

N° 95

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1982-1983

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 novembre 1982

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 1983, 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° 31

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, René Chazelle, Pierre Croze, 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^e législ.) : 1063 et annexes, 1165 (annexes 40 et 41), 1170 (tome XVI) et in-8°, 280.
Sénat : 94 (1982-1983)

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

SOMMAIRE

	Pages
<i>Principales observations de la Commission</i>	5
<i>Examen en commission</i>	15

RAPPORT

INTRODUCTION	17
1^{re} PARTIE : LES DEPENSES COMMUNES DU MINISTERE DES TRANSPORTS	21
<i>I.- Les crédits de l'administration centrale permettront de créer un nombre appréciable d'emplois</i>	22
<i>II.- Les crédits pour la recherche dans les transports progressent moins rapidement</i>	24
<i>III.- La croissance des subventions pour la desserte de la Corse est ralentie</i>	26

2^e PARTIE : LES TRANSPORTS INTERURBAINS	31
CHAPITRE I : LES TRANSPORTS FERROVIAIRES	32
<i>I.- La situation financière de la S.N.C.F.</i>	32
<i>II.- Les contributions de l'Etat</i>	36
<i>III.- Les investissements de la S.N.C.F. sur son réseau principal</i>	41
<i>IV.- Le T.G.V. et les projets de nouvelles lignes à grande vitesse</i>	43
<i>V.- Les nouveaux rapports de l'Etat et de la S.N.C.F.</i>	47
CHAPITRE II : LES CREDITS POUR LES TRANSPORTS ROUTIERS ET FLUVIAUX	49
<i>I.- Les crédits pour l'administration et le contrôle des transports routiers</i>	49
<i>II.- Les aides de l'Etat à la batellerie.</i>	52
3^e PARTIE : LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS	55
CHAPITRE I : LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN REGION PARISIENNE	56
<i>I.- La situation financière de la R.A.T.P.</i>	56
<i>II.- Le réseau de banlieue de la S.N.C.F.</i>	61
<i>III.- L'équilibre d'exploitation des transports parisiens.</i>	63
<i>IV.- Les investissements en faveur des transports collectifs en Ile-de- France</i>	63
<i>V.- Le problème de la réforme de l'organisation des transports en région parisienne</i>	69

CHAPITRE II : LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN PROVINCE.....	70
<i>I.- Les métros</i>	71
<i>II.- Les transports collectifs dans les villes</i>	74
<i>III.- Les schémas régionaux et départementaux de transport</i>	78
ANNEXES	83
<i>1. Compte d'exploitation de la S.N.C.F.</i>	84
<i>2. Compte d'exploitation de la R.A.T.P.</i>	85
<i>3. Programme d'investissement de la S.N.C.F.</i>	87
<i>4. Programme d'investissement de la R.A.T.P.</i>	88
DISPOSITIONS SPÉCIALES	
(articles 49 et 67 du projet de loi de finances)	89

PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

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

Les crédits pour les transports terrestres figurent désormais 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 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 1983

(en millions de F)

	Section commune	Aviation civile	Transports intérieurs	Météorologