîtrise publique nationale et régionale de la gestion et de l'extension du réseau autoroutier et harmoniser les péages, sans renoncer au principe de leur suppression à terme ; améliorer les conditions de circulation et la sécurité routière.

**8. Transports aériens intérieurs** ; adapter leur développement aux besoins réels et renforcer les dispositifs de sécurité aérienne.

Comme on le voit, le programme de travail du nouveau Gouvernement n'est encore qu'esquissé. Nul doute que le projet de budget pour 1983 soit à cet égard plus explicite que l'actuel projet de budget qui, à plus d'un titre, est la conséquence de la gestion précédente.

## PREMIERE PARTIE

### LES DEPENSES COMMUNES DU MINISTERE DES TRANSPORTS

Le montant des crédits inscrits à la **section commune** du ministère des Transports s'élèvent à + 1233,43 millions de francs pour 1982, en augmentation de 10,7% par rapport à 1981.

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 dépenses de 1981 à 1982.

**TABLEAU N° 1**  
**Crédits de la section commune**

(en millions de F)

	1981	1982	Variation en %.
Dépenses de fonctionnement et charges de retraites du ministère des Transports ..	419,47	461,72	+ 10,1
Desserte de la Corse .....	407,-	552,50	+ 35,7
Subventions aux organismes de recherche	138,20	88,77	- 35,8
Etudes financées par l'Etat (CP) .....	145,60	130,30	- 10,5
Subventions diverses .....	3,90	0,14	- 96,4
<b>TOTAL avec transferts .....</b>	<b>1 114,17</b>	<b>1 233,43</b>	<b>+ 10,7</b>
<b>TOTAL sans transferts .....</b>	<b>1 034,70</b>	<b>1 233,43</b>	<b>+ 19,2</b>

**I. - UNE PARTIE DES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT DE L'ADMINISTRATION CENTRALE ET DES SERVICES EXTERIEURS EST TRANSFERE AU MINISTERE DE LA MER.**

En effet, depuis la création du ministère de la Mer, les crédits de la marine marchande sont désormais sous la responsabilité de ce ministère. Les transferts opérés s'élèvent à 57,25 millions de F. pour la seule administration centrale, ce qui explique la faible progression apparente des dépenses de fonctionnement ( +10,1% ).

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 F)

	1981	1982	Variation 1981-1982 en %.
Personnel en activité .....	162,68	139,-	- 14,6
Personnel en retraite .....	176,80	217,14	+ 22,8
Charges sociales .....	19,74	20,47	+ 3,7
Matériel et divers .....	60,25	85,10	+ 41,2
.....	419,47	461,71	+ 10,1
Crédits transférés (solde net) .....	-28,78	- -	
<b>TOTAUX .....</b>	<b>390,69</b>	<b>461,71</b>	<b>+ 18,2</b>

On observe que, compte tenu des transferts de crédits opérés en faveur du ministère de la Mer, l'augmentation des dépenses de l'administration centrale (+18,2%) dépasse très légèrement celle des rémunérations de son personnel.

Le gonflement important du poste « divers » s'explique par le transfert au budget de la section commune des crédits du laboratoire central des Ponts-et-Chaussées, inscrits jusqu'à présent au budget des transports intérieurs.

Aucun emploi n'est créé.

## II. - LES CREDITS POUR LA RECHERCHE DANS LES TRANSPORTS CONTINUENT DE PROGRESSER.

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 1982 un montant de 219,1 millions de F, soit 17,8% des crédits de la section commune.

Comme on l'a indiqué plus haut, les subventions versées à l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes (I.S.T.P.M) relèvent désormais du ministère de la Recherche. Les crédits figurant à la section commune sont donc ceux indiqués dans le tableau ci-dessous.

**TABLEAU N° 3**  
**Crédits pour la recherche**

(en millions de F)

	1981	1982	Variation en %.
<b>1. Crédits d'équipement (AP)</b>			
Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation .....	51,6	39 (1)	- 24,4
Aviation civile .....	96,0	134	+ 39,6
Météorologie .....	28,6	34	+ 18,9
IRT (Institut de recherche des transports)	10,5 (2)	21	+ 100,0
<b>TOTAUX .....</b>	<b>186,7</b>	<b>228</b>	<b>+ 22,1</b>
<b>2. Crédits de fonctionnement</b>			
IRT .....	34,9	42,77	+ 22,6

(1) Non compris 25 millions de F transférés au budget de la Mer.

(2) Non compris 7,5 millions de F inscrits au budget de la Recherche.

### **1. L'Institut de recherche des transports ( I.R.T ).**

En ce qui concerne les crédits de fonctionnement, l'augmentation de 7,87 millions de F. prévue pour 1982 correspond essentiellement aux hausses de salaires et à la création de 10 emplois, dont 7 de chercheurs et 3 de techniciens.

Le doublement de la subvention en capital ( de 10,5 à 21 millions de F. ) n'est qu'apparent. En effet, la dotation effective de 1981 s'élève à 17,96 millions de F., compte tenu de l'inscription cette année là d'un crédit de 7,46 millions de F. au budget de la Recherche. L'augmentation réelle n'est donc que de 16,9%.

La subvention pour 1982 est affectée à hauteur de 6,3 millions de F. aux programmes de recherche, de 7,9 millions aux moyens de calcul et de 5 millions à la sous-traitance.

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

Ce fonds, rappelons-le, est une création du budget de 1981. Il a pour objectif une meilleure coordination des recherches qui touchent à plusieurs secteurs d'activités et font appel à de nombreuses disciplines scientifiques.

En 1981, les crédits qui s'élevaient à 51,6 millions de F. en autorisations de programme ont été utilisés de la façon suivante :

- Transports intérieurs ; 26 millions de F. destinés aux recherches dans le domaine de l'automobile et sur la sécurité des transports. Un effort particulier a été fait dans le domaine des poids lourds et dans celui des autobus. La subvention à l'UTAC (1) est en principe incluse pour un montant de 1 million de F.

- Transports maritimes : 21 millions de F. 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.

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

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 (industries, bureaux d'études, laboratoires de recherche), passe les contrats de recherche et en assure le suivi.

En 1982, la dotation du fonds diminue de 24%, mais cette réduction ne fait que traduire l'incidence du transfert des crédits liés à la recherche maritime (25 millions de F.) au budget de la Mer. Aussi l'augmentation réelle des crédits du Fonds est-elle de 24%.

### **III. - LES SUBVENTIONS POUR LA DESSERTA DE LA CORSE SONT REVALORISEES.**

Depuis 1981, la ligne budgétaire consacrée à la desserte de la Corse regroupe d'une part les crédits de la « continuité territoriale » entre l'île et le continent, c'est-à-dire, la desserte maritime et d'autre part les crédits de la desserte aérienne.

#### **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 1er 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. 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 a dû être renforcée par la mise en service de nouveaux navires. Il en est résulté une forte progression de la subvention versée par l'Etat. Fixée initialement à 164,2 millions de francs en 1976, elle devrait atteindre 490,5 millions de francs dans le budget de 1982.

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 Pittaluga 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 compagnies.

**TABLEAU N° 4**  
**Subventions pour la Continuité territoriale**

(en millions de F)

	1980	1981	1982
S.N.C.M. ....	273,6	345	398,5
C.M.N. ....	65,9	72,6	84
PITTALUGA.....	4,5	6,9	6,7
S.N.C.F. ....	1,2	1,3	1,3
<b>TOTAL MARITIME .....</b>	<b>345,2</b>	<b>425,8</b>	<b>490,5</b>
<b>Pour mémoire desserte aérienne .....</b>	<b>15</b>	<b>40</b>	<b>62</b>
<b>TOTAL MARITIME ET AERIEN .....</b>	<b>360,2</b>	<b>465,8 (1)</b>	<b>552,5 (2)</b>

(1) Sur le plan budgétaire, le chapitre 45-13 de la section Commune comporte en 1981, 407 MF en loi de finances initiale + 58 MF en loi de finances rectificative de juillet 1981.

(2) Montant prévu au projet de budget pour 1982.

La raison principale de l'augmentation du montant des subventions versées aux compagnies maritimes est **l'extension et le renouvellement de la flotte des navires**. En effet, après les entrées en flotte des années 1976-1980, quatre nouveaux navires neufs sont ou seront mis en service sur les lignes de Corse en remplacement de navires anciens de 1980 à 1984. Il s'agit de deux nouveaux paquebots-transbordeurs pour le compte de la SNCM (mis en service au printemps 1981 et au printemps 1983) et de deux cargos routiers de 1200 m de roulage.

Les charges correspondant à la mise en service des nouveaux navires ont été prises en compte dans la subvention à l'occasion de la **revision quinquennale** conventionnellement prévue. Par suite, l'exercice 1981 qui inaugurerait une nouvelle période quinquennale a donné lieu à une nouvelle évaluation du montant des subventions sur la période 1981-85.

Cette nouvelle évaluation a été effectuée sur la base des principes suivants :

– détermination précise de la subvention d'équilibre du dernier exercice connu (1979) sur la base de la comptabilité analytique tenue par les compagnies sous le contrôle d'un contrôleur d'Etat.

– formulation d'hypothèses sur les taux de croissance du trafic des besoins en capacité et des recettes pour les cinq années considérées. Pour les voyageurs le taux de croissance du trafic retenu est de 4% par an. Pour les marchandises le taux annuel retenu a été de 8% pour la période 1979-1981 et de 6% pour la période 1981-1985.

Ces taux ont permis de déterminer d'une part le programme d'investissement des compagnies pour la période 1981-1985 et par conséquent les charges afférentes à ceux-ci et d'autre part les recettes commerciales correspondantes. A partir de là, ont été établis des comptes d'exploitation prévisionnels ainsi que la valeur de la subvention pour l'exercice 1981.

Pour la première fois en 1982, il semble que la subvention inscrite au projet de budget ait quelque chance d'approcher le montant de la subvention effective, puisque la dépense budgétaire correspond à des prévisions précises et fondées sur des estimations a priori réalistes. Rappelons à cet égard que la subvention prévue par la loi de finances pour 1981 a dû être complétée par un crédit de 58 millions de F. porté dans le collectif d'août 1981.

On ne peut que se féliciter de cet effort de sincérité budgétaire.

## **2. La desserte aérienne.**

La desserte aérienne régulière de la Corse est basée principalement sur trois points, Ajaccio, Bastia et Calvi reliés d'une part à Paris, d'autre part à Marseille et Nice. Air France et Air Inter assurent conjointement l'exploitation des lignes entre le continent et la Corse selon des modalités fixées par accord entre les deux compagnies en ce qui concerne les liaisons Paris-Corse et aux termes d'une convention avec l'Etat en ce qui concerne les liaisons Marseille-Corse et Nice-Corse. Cette convention signée entre l'Etat et le GIE « Exploitation de lignes aériennes de bord à bord Continent-Corse » constitué par les deux compagnies précise pour une durée de trois ans à compter du 1er janvier 1981 d'une part, les engagements financiers de l'Etat et d'autre part le service (programme, horaires, évolution tarifaire) attendu du GIE.

**En 1980**, les résultats d'exploitation (Air-France + Air Inter, avant compensation, ont été **déficitaires de 68 millions de F.** (dont -15,6 MF sur Paris-Corse et - 52,4 MF sur le bord à bord). Ces résultats négatifs s'expliquent par les caractéristiques de l'exploitation des liaisons avec la Corse :

– Le trafic présente de fortes pointes saisonnières et d'importants déséquilibres par sens pendant ces périodes de pointe. Les compagnies sont donc amenées à mettre en oeuvre des capacités supplémentaires importantes pour faire face à la pointe sans pour autant obtenir des remplissages moyens suffisants pour équilibrer leur exploitation.

– Les tarifs dont peuvent bénéficier l'ensemble des usagers (tarif A) sont inférieurs, en valeur absolue et en taux kilométrique à l'ensemble des tarifs pratiqués sur les lignes métropolitaines de longueur comparable.

– Enfin sur le bord à bord, les distances sont très courtes (respectivement 340 et 212 km sur Marseille-Corse et Nice-Corse).

Le tableau ci-après précise la répartition de ce déficit entre les deux compagnies et les estimations pour 1981.

**TABLEAU N° 5**  
**Résultat des compagnies aériennes**

(en millions de F)

Liaisons	Résultats 1980			Prévisions 1981		
	AF	IT	AF+IT	AF	IT	AF+IT
Paris-Corse .....	- 14,7	- 0,9	- 15,6	- 12	+ 1,5	- 10,5
Bord à bord (départ de Nice ou Marseille) .....	- 35,8	- 16,6	- 52,4	- 38	- 19	- 57
<b>Total Continent- Corse.....</b>	<b>- 50,5</b>	<b>- 17,5</b>	<b>- 68,0</b>	<b>- 50</b>	<b>- 17,5</b>	<b>- 67,5</b>

**En 1981**, conformément à la convention Etat-GIE c'est une somme de 30 millions de F. qui sera allouée par l'Etat aux compagnies. En outre, le Conseil Technique et Financier de Gestion de la desserte maritime et aérienne de la Corse a décidé, en décembre 1980, d'affecter pour 1981 une somme complémentaire de 10 millions de F. prélevée sur l'enveloppe globale de la continuité territoriale, à l'aménagement d'une nouvelle grille tarifaire qui a été mise en oeuvre le 1er janvier 1981. Globalement, en 1981, **les subventions de l'Etat pour l'exploitation des lignes aériennes bord à bord Corse s'élèvent donc à 40 millions de F.**

Pour les années 1982 et 1983, la convention Etat-GIE prévoit que sera versé chaque année une somme forfaitaire de 45 millions de F. (valeur 1981) aux compagnies aérienne, cette somme pouvant être augmentée, comme en 1981, d'une aide complémentaire décidée par le Conseil de Gestion limitée à 35 millions de F. (valeur 1981) pour les trois années.

62 millions de F. sont inscrits à ce titre au budget de 1982, soit une augmentation de 55%..

## **DEUXIEME PARTIE**

### **LES TRANSPORTS INTERURBAINS.**

On peut sans inconvénient 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 SNCF au titre de son réseau principal. 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.

## **CHAPITRE PREMIER**

### **LES CONCOURS FINANCIERS A LA S.N.C.F.**

Après le léger excédent de 1979 (108 millions de F.), la situation comptable de la S.N.C.F. s'est soldée en 1980 par un déficit modéré : - 674 millions de F.

Ce résultat relativement honorable pour la deuxième année d'application du contrat d'entreprise se ressent de la faible progression du trafic voyageurs et du recul du transport de marchandises.

Plus inquiétantes sont les perspectives pour 1982 qui entraînent l'ouverture, dans le projet de budget, d'une importante subvention complémentaire.

## **I. - La situation financière de la S.N.C.F. se ressent de la récession de 1980-1981**

Le tableau n° 6 ci-après retrace l'équilibre du compte d'exploitation de la S.N.C.F. 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 plus avant le poste « contributions publiques » lequel comprend des sommes de nature très diverses pour exprimer le façon exacte la gestion de la S.N.C.F.

Comme on peut le voir également à la lecture de ce tableau, la situation de la S.N.C.F. s'est dégradée en 1980 et 1981.

La responsabilité principale en incombe à la récession industrielle qui a entraîné une **baisse du trafic des marchandises** en 1980 (-1,8%). Par ailleurs, la progression du trafic voyageurs a été modeste (+ 1,9%) sur le réseau principal. Les prévisions pour 1981 font état d'un nouveau recul du trafic marchandise (-5 milliards de tkm) et d'une progression du trafic voyageurs encore ralentie.

**LES RESULTATS ECONOMIQUES ET FINANCIERS DE LA S.N.C.F.  
EN 1980 ET 1981**

**1. Trafic (1980)**

*- Voyageurs :*

● Réseau principal : 46,88 milliards de voyageurs/km (+1,9%) dont 4,84 milliards au titre du réseau omnibus (+2,1%),

● Banlieue de Paris : 7,61 milliards de v/km (+0,8%).

*- Marchandises :*

● Wagons : 67,86 milliards de t/km (-1,8%),

● affrètement et expéditions : 1,6 milliard (inchangé).

**2. Tarifs.**

*- Voyageurs :* 17 mars 1980 : + 9,4%

1er juillet 1980 : +10% pour les abonnements et cartes 1/2 tarif.

30 mars 1981 : + 7% ; + 12% pour les abonnements et cartes 1/2 tarif.

1er septembre 1981 : + 10% ; + 15% pour les abonnements et cartes 1/2 tarif

*- marchandises :* + 11,9% au 1er janvier 1980

+ 15,5% au 21 décembre 1980 tarif 150 (wagons)

+ 7,8 à 8,1% au 1er juillet 1981 (tarifs 11 et 20)

**3. Résultats comptables 1980** : après contributions publiques : - 0,67 milliard de F.

*- avant contributions publiques* : - 13,36 milliards de F.

**4. Contributions de l'Etat**

1981 : 20 909,8 millions de F (y compris L.F. rectificative)

1982 : 23 572,4 millions de F (L.F. initiale)

**5. Investissements :**

*- Réseau principal* : - 1980 : 6.798 millions de F.

- 1981 : 7.615 millions de F.

*- Banlieue* : - 1980 : 1 296 millions de F.

- 1981 : 1 155 millions de F.

**TABLEAU N° 6**  
**Evolution des grandes catégories de recettes et de dépenses de la S.N.C.F.**

(milliards de F)

	Résultats		Prévisions 1981	
	1979	1980	en M.F	en % du total
<b>Recettes</b>				
Recettes commerciales .....	22,68	25,68	29,66	62,1%
Contributions publiques (1) .....	12,09	12,68	13,50	28,3%
Recettes diverses .....	3,86	4,45	4,60	9,6%
.....	<b>38,53</b>	<b>42,81</b>	<b>47,76</b>	<b>100,0%</b>
<b>Dépenses</b>				
Dépenses de personnel .....	22,36	25,29	28,03	57,6%
Dépenses de gestion .....	10,27	12,86	14,31	29,3
Charges financières (2) .....	4,80	5,34	6,36	13,1
<b>TOTAL .....</b>	<b>37,43</b>	<b>43,49</b>	<b>48,70</b>	<b>100,0%</b>
<b>Résultats .....</b>	<b>+ 1,10</b>	<b>- 0,68</b>	<b>- 0,94</b>	

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

(2) Y compris amortissements.

En ce qui concerne les hausses de tarifs, on se rappelle qu'en vertu du contrat d'entreprise qu'elle a signé avec l'Etat, la S.N.C.F. est autorisée à augmenter chaque année ses tarifs voyageurs dans la limite des variations de l'indice des prix (1). En outre, elle peut fixer librement ses tarifs marchandises.

A ce titre, la S.N.C.F. avait demandé une majoration générale de ses tarifs voyageurs de 9,4% au 1er janvier 1980 et de 13,2% au 1er janvier 1981.

En fait, les majorations ont été les suivantes :

- en ce qui concerne les tarifs voyageurs

+ 9,4% au 17 mars 1980

+ 7,0% au 30 mars 1981

+10,0% au 1er septembre 1981.

- en ce qui concerne les **tarifs marchandises**, la liberté tarifaire a conduit la S.N.C.F. à abandonner les majorations générales, les hausses étant modulées en fonction des secteurs. A titre indicatif, le tarif 150 (ancien tarif wagon) a été majoré de 11,9% au 1er janvier 1980 et 15,5% au 31 décembre 1980.

Globalement, les hausses tarifaires intervenues depuis 1979 ont permis un certain rattrapage par rapport à l'évolution des prix notamment dans le secteur du transport des marchandises.

(1) Evolution du P.I.B en valeur.

**TABLEAU N° 7**  
**Evolution des tarifs S.N.C.F. par rapport au produit intérieur brut**

	<b>Prix P.I.B marchand</b>	<b>Tarifs voyageurs</b>	<b>Tarif moyen marchandises.</b>
1970 .....	100	100	100
1975 .....	150	133	138,9
1980 .....	240,8	220,3	236,3
1981 (prévisions) .....	266,1	246	254,8

## II. - Les contributions de l'Etat augmentent.

Dans le projet de budget pour 1982, les subventions et indemnités diverses allouées à la S.N.C.F. s'élèvent à **23,37 milliards de F.**, soit 19,9% de plus qu'en 1981. Il est vrai que cette somme considérable est l'addition de contributions dont la nature et la justification sont très hétérogènes.

**TABLEAU N° 8**  
**Concours financiers de l'Etat à la S.N.C.F.**

(millions de F).

	Loi de finances (A)	Collectif août 1981 (B)	Loi de finances 1982 (C)	Evolution (A)/(C)
<b>1. Participation de l'Etat aux charges d'infrastructure.</b>				
- Infrastructure .....	4 356		5 064	+ 16,2
- Passages à niveau .....	478		541	+ 13,2
.....	<u>4.834</u>	<u>170</u>	<u>5.605</u>	<u>+ 15,9</u>
<b>2. Compensation des charges de service public.</b>				
- Services déficitaires .....	2 157,5	214	2 552,33	+ 16,1
- Tarifs sociaux voyageurs .....	1 099,2		1 318	+ 19,9
- Tarifs réduits marchandises .....	64,8	2	73,10	+ 12,8
.....	<u>3 361,5</u>	<u>216</u>	<u>3 943,43</u>	<u>+ 17,3</u>
<b>3. Subvention d'équilibre.</b>				
- Grandes lignes .....	2 300		2 980	+ 29,5
- Banlieue .....	520,3		734	+ 41,1
.....	<u>2 820,3</u>	<u>1 035</u>	<u>3 714</u>	<u>+ 31,7</u>
<b>S.TOTAL : subventions d'exploitation</b> .....	<b>10 993,8</b>	<b>1 421</b>	<b>13 264</b>	<b>+ 20,6</b>
<b>4. Subvention pour charges de retraite</b> .....	<b>8.495</b>		<b>10.108</b>	<b>+ 19</b>
<b>TOTAL</b> .....	<b>19.488,8</b>	<b>1.421</b>	<b>23.572,43</b>	<b>+ 19,9</b>

**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 F. et l'a indexée sur les charges de personnel et le prix du P.I.B marchand.

L'augmentation prévue pour 1982 est de 16,2 %.

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** aurait dû être ramenée de 2,3 milliards de F. en 1981 à 2 milliards de F. en 1982, conformément aux dispositions du contrat d'entreprise.

En fait, le crédit inscrit au budget est de 2,980 milliards de F. Une contribution exceptionnelle de 980 millions de F., en effet, a été ajoutée à la somme prévue pour compenser l'écart entre l'évolution économique constatée et les hypothèses du contrat d'entreprise. Ces hypothèses étaient les suivantes : hausse des prix : +7 %, trafic voyageurs : +5,6 %, trafic marchandises : +1,5 %, croissance du PIB marchand en volume : 3,7 %, croissance de la consommation des ménages : +3,5 %.

Rappelons qu'un crédit de 1.035 millions de F. a déjà été alloué à ce titre à la S.N.C.F. par le collectif d'août 1981.

### **3. Les compensations pour charges de service public.**

Ces compensations sont de trois 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 des réductions commerciales dont la S.N.C.F. a l'entière maîtrise et qui ne donnent lieu à aucun versement de l'Etat ( carte vermeil, carte d'abonnement, tarif couple, etc.).

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

**TABLEAU N° 9 Les tarifs sociaux de la S.N.C.F.**

(Millions de F)

Tarifs	Réduction	Compensation versée par l'Etat en 1980
Familles nombreuses .....	30%, 40%, 50%, 75%	241,11
Réformés, pensionnés de guerre .....	50%, 75%	33
Carte hebdomadaire de travail .....	variable	358,96
Visite aux tombes militaires .....	100%	1,04
Billets populaires de congé annuel, retraités ...	30%	233,42
Promenades d'enfants .....	75%	23,70
Abonnements élèves, étudiants apprentis .....	variable	284,10
Guides des aveugles civils .....	100%	7,25
Economiquement faibles (banlieue de Paris) ..	50%	--
Carte Orange .....	variable	847,13
Militaire (1) .....	75 ou 100%	902,25
Prisonniers (2) .....	75 ou 100%	5,68
<b>TOTAL .....</b>		<b>2 937,64</b>

(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, après être restée stable de nombreuses années, augmente légèrement en 1982. Elle est fixée à 73,10 millions de F.**

Au moyen de cette subvention, l'Etat compense la charge pour la S.N.C.F. des réductions de tarif sur les marchandises qu'elle pratique depuis 1962 dans le but de 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.

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 depuis 1979 de cette possibilité pour un montant de 11,3 millions de F., utilisé au financement du plan ferroviaire régional.

**c) la compensation du coût des lignes déficitaires**, après avoir fait l'objet d'un complément de crédit de 214 millions de F. dans le collectif d'août 1981 est majorée de 16,1% par rapport au budget de 1981.

On sait qu'en vertu du contrat d'entreprise, la S.N.C.F. a été autorisée à fermer 5% (1) des lignes de son réseau omnibus. Cependant, aucune fermeture ou suppression de lignes n'est intervenue à l'été 1981. L'administration des transports a indiqué qu'« une réflexion est en cours sur l'avenir des services omnibus qui pourra éventuellement déboucher sur une modification des dispositions » du contrat d'entreprise (lequel d'ailleurs arrive à échéance le 31 décembre 1982) (2). D'ores et déjà le ministre des transport a demandé d'étudier la réouverture de plusieurs lignes secondaires.

**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 de la Sécurité sociale.

(1) Cette limite étant appréciée par rapport au trafic omnibus de 1977.

(2) Réponse à la question posée par la Commission.

Pour 1982, la contribution de l'Etat s'élèvera à 10,108 milliards de F., soit une augmentation de 19% par rapport à 1981. En outre, 590 millions devraient être fournis par le régime général de la sécurité sociale. L'équilibre du régime de la SNCF s'établirait ainsi :

- cotisations .....	7 216 millions de F.
- Etat .....	10 108 millions de F.
- Sécurité sociale .....	590 millions de F.
- divers .....	<u>27 millions de F.</u>
	17 941 millions de F.

Le nombre des retraités s'élevant à 409 400, le montant des concours extérieurs (Etat et Sécurité sociale) est de 26 131 Frs par retraité.

**TABLEAU N° 10**  
**Evolution du régime de retraite de la S.N.C.F.**

(millions de F)

	1975	1980	1981	Variation (prévis.) 1975-80
Dépenses.....	7 053	13 582	15 738	+ 90%
Recettes :				
- cotisants .....	437	5 598	6 372	+ 109%
- S.N.C.F. ....	2 511			
- Etat .....	3 824	7 456	8 796	+ 92%
- Régime général .....	266	506	550	+ 91%
- Divers .....	15	22	20	+ 33%
<b>TOTAUX .....</b>	<b>7 053</b>	<b>13 582</b>	<b>15 738</b>	<b>+ 90%</b>

### III. LES INVESTISSEMENTS DE LA SNCF SUR SON RESEAU PRINCIPAL RESTENT ELEVES.

Les investissements réalisés par la SNCF sur ses grandes lignes (1) sont considérables : 7,61 milliards de F. selon le budget prévisionnel de 1981 contre 5,37 milliards de F. en 1979, soit une progression en deux ans de 41,7%.

On doit observer que ces investissements sont financés entièrement par emprunt ou fonds propres. Aucune subvention n'est versée par l'Etat en ce qui concerne le réseau principal.

(1) Pour la banlieue parisienne, voir ci-après 3ème Partie.

**TABLEAU N° 11**  
**Les investissements du réseau principal de la SNCF**  
**(crédits de paiement : milliards de francs)**

	1980	1981 (1)	Variation 1980-81
- Matériel roulant, outillage .....	2,72	2,28	- 16,2%
- installations fixes : .....	2,62	3,09	+ 17,9%
- ligne rapide PARIS- Sud-Est .....	1,44	2,04	+ 41,7%
- divers .....	0,02	0,21	--
<b>TOTAUX .....</b>	<b>6,80</b>	<b>7,62</b>	<b>+ 12,1%</b>

(1) Prévisions.

Ainsi, les investissements de la SNCF en 1980 devraient représenter 17,8% de ses recettes d'exploitation ( subventions incluses ).

Ils seront financés comme il est indiqué dans le tableau ci-après. On pourra observer l'absence d'autofinancement et le recours quasi exclusif à l'emprunt.

Il y a là évidemment un sérieux motif d'inquiétude pour l'avenir.

**TABLEAU N° 12**  
**Financement des investissements de la SNCF**  
**(budget prévisionnel 1981)**

(milliards de F)

Besoins		Ressources	
- Investissements TTC .....	7,61	- Autofinancement .....	0,53
- TVA .....	1	- Plus-value sur actif .....	0,07
- Investissements .....	<u>6,61</u>	- Emprunt .....	8,38
- Remboursements d'emprunts .....	1,59	- Trésorerie .....	0,47
- Divers .....	<u>0,20</u>		
<b>TOTAL .....</b>	<b>8,40</b>	<b>TOTAL .....</b>	<b>8,40</b>

Les équipements ainsi réalisés par la SNCF sont de nature diverse. Il s'agit surtout :

- de l'achat de matériel, notamment de wagons,
- de l'électrification,
- de la rénovation des zones,
- et de la ligne rapide Paris-Sud-Est.

En raison de son importance, on s'attachera surtout ci-après à ce dernier projet, votre rapporteur spécial se réservant de revenir plus en détail sur les autres catégories d'investissement dans un prochain rapport.

#### IV. LA T.G.V. DEVIENT UNE REALITE

L'inauguration par le président de la République en septembre dernier de la première liaison Paris-Lyon par le train à grande vitesse marque l'aboutissement de la première étape de ce projet, la seconde étant la réalisation de la liaison Paris-Lyon en 2 heures à compter de 1983.

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

Le projet 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 roule à une vitesse moyenne de 220 km/h, pouvant pousser des pointes jusqu'à 275 et même 300 km/h. Il a ainsi détrôné le « Tokaïdo » qui circule entre Tokyo et Osaka à une vitesse de pointe n'excédant pas 220 km/h.

En 1983, la capitale sera reliée à Dijon en 1 h 37, à Besançon en 2 h 21, à Montchanin-Le Creusot en 1 h 30, à Lyon en 2 h, à Chambéry en 3 h 02, à Montpellier en 4 h 37, à Marseille en 4 h 43, à Genève en 3 h 19, à Lausanne en 3 h 29.

Le coût de la réalisation de la ligne, aux conditions économiques de juin 1980 est de **6,3 milliards de francs**. Le coût de construction des 87 rames TGV étant de 3,9 milliards de francs, le programme TGV représente donc **un investissement global de l'ordre de 10,2 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. Rappelons que **le TGV ne bénéficie d'aucune subvention de l'Etat**.

**TABLEAU N° 13**  
**Echéancier du projet TGV**

(en millions de francs 1979)

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

<b>Matériel roulant</b>	<b>Années antérieures</b>	<b>1979</b>	<b>1980</b>	<b>1981</b>	<b>1982</b>	<b>1983</b>	<b>Total</b>
AP	1 261	566	566	502,5			2 895,5 (1)
CP	210	272	679	688	744	302,5	2 895,5 (2)

(1) Soit au total 5 332 MF TTC.

(2) Soit au total 3 405 MF TTC.

En ce qui concerne les **tarifs** pratiqués sur le TGV, le régime actuel est le suivant : le prix d'un billet à plein tarif, d'une gare de départ à une gare de destination, est identique, sur la ligne nouvelle, au prix perçu pour la même relation sur la ligne classique aussi bien en première qu'en seconde classe.

Cependant, aux heures de pointe, un supplément de 20% est appliqué.

Le **trafic** estimé est de 9 590 000 voyageurs pour 1982 et de 12 520 000 voyageurs pour 1983.

Par ailleurs, le conseil des ministres a adopté le principe de l'**extension du réseau de TGV** à d'autres régions. Le Président de la République a notamment déclaré :

« A l'entreprise, je demande de préparer le projet de train à grande vitesse, le TGV Atlantique, qui desservira cette fois l'Ouest de la France et mettra Rennes et Nantes à deux heures de Paris et Bordeaux à trois heures.

« Et je souhaite que soient reprises les études préliminaires pour la liaison à grande vitesse vers le Nord de la France et la Belgique ».

Le calendrier de mise en service des deux projets annoncés dépendra, bien entendu, de l'état d'avancement des dossiers techniques et financiers. A l'heure actuelle, le TGV Atlantique est le projet le plus avancé. Il a été demandé à la SNCF d'en accélérer l'étude. Son adoption par le gouvernement est envisagé pour la fin de l'année 1981.

## **CHAPITRE II**

### **LES CREDITS POUR LES TRANSPORTS ROUTIERS ET FLUVIAUX**

Le budget des transports terrestres ne comporte traditionnellement en matière de routes et de navigation fluviale que **des crédits relatifs à l'exploitation ou de caractère social**. Les dépenses d'infrastructure (construction de routes et d'autoroutes, aménagement et entretien des canaux) relèvent du budget des routes et voies navigables que rapporte notre collègue CAILLAVET.

Aussi bien trouvera-t-on ici l'analyse de crédits budgétaires d'un montant assez faible mais qui touchent néanmoins à des secteurs économiques importants.

#### **I.- LES CREDITS POUR L'ADMINISTRATION ET LE CONTROLE DES TRANSPORTS ROUTIERS**

Comme on le sait, les transports routiers sont entièrement privés et ne reçoivent aucune subvention de l'Etat, du moins de façon directe puisqu'on peut considérer que l'usage du réseau routier créé et entretenu par les collectivités publiques constitue un indéniable service en nature.

Néanmoins, l'Etat intervient en ce domaine de plusieurs façons :

- en réglementant l'octroi de licences de transport et en fixant une tarification obligatoire pour certains transports,
- en contrôlant l'application de la réglementation routière,
- en accordant une aide financière pour l'organisation des transports.

#### **A. L'EVOLUTION DE LA TARIFICATION ROUTIERE OBLIGATOIRE.**

Depuis le 1er 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).

Les tarifs routiers obligatoires ont été augmentés de 11,9% en août 1980 et de 5,13% en mars 1981.

Il est probable que la tendance du gouvernement précédent à limiter progressivement le champ d'application de la TRO, tendance qui avait d'ailleurs inquiété les professionnels eux-mêmes, ne sera pas celle du gouvernement actuel.

## B. LE CONTROLE DE L'APPLICATION DE LA REGLEMENTATION ROUTIERE.

Est ici visé le transport routier professionnel de marchandises et de voyageurs. A cet égard, le contrôle de l'application de la réglementation du travail dans les transports par route, et notamment de la durée de conduite et de repos des conducteurs, est une condition nécessaire à une véritable concurrence entre le rail et la route en même temps qu'un impératif social.

Pendant la durée du VIIème Plan, les moyens en personnel et en matériel ont été renforcés. Il est difficile cependant d'apprécier si le niveau actuel est satisfaisant. Il existe actuellement 124 postes de contrôleurs des transports terrestres et 175 postes de contrôleurs adjoints. L'intervention de ces hommes comporte divers aspects, notamment :

- contrôle des temps de conduite et de repos des conducteurs (1),
- contrôle des matières dangereuses,
- contrôle des surcharges,
- contrôle dans les entreprises.

Aucun emploi de contrôleur n'est créé dans le budget pour 1982 mais l'extension en année pleine des 20 postes de contrôleurs adjoints créés par le collectif d'août 1981 se traduit par une dépense supplémentaire de 1,08 million de F.

## C. LES AIDES A L'ORGANISATION DES TRANSPORTS.

Dans le cadre de la politique d'économie d'énergie et de coordination des transports, le ministère des transports a décidé de développer le **transport combiné rail-route**.

(1) L'absence ou l'insuffisance de repos journalier est relevée en moyenne dans 25% des cas.

A ce titre, il a débloqué une participation financière pour :

- la création de centres de transbordements nouveaux et l'amélioration des centres existants : 7 millions de F. ont été affectés en 1981 aux centres de Marseille et de Toulouse. Un crédit de 8 millions de F. est prévu en 1982 pour ceux deux mêmes centres ainsi que pour ceux de Noisy-le-Sec et d'Avignon ;

- l'implantation de centres d'accueil et de repos pour les chauffeurs routiers. En 1981, les crédits se sont élevés à 5,5 millions de F. Ils seront égaux en 1982 à 2,5 millions et seront affectés aux centres de Strasbourg, Reims et Rennes.

## II. - LES AIDES DE L'ETAT A LA BATELLERIE

En 1980, pour la troisième année consécutive, le trafic fluvial a progressé (+2,4% en tonnes-kilomètres), soit à peine moins que le trafic routier et nettement plus que le trafic de la SNCF (1).

En 1981, en revanche, il semble que le trafic restera à peu près stable. A noter que le résultat satisfaisant de 1980 est dû à deux catégories de produits qui sont en hausse : le charbon, de 19% (en tonnes) et les céréales de 6,1% (en tonnes) et qui compensent ainsi l'érosion continue quoique ralentie des matériaux de construction (-2,4%) et la nouvelle chute des produits pétroliers (-9%).

Après les déconvenues des années antérieures à 1978, on peut donc dire que le transport fluvial se porte assez bien.

TABLEAU N° 14  
Evolution du trafic fluvial

(en millions de t/km)

Désignation du réseau	1975	1977	1979	1980
Réseau à grand gabarit.....	8 986	8 664	8 657	9 471
Reste du réseau.....	2 918	2 602	3 241	2 680
<b>TOTAL.....</b>	<b>11 904</b>	<b>11 266</b>	<b>11 898</b>	<b>12 151</b>

(1) Ce trafic, comme on l'a vu, a diminué en 1980.

Les aides accordées par l'Etat pour la modernisation et le renouvellement du matériel fluvial ont été étendues par un arrêté d'avril 1980. Leur montant est de 10% ou 15% des investissements réalisés par les bateliers. Elles sont en outre subordonnées à des conditions d'âge et de taille des péniches.

Le montant des aides effectivement attribuées en 1980 et 1981 est mentionné dans le tableau ci-dessous. ↘

**TABLEAU N° 15**  
**Aides de l'Etat à la batellerie**

(en francs)

Désignation des aides	Paiements en 1980	Paiements du 1er janvier au 31 juillet 1981
1. Société de traction .....	17.292,24	6.461,29
2. Bateaux fer et bois .....	43.125,00	13.375,00
3. Armement rhénan .....	--	10.000.000,00
4. Résorption de la cale vétuste .....	2.238.697,07 F	556.120,66
5. ANTIB .....	--	285.237,15
6. Formation professionnelle .....	--	35.000,00
7. Fonds de régulation (frais de recouvrement des avances remboursables) .....	14.916,50	--
8. Modernisation du matériel .....	4.239.035,00	1.604.474,00
9. Déchirage aux bénéficiaires de l'aide à la modernisation .....	737.821,94	347.683,92
<b>TOTAUX .....</b>	<b>7.290.887,75</b>	<b>12.848.352,02</b>

**Au plan budgétaire**, alors que se confirme la disparition de la subvention à la navigation rhénane, les crédits inscrits sont les suivants :

(en millions de francs)

	Budgets 1980	1981	1982
Amélioration des structures de la batellerie .....	13,69	3,79	3,54
Navigation rhénane .....	5	--	--
<b>TOTAUX .....</b>	<b>18,69</b>	<b>3,79</b>	<b>3,54</b>

On peut enfin regretter que le fonds de régulation de la batellerie, dont la création est annoncée depuis plusieurs années, ait fait l'objet de plusieurs projets de texte sans qu'aucun ait pu voir le jour.

### **TROISIEME PARTIE**

#### **LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS**

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.

On doit, de ce point de vue, relever deux orientations d'ores et déjà arrêtées par le Gouvernement :

- le développement prioritaire des transports collectifs, en particulier en province ;
- le dépôt d'un projet de loi relatif au financement des transports de la région parisienne.

## **CHAPITRE I**

### **LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN REGION PARISIENNE**

Comme on le sait, les entreprises dont relèvent les transports en commun dans la région Ile-de-France sont au nombre de trois. Il s'agit de la RATP, de la SNCF et de l'APTR (1).

Seules les deux premières, qui sont destinataires de fonds publics, seront examinées ci-dessous.

#### **I. LA SITUATION FINANCIERE DE LA RATP**

##### **A. L'EQUILIBRE GENERAL.**

Il est évidemment malaisé d'avoir une vue exacte de la situation financière d'une entreprise comme la RATP qui, en compensation de ses missions de service public, reçoit de nombreux concours extérieurs : versement-transport de la part des entreprises, indemnité compensatrice et remboursement des tarifs sociaux, de la part des collectivités publiques, etc.

Le résultat comptable de l'exercice a en lui-même peu de signification. Plus intéressant, semble-t-il, est de comparer les recettes propres de la régie avec l'évolution des dépenses qu'elle doit couvrir. Le tableau ci-dessous qui présente sous une forme simplifiée les comptes de 1979 et 1980 permet de faire cette comparaison.

(1) L'Association professionnelle des transports publics routiers de voyageurs assure des services de cars en grande banlieue, indemnité compensatrice et remboursement des réductions de tarif de la part de l'Etat et de la Région et des collectivités locales, etc.

## LES RESULTATS DES RESEAUX DE BANLIEUE EN 1980 ET 1981

### 1. Trafic (1980) :

#### a) RATP (millions de voyages)

- métro urbain	1 095,4	- 1,2%
- autobus de Paris	324,3	+ 1,0%
- RER	205,1	+ 4,5%
- autobus de banlieue	409,5	- 3,2%
- villes nouvelles	14,1	+ 16,5%
- services touristiques	<u>6,1</u>	<u>- 4,7%</u>
	2 054,5	- 0,7%

#### b) SNCF (millions de voyages)

432 + 0,0%

#### c) APTR (millions de voyages)

136 n.d

### 2. Tarifs

	<u>1.7.1980</u>	1.8.1981
- ticket de métro en carnet	+ 17%	+ 21,%
- carte orange 2me Cl.(2 zones)	+ 14%	+ 17,6%

### 3. Résultats comptables (1980)

- RATP : solde après contributions publiques : - 11,63 MF
- RATP : solde avant contributions publiques : - 2 787,3 MF
- SNCF : - 1952 MF (1)

### 4. Contributions de l'Etat (1980)

- RATP :	2 870 MF
- SNCF :	799 MF
- Villes nouvelles :	11 MF

### 5. Investissements (1980)

- RATP : 3 025 MF (+14%) hors taxes
- SNCF : 1 090,5 MF

(1) Indemnité compensatrice + remboursements + déficit.

**TABLEAU N° 16**  
**Structure du compte d'exploitation générale de la R.A.T.P.**

(millions de frs)

	1979	1980	Variation en %		1979	1980	Variation en %
<b>Recettes de trafic et recettes</b>							
commerciales .....	2 550,9	3 015,5	+ 18,2	Frais de personnel ...	4 172,5	4 792,6	+ 14,9
État .....	1 633,4	1 889,3	+ 15,6	Frais de gestion .....	1 428,2	1 690,6	+ 18,4
Collectivités locales ..	768,3	886,4	+ 15,4	Frais Financiers (1) ..	758,3	978,7	+ 29,1
Employeurs .....	953,5	1 103,6	+ 15,7	Résultat (bénéfice)...	19,9	--	--
Divers .....	472,8	555,5	+ 17,5				
Résultat (perte) .....	--	11,6	--				
	<hr/>	<hr/>	<hr/>		<hr/>	<hr/>	<hr/>
	6 378,9	7 461,9	+ 17, -		6 378,9	7 461,9	+ 17, -

(1) Y compris amortissement et provisions nets.

Ainsi on observe que le ratio :

$$\frac{\text{recettes de trafic et recettes commerciales}}{\text{dépenses totales}}$$

est passé de 1979 à 1980 de 47,5 à 47,7 soit une quasi stabilité. Si l'on préfère une autre présentation de la même réalité, on peut constater que le **déficit avant concours extérieurs** était de **3.335,3 millions de F. en 1979** et de **3.900,9 millions en 1980**, soit une augmentation de 16,9% en un an.

On notera en outre :

a) **L'importance considérable des frais de personnel** parmi les dépenses de la RATP ( 64,2% en 1980 ), les salaires à eux seuls représentant 40% des dépenses d'exploitation. En 1980, l'effectif total administré par la RATP était de 36.586 personnes, soit 402 agents de moins qu'en 1979.

b) **La part relativement modeste des usagers dans le financement de l'exploitation.** Ainsi en 1980, celui-ci a été assuré à hauteur de :

- 39,5% par les usagers,
- 25,3% par l'Etat,
- 11,9% par les collectivités locales,
- 14,8% par les employeurs,
- 8,5% par des ressources diverses.

Les prévisions pour 1981 sont les suivantes :

- dépenses d'exploitation : 8.723 millions de F. (+16,9%),
- recettes propres : 4.199 millions de F. (+17,9%),
- déficit avant concours extérieurs : 4.524 millions de F (+16%).

## B. L'EVOLUTION DES TARIFS.

Les hausses de tarifs autorisés depuis 1978 ont permis à la RATP d'accomplir un important effort de rattrapage.

**TABLEAU N° 17**  
**Augmentation des tarifs de la RATP**

	Tiket de métro (2e classe)		Carte orange 2 zones (2e classe)	
	F	%	F	%
1-7-1977 .....	1,10	+ 10	48	+ 6,6
1-7-1978 .....	1,25	+ 13,6	57	+ 18,7
1-7-1979 .....	1,50	+ 20	70	+ 22,8
1-7-1980 .....	1,75	+ 17	85	+ 21
1-8-1981 .....	2	+ 14	100	+ 17,6

(1) Pourcentages hors résultats de l'année.

Ainsi sur la base 100 en 1970, le prix moyen du billet est de 273,4 en 1981. Le prix moyen d'équilibre se situe toutefois à l'indice 292,8.

**Malgré cet indéniable effort de rattrapage, la part de l'utilisateur dans le coût des transports parisiens ( 39,5% en ce qui concerne la RATP ) est un des plus bas de France et du monde. D'une façon générale, on peut s'interroger sur le maintien d'un financement par l'Etat aussi élevé alors que rien de semblable n'existe pour les réseaux de province.**

### C. LES SUBVENTIONS DE L'ETAT.

Malgré l'incidence des hausses de tarif autorisées, l'indemnité compensatrice, c'est-à-dire la subvention d'équilibre versée par l'Etat, a crû de 15,6% en 1980 et de 18,2% en 1981.

Si l'on y ajoute l'indemnité compensatrice versée par les collectivités locales, la part des fonds publics dans la couverture du déficit de la RATP s'est élevée à :

- 2 230,6 millions de F. en 1979,
- 2 581,1 millions de F. en 1980 (+15,7%),
- et s'élèvera à 3061 millions de F. selon les prévisions pour 1981 (+18,6%).

**TABLEAU N° 18**  
**Subventions d'exploitation de l'Etat à la RATP**  
**Consommation effective**

(en millions de F)

	1979	1980	1981 (p)
Indemnité compensatrice.....	1 561,4	1 806,8	2 142,7
Remboursement des tarifs sociaux.....	73	82,5	95,2
Villes nouvelles.....	11,8	13,9	12
<b>TOTAUX.....</b>	<b>1 646,2</b>	<b>1 903,2</b>	<b>2 249,9</b>

(p) Provisoire.

**Dans le projet de budget pour 1982**, la subvention d'équilibre versée à la RATP s'établit à 2 772 millions de F., soit une augmentation de 42,9% par rapport au budget de 1981, lequel était déjà en progression de 24% sur celui de l'année précédente. En fait, **il semble que les subventions inscrites dans les lois de finances initiale de 1980 et 1981 soient restées en dessous du nécessaire.** Ainsi, par rapport à une subvention effective de 2 142,7 millions de F. en 1981, la loi de finances de la même année n'a inscrit que 1 940,1 millions de F. On peut espérer que la très forte progression que marque le budget de 1982 permettra enfin de faire coïncider les prévisions budgétaires et l'exécution financière.

## II. LE RESEAU DE BANLIEUE DE LA SNCF

Le réseau de banlieue de la SNCF n'ayant pas une autonomie financière réelle, il est encore plus difficile que pour la RATP d'en analyser la situation exacte. Le tableau ci-dessous établi à partir des comptes de la SNCF permet néanmoins d'en avoir une idée :

**TABLEAU N° 19**  
**Comptes simplifiés de la SNCF-banlieue**

(millions de F)

	<b>1979</b> <b>(Résultats)</b>	<b>1980</b> <b>(Résultats)</b>	<b>1981</b> <b>(Prévisions)</b>
<b>Recettes</b>			
- recettes commerciales et divers .....	1042,7	1262	1495
- remboursements .....	1008,4	1191	1370
- subvention d'équilibre .....	621,4	761	895
<b>TOTAUX .....</b>	<b>2672,5</b>	<b>3214</b>	<b>3760</b>
<b>Dépenses</b>			
- charges d'exploitation .....	2109,9	2482	2824
- charges financières nettes (1) .....	379,5	510	877
- TVA .....	177,3	214	249
- divers .....	5,8	8	10
<b>TOTAUX .....</b>	<b>2672,5</b>	<b>3214</b>	<b>3760</b>

(1) amortissements inclus ; versement transport déduit.

Ainsi, les recettes propres de la SNCF ont représenté :

- en 1979, 39,-% de ses dépenses d'exploitation,
- en 1980, 39,3% de ses dépenses d'exploitation,
- en 1981, 39,8% de ses dépenses d'exploitation, ce qui tendrait à laisser présager une légère amélioration de la situation actuelle.

On a vu (Cf. Ire partie) que le trafic de voyageurs évolue lentement :

- 7,55 millions de voyageurs/km en 1979,
- 7,61 millions de voyageurs/km en 1980,
- 7,70 millions de voyageurs/km en 1981.

Quant au niveau des tarifs, il évolue semblablement à celui de la RATP (Cf. ci-dessus).

On notera toutefois qu' **un titre unique de transport dans la région Ile-de-France a été créé en avril dernier**. En effet - à la demande du ministère des Transports, la SNCF a mis en place, le 1er avril 1981, l'abonnement spécial mensuel de transport au bénéfice des habitants de la partie de l'Ile-de-France, à l'intérieur d'un rayon de 75 km autour de Paris.

Cet abonnement spécial donne aux usagers la possibilité d'effectuer un nombre illimité de voyages sur le trajet ferroviaire de leur choix ainsi qu'à l'intérieur des zones 1 et 2 de la carte orange.

Son prix est fixé suivant les distances à :

- 240 F de 30 à 39 km,
- 260 F de 40 à 49 km,
- 280 F de 50 à 59 km,
- 295 F de 60 à 75 km.

Cette nouvelle formule pourrait être utilisée par environ 1.000 personnes qui à l'heure actuelle voyagent en combinant habituellement la carte hebdomadaire de travail et la carte orange.

Il avait été posé comme contrainte à la création de cet abonnement qu'il ne se traduise pas par une charge supplémentaire pour les entreprises comme pour l'Etat, les collectivités locales et les employeurs. Compte tenu de son prix et du nombre de personnes intéressées, les résultats financiers des entreprises de transport ne devraient pas en être affectés.

Pour conclure ce point, il n'est pas inutile de considérer le **financement de l'exploitation de l'ensemble des transports parisiens ( SNCF et RATP )** :

**TABLEAU N° 20**  
**Structure des recettes des réseaux parisiens.**

	1980		1981	
	millions de francs	% du total	millions de francs	% du total
Charges .....	10675,8	100	12483	100
Recettes du trafic .....	4113,2	38,5	4884	39,1
Remboursements de tarifs sociaux ..	2487,5	23,3	2833	22,7
Subvention d'équilibre (1) .....	3349,9	31,4	3956	31,7
Recettes diverses .....	713,6	6,7	810	6,5
<b>TOTAL .....</b>	<b>10664,2</b>	<b>99,8</b>	<b>12483</b>	<b>100,-</b>
Déficit comptable .....	11,6	0,2		

(1) Etat et collectivités locales.

Une fois de plus, on ne peut qu'être frappé du niveau très modéré de la participation demandée aux usagers.

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

D'une manière générale, après le recul subi dans le budget 1981, les investissements dans la Région Ile-de-France paraissent mieux traités dans le budget de 1982.

Le tableau ci-dessous permet ainsi de constater que l'évolution des subventions de l'Etat sur trois ans est plutôt modéré.

**TABLEAU N° 21**  
**Récapitulation des subventions d'investissements**  
**versées par l'Etat pour la région parisienne**  
(millions de francs d'A.P.)

	1980	1981	1982	Variation 1981-82 en %
ÎRER-RATP réseau ferré .....	188,1	192	213,5	+ 11,2
SNCF banlieue .....	92,1	69	72,5	+ 5,1
Infrastructure de voirie .....	36,8	15	15	- -
<b>TOTAUX .....</b>	<b>317,0</b>	<b>276</b>	<b>301</b>	<b>+ 5,1</b>

#### A. LES INVESTISSEMENTS DE LA R.A.T.P.

La R.A.T.P. a réalisé en 1980 2,80 milliards de francs d'investissement TTC dont plus du tiers a été consacré à la commande de matériel roulant.

Le financement de ces investissements est assuré à hauteur de 13% environ par des subventions qui proviennent de l'Etat et de la Région et à hauteur de 26% par l'autofinancement. Les emprunts, qui représentent près des deux tiers de la dépense totale ( 61% ), sont en progression sensible.

Il semble bien que les années 1980-1982 marquent une pause dans la réalisation de projets d'extension du réseau de la RATP, le relais étant pris en partie par les travaux de modernisation et l'achat de matériel roulant.

**TABLEAU N° 22**  
**Les investissements réalisés par la R.A.T.P.**

(crédits de paiement).

	1980	1981	Variation en %
	(millions de F)	(millions de F)	
<b>Emplois</b>			
Programme d'investissements :			
extension des réseaux .....	843,9	626,2	- 25,8
amélioration de l'exploitation .....	292,9	379,6	- 29,6
modernisation et gros entretien .....	433,7	523,5	+ 20,7
matériel roulant .....	870,8	1229,2	+ 41,1
<b>TOTAL .....</b>	<b>2441,3</b>	<b>2758,5</b>	<b>+ 13</b>
Remboursement d'emprunts .....	208,4	267	+ 28,1
<b>TOTAL .....</b>	<b>2649,7</b>	<b>3025,5</b>	<b>+ 14,2</b>
<b>Ressources</b>			
autofinancement .....	663,3	785	- 18,3
subventions d'équipement			
Etat .....	257,25	196,2	- 23,7
Région .....	267,25	198,8	- 25,6
Emprunts			
FDES .....	400	450	+ 12,5
Région .....	295	336,5	+ 14,1
Marché financier .....	770	1059	+ 37,5
<b>TOTAL .....</b>	<b>2652,8</b>	<b>3025,5</b>	<b>+ 14,2</b>

En 1980, les opérations d'investissements réalisées ont été les suivantes :

*a) Extension des réseaux :*

– R.E.R. : achèvement des travaux de prolongement de la ligne A jusqu'à Torcy (mise en service en décembre 1980 (1) 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 Villejuif ; poursuite des travaux sur la ligne 10 vers Boulogne et sur la ligne 13 bis vers Gennevilliers.

– Modernisation de l'exploitation : 10 stations ont été rénovées en 1980. Des travaux sont poursuivis dans 13 autres.

(1) La desserte de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée par le RER a été maintenue malgré la contraction du programme de logements (10.000 prévus en 10 ans au lieu de 40.000 initialement) ; le trafic sera faible pendant quelques années au moins.

- Commande 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 ; 8 voitures de ce type ont été livrées. Toutefois ce remplacement va pas sans difficulté ni lenteur, le retrait total de ce matériel particulièrement vétuste ne devant intervenir qu'en 1984. Pour le métro, les dernières commandes de voiture MF 77 ont été passées.

En outre, une commande de 345 autobus a été passée tandis que la livraison de 341 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° 23**  
**Investissements programmés par la R.A.T.P.**

(en millions de francs)

	1980	1981
Alimentation en énergie		
R.E.R. ....	0,81	11,4
Noisy 1-Torcy .....	35	--
ligne A .....	7,9	
Châtelet-Gare du Nord .....	258,6	152
Opération liée à l'interconnexion :		
atelier de Massy .....	60	18
quais ligne de Sceaux .....	11	18
ligne 13 à Gennevilliers 1 .....	25	10
ligne 7 à Villejuif .....	165	312
ligne 10 à Boulogne .....	17	24
ligne 5 à Bobigny .....	18	120
Etudes .....	4,07	--
<b>TOTAL .....</b>	<b>607,48</b>	<b>704,4</b>

## B. LES INVESTISSEMENTS DE LA SNCF.

Le programme « banlieue parisienne » de la SNCF 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 769 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 321,5 millions de francs en 1980 (en autorisations de programme, ce programme couvre les grandes opérations d'**infrastructure**. 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 SNCF s'établit à 126,4 millions de francs en 1980 (crédits de paiement), soit 32,5% 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° 24**  
**Investissements de la S.C.N.F (banlieue) engagés en 1980 et 1981**

(millions de francs d'AP).

	1980	1981
Gare de Lyon 2 .....	72	16
Transversale Rive gauche .....	5	--
Gare du Nord .....	240,5	--
Massy .....	3	
Ermont-Pereire .....	--	--
Cergy-Puiseux .....	--	153
Gares nouvelles .....	1	--
.....		
<b>TOTAUX</b> .....	<b>321,5</b>	<b>224</b>

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 16ème et le 17ème 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.

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 et 1982, en raison des reliquats existant.

#### **IV. LE PROBLEME DE LA REFORME DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS DE LA REGION PARISIENNE.**

Le projet de loi portant organisation des transports dans la Région parisienne, déposé par le précédent gouvernement, n'est jamais venu en discussion. En conséquence, le statu quo ante est maintenu et 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 ministère des transports a fait connaître à votre rapporteur que « la préparation d'un projet de loi concernant l'organisation des transports de voyageurs dans la région des transports parisiens nécessite une réflexion approfondie et une concertation avec toutes les parties intéressées.

Cette réflexion va être entreprise à l'initiative du ministre des Transports dès l'automne 1981 afin que des orientations générales puissent être arrêtées par le Gouvernement et **un projet de loi déposé devant le Parlement avant la fin de l'année 1982** » (1)

En conséquence, il est proposé à l'article 91 du projet de loi de finances 1982 de proroger le régime actuel jusqu'au 31 décembre 1982 afin de laisser un délai suffisant pour la mise en place de la nouvelle organisation.

(1) Réponse à la question N° 25 de la Commission.

## CHAPITRE II

### LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN PROVINCE

A la différence de la région parisienne, la province connaîtra en 1982 **une augmentation non négligeable des investissements** réalisés dans le secteur des transports. Après que les autorisations de programme auront diminué de 8,3% en 1980 et de plus de 30% en 1981, elles devraient augmenter de moitié en 1982.

**TABLEAU n° 25**  
**Transports urbains en province**  
**subventions d'équipements**

(en millions d'A.P.)

	1981	1982	Variation en %
Aménagements d'infrastructures de voirie .....	83	167	+ 101,2
Contrats de développement .....	70	60	- 14,3
Métros de province .....	86	140	+ 62,8
Plans de circulation .....	15	15	-
<b>TOTAUX .....</b>	<b>254</b>	<b>382</b>	<b>50,4</b>

Contrairement à ce qui avait été constaté dans le budget de 1981, ce sont les métros de province et, dans une certaine mesure, les axes lourds de voirie qui sont responsables de cette évolution.

Après plusieurs années déjà difficiles, les contrats de développement semblent connaître de nouvelles difficultés.

## I. - LES METROS

Deux villes poursuivent l'agrandissement de leur métro : Marseille et Lyon. Une autre aura le sien dans peu de temps : Lille.

### A. - LE METRO DE MARSEILLE (2ème ligne)

La première ligne du métro de Marseille, dont les travaux avaient débuté en 1973 est en service depuis 1977.

La ville de Marseille a approuvé en février 1978 l'avant-projet d'une **2ème ligne de métro**. Cette ligne sera d'une longueur de 9,1 kms. Il est envisagé d'y exploiter 9 rames de 4 voitures.

Le coût estimé du projet d'établir à 1.497 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).

A ce jour, les autorisations de programme correspondant à ce tronçon central ont été ouvertes. Les travaux ont débuté en 1980 ; la mise en service devrait avoir lieu au premier trimestre 1984.

### B. - LE METRO 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.

**Le prolongement de la ligne B** du métro, en cours depuis 1979, est achevé depuis septembre 1981. La longueur de ligne réalisée est de 1 600 mètres et comporte 3 stations.

Le coût des travaux, d'abord évalué à 269 millions de francs HT en 1976, est estimé aujourd'hui à 570 millions de francs courants (matériel roulant inclus).

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 1984.

Les autorisations de programme étant en place, les seuls crédits ouverts en 1982 sont des crédits de réévaluation (3 millions de francs).

### C. - LE METRO 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 2,05 milliards de francs courants, dont 229 millions de francs (1976) pour le matériel roulant. La subvention de l'Etat s'élèvera à 324 millions de francs 1976 et à 462 millions en francs courants.

**TABLEAU n° 26**  
**Coût et financement du métro de Lille**

(en millions de francs courants)

	1979 et antérieur	1980	1981	1982	1983	Total global
Dépenses H.T.V.A. ....	696	600	430	320	84	2 058
CP Etat (1) .....	89	168	104	97	4	462
Autofinancement .....	247	113	49	29	18	405
Prêts F.D.E.S. ....	288	319	277	194	62	1 140

(1) Dont 75% 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 Communauté Urbaines.

En ce qui concerne les subventions de l'Etat, seuls des crédits de réévaluation sont désormais prévus (9 millions de francs en 1982).

Le 1er janvier 1982, un premier tronçon de ligne avec 4 stations sera ouvert à l'exploitation.

## II. - LES TRANSPORTS COLLECTIFS DANS LES VILLES

### A. - LE PROBLEME DU FINANCEMENT DE L'EXPLOITATION

Le tableau ci-après donne une estimation de la part respective des usagers (recettes commerciales) des employeurs (versement transport) et des collectivités locales sur fonds propres (besoin de financement sur centimes locaux) dans le financement des dépenses de fonctionnement (total des charges d'exploitation hors intérêts des emprunts et amortissements) des 100 principaux réseaux de province entre 1976 et 1979.

**TABLEAU n° 27**  
**Financement des dépenses de fonctionnement des principaux réseaux de transports urbains de province (1976-1979)**

(en % du total)

	1976			1979		
	Villes avec versement transport	Autres villes	Total	Villes avec versement transport	Autres villes	Total
Recettes commerciales .....	66,1	72,9	66,9	52,6	58,1	53,1
Versement transport .....	27,1	-	23,6	24	-	21,9
Budget commercial .....	6,8	27,1	9,5	23,4	41,9	25
<b>TOTAL .....</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

On relève en particulier l'accroissement spectaculaire de la part du financement assuré par les ressources propres des communes (de 9,5% à 25% des dépenses en 4 ans), et cela même dans les communes ayant institué le versement transport

Ceci s'explique essentiellement par la dégradation des recettes commerciales, liée elle-même à la stagnation des taux de remplissage et par la forte augmentation des dépenses. En effet, les dépenses de fonctionnement rapportées aux kilomètres parcourus ont crû à un rythme sensiblement supérieur à celui du coût de la vie (+ 6,8% en francs constants en 1976 et 1979) du fait :

- d'une progression des salaires versés aux agents des réseaux supérieure à celle constatée dans les autres secteurs économiques (les coûts salariaux

représentent 72% des dépenses de fonctionnement en 1979 ; les frais de personnel par agent ont crû de 11,7% en francs constants entre 1976 et 1979) ;

– des coûts de carburants qui s'accroissent très fortement ces dernières années (ils représentent 7,8% des dépenses de fonctionnement en 1979 contre 6,7% en 1977 et 1978).

La recette moyenne par voyage représentative du prix moyen payé par l'usager a décréû de 16% en francs constants entre 1976 et 1979. Les hausses tarifaires n'ont pas suivi le coût de la vie et les mesures de simplification, restructuration et réduction tarifaire ont contribué à la baisse de la recette moyenne.

Le tableau ci-dessous présente les mêmes données dans **10 grandes villes** ayant institué le versement transport

**TABLEAU n° 28**  
**Couverture des dépenses d'exploitation des réseaux de transport dans 10 grandes villes (1980)**

	Usagers	Employeurs	Collectivités locales	Total
MARSEILLE.....	54,7	9,6	35,7	100
LYON.....	65	13,1	21,9	100
LILLE.....	49,7	nd	nd	100
TOULOUSE.....	49,6	22	28,4	100
BORDEAUX.....	38,5	34,9	26,6	100
NANTES.....	39,8	17,2	43	100
NICE.....	63,1	26,6	10,3	100
ROUEN.....	51,4	38,8	9,8	100
VALENCIENNES.....	62,4	37,6	0	100
SAINT-ETIENNE.....	53,5	23,1	23,4	100

## B. – LES AMENAGEMENTS D'INFRASTRUCTURE DE VOIRIE.

Il s'agit d'un poste qui connaît **une augmentation importante dans le budget de 1982** : 167 millions de francs d'autorisations de programme contre 83 millions en 1981. Il est vrai que de nombreux projets de création de lignes de tramways ou de trolleybus sont en cours.

Le tableau ci-après fournit la liste des principales opérations qui ont été subventionnées en 1980, ont fait ou vont faire l'objet d'aides en 1981 et qui sont susceptibles d'être retenues en 1982.

**TABLEAU n° 29**  
**Subvention pour les travaux de voirie programmés en 1980, 1981 et 1982 - axes lourds**

(en millions de francs)

	Année 1980	Année 1981 (non définitif)	Année 1982 (prévision)
<b>Total attribué</b> .....	<b>80</b>	<b>environ 100</b>	<b>167</b>
dont :			
- création d'un réseau de trolleybus à NANCY .....	53	29	
- avant projet détaillé du tramway de STRASBOURG .....	6,5	-	
- tramway de NANTES	25 (études et travaux préparatoires)		
- aménagements de voirie à RENNES ..	8	-	
- aménagements de voirie et de lignes de trolleybus à GRENOBLE .....	4,8	2	
- aménagement d'un axe prioritaire nord-sud à CLERMONT-FERRAND ....	12,5	-	
- liaison de la gare TGV au métro de LYON .....		3,6	
- aménagements liés à l'axe prioritaire est-ouest à TOULON .....		6,2	
- mise en site propre et extension du tramway de SAINT-ETIENNE .....		15	

La dotation de 1982 permettra notamment de réaliser le tramway de Nantes, de poursuivre la modernisation de celui de Saint-Etienne, de réaliser des axes prioritaires à Nice et Clermont-Ferrand et d'achever la réalisation de la liaison du métro à la gare du T.G.V. à Lyon.

### C. - LES CONTRATS DE DEVELOPPEMENT.

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 VIIème Plan.

En fait, quatorze contrats ont été conclus de 1977 à 1979, mais quatre seulement en 1979 et un en 1980.

**Quinze contrats sont en cours à l'heure actuelle.**

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 été en légère augmentation en 1981 (70 millions de francs en autorisations de programme contre 63 millions de francs en 1980), les crédits budgétaires sont à nouveau en recul : 60 millions de francs seulement d'autorisations de programme sont ouvertes pour 1982. **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 pluri-annuels.

### **III. - LES SCHEMAS REGIONAUX ET DEPARTEMENTAUX DE TRANSPORT**

Commencée en 1974, l'élaboration des schémas régionaux de transport collectif est terminée dans 14 régions : Alsace, Centre, Franche-Comté, Limousin, Lorraine, Nord, Pays-de-la-Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Midi-Pyrénées, Bourgogne, Rhône-Alpes, Haute-Normandie, Basse-Normandie, Auvergne.

## A. - LA REORGANISATION DES SERVICES OMNIBUS

La mise en oeuvre de ces schémas est assurée par **les établissements publics régionaux (E.P.R.)** auxquels un décret du 30 août 1977 a conféré un certain nombre de pouvoirs : possibilité de financer non seulement des dépenses d'étude et d'aménagement mais aussi de fonctionnement en matière de transport collectif ;

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

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

Deux décrets ont désigné cinq régions autorisées à bénéficier de ces mesures : Nord-Pas-de-Calais, Lorraine, Pays-de-la-Loire, Franche-Comté et Limousin.

En outre, un décret du 24 septembre 1979 a étendu aux collectivités locales la possibilité jusqu'alors réservée aux E.P.R. de proposer à l'Etat des mesures de réorganisation des services omnibus. Cette possibilité est ouverte jusqu'au 30 juin 1980.

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

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.

Pour l'Etat, les incidences budgétaires de ces mesures sur les exercices 1980 et 1981 ont été de 25,13 millions de francs en 1980 et 52,33 millions de francs en 1981.

## B. - LES SCHEMAS REGIONAUX

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 oeuvre des actions d'information et d'accueil des usagers ;

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

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

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

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 oeuvre 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.

## C. – LES SCHEMAS DEPARTEMENTAUX

Treize conseils généraux ont actuellement approuvé un schéma départemental de transports collectifs : Meurthe-et-Moselle, Indre, Calvados, Moselle, Meuse, Isère, Tarn-et-Garonne, Charente-Maritime, Eure-et-Loir (1980), Mayenne, Bas-Rhin, Côte d'Or, Maine-et-Loire (1981). Pour les premiers, la mise en oeuvre 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.

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 mise en oeuvre 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.

**Au cours de sa séance du 15 octobre 1981, la commission a procédé sur le rapport de Melle Irma RAPUZZI rapporteur spécial à l'examen du projet de budget pour 1982 du ministère des transports (section commune, transports terrestres).**

**La commission a approuvé le rapport de Melle RAPUZZI et, sous le bénéfice des observations qu'il contient vous propose, dans sa majorité, d'adopter les crédits des transports (section commune et transports terrestres) ainsi que l'article 63 du projet de loi de finances pour 1982.**

## CONCLUSION

On aura pu constater à la lecture du présent rapport que **le budget 1982 des transports (section commune et transports terrestres) n'est pas un budget novateur**. Il est clair, en effet, que le nouveau Gouvernement attendra la session parlementaire du printemps 1982 pour définir avec précision, dans le cadre **d'une loi d'orientation**, ses nouvelles orientations en matière de politique des transports.

Aussi bien, sauf en ce qui concerne les transports en commun de province, le budget 1982 traduit, pour l'essentiel, les choix faits antérieurement. Compte tenu, par ailleurs, des contraintes budgétaires liées à l'application du plan d'entreprise de la SNCF, il ne pouvait guère en aller autrement.

C'est pourquoi, **le véritable rendez-vous financier auquel on peut inviter la nouvelle administration aura lieu dans un an, lors de l'examen du budget pour 1983.**

**ANNEXES**

# ANNEXE I

## COMPTE D'EXPLOITATION DE LA SNCF

(Les indications données pour 1981 sont relatives au budget initial. En l'état actuel, la SNCF n'est pas encore en mesure d'établir un budget révisé).

	(en millions de F)		(en millions de F)		
RECETTES	Résultats de 1980	Budget de 1981	DEPENSES	Résultats de 1980	Budget de 1981
<b>RECETTES COMMERCIALES</b>			<b>Frais de personnel</b>		
Voyageurs Réseau (1) 1 <sup>re</sup> classe .....	2 093	2 468	Rémunérations .....	16 423	18 258
Voyageurs principal 2 <sup>e</sup> classe .....	7 012	8 190	Charges patronales .....	8 869	9 768
Voyageurs Banlieue parisienne .....	1 113	1 337	Énergie de traction .....	1 588	1 882
Bagages .....	187	215	Fonction Commercial Voyageurs .....	1 069	1 255
Marchandises Wagons .....	11 842	13 530	Fonction Commercial Marchandises .....	382	435
(sauf SERNAM) Autres .....	238	269	Fonction Transport .....	647	739
Embranchements particuliers et manœuvres .....	104	105	Fonction Matériel .....	1 628	1 770
SERNAM .....	2 652	3 071	Fonction Équipement .....	2 727	2 962
Poste			Interpénétrations et échanges de matériel, règlements de communautés .....	368	400
- Exercices en cours .....	453	475	Travaux et prestations pour les Tiers .....	782	811
- Ajustements au titre des exercices antérieurs .....	-9	-	Armement naval .....	389	437
<b>Total des recettes commerciales .....</b>	<b>25 685</b>	<b>29 660</b>	Dépenses générales .....	240	306
<b>AUTRES RECETTES</b>			Dépenses propres du SERNAM .....	1 530	1 746
Interpénétrations et échanges de matériel, règlements de communautés .....	482	489	Impôts .....	489	674
Travaux et prestations pour les Tiers .....	873	934	Dotations d'amortissement .....	2 028	2 255
Armement naval .....	392	490	Ecart de réévaluation .....	1 015	906
Recettes diverses .....	1 061	1 076	Charges financières .....	3 318	4 103
Produits financiers .....	630	702	<b>Ensemble .....</b>	<b>43 492</b>	<b>48 705</b>
Ecart de réévaluation .....	1 015	906	<b>A déduire:</b>		
<b>Total des autres recettes .....</b>	<b>4 453</b>	<b>4 597</b>	Contribution de l'Etat aux charges:		
<b>INDEMNITÉS VERSÉES PAR L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS PUBLIQUES</b>			- d'infrastructures .....	3 949	4 403
Réductions tarifaires			- de passages à niveau .....	444	481
- Voyageurs Réseau principal (1) .....	1 741	2 071	- d'installations maintenues pour trafics spéciaux .....	5	5
- Voyageurs Banlieue parisienne .....	1 105	1 271	- ajustements au titres des exercices antérieurs .....	22	-
- Marchandises .....	109	122	<b>TOTAL DES DEPENSES (B) .....</b>	<b>39 072</b>	<b>43 816</b>
Indemnité banlieue .....	711	836	<b>TOTAL DES RECETTES (A) .....</b>	<b>38 398</b>	<b>(1) 42 880</b>
Compensation pour missions de service public .....	1 934	2 023	<b>RESULTATS (A) - (B) .....</b>	<b>- 674</b>	<b>- 936</b>
Compensation pour retard tarifaire (art. 12 du C.E.) .....	174	-			
Subvention forfaitaire .....	2 600	2 300			
Ajustements au titre des exercices antérieurs .....	-114	-			
<b>Total des indemnités .....</b>	<b>8 260</b>	<b>8 623</b>			
<b>TOTAL DES RECETTES (1) .....</b>	<b>38 398</b>	<b>42 880</b>			

(1) Ce résultat tient compte de la prise en charge des intérêts intercalaires de la Ligne Nouvelle par le compte d'investissement, sans accroissement de l'enveloppe.

## ANNEXE II

## COMPTE D'EXPLOITATION DE LA RATP

	Comptes 1979	Comptes 1980	Budget 1981 Budget initial
<b>Dépenses</b>			
Frais de personnel .....	4 172,52	4 792,6	5 404
Impôts et taxes .....	487,89	581,32	700
Energie .....	249,04	310,90	392
Matière, travaux et divers	691,29	798,35	907
Frais financiers .....	595,18	719,64	917
Amortissement .....	581,67	633,4	785
(atténuation VT) (1) .....	- 470	- 468	- 500
<b>Total des amortissements .....</b>	<b>111,67</b>	<b>195,4</b>	<b>285</b>
Autres dotations .....	51,45	63,67	68
Aléas .....			50
<b>Total des dépenses .....</b>	<b>6 379,9*</b>	<b>7 461,88</b>	<b>8 723</b>
<b>Recettes</b>			
Recettes directes .....	4 435,47	2 882,25	3 424
- carte orange .....	( 941,3)	(1 158,9)	
- C.H.T. (2) .....	( 206,3)	( 247,7)	
- Autres .....	(1 287,87)	(1 475,65)	
Remboursements .....	1 111,47	1 282,47	1 449
- C.O. et C.H. (3) .....	( 953,48)	(1 103,55)	1 239
- cartes émeraude + améthyste...	( 52,83)	( 61,62)	( 74)
- Autres .....	( 105,16)	( 117,3)	( 136)
Dessertes déficitaires et villes nouvelles .....	14,11	14,03	14
Indemnité compensatrice .....	2 230,69	2 588,88	3 061
Produits commerciaux .....	115,40	133,30	141
Autres recettes .....	471,83	549,27	634
Solde débiteur .....		11,63	
<b>Total des recettes .....</b>	<b>6 378,96</b>	<b>7 461,88</b>	<b>8 723</b>
(1) VT : versement transport. (2) CHT : carte hebdomadaire de travail. (3) CO : carte orange. C.H. : carte hebdomadaire.			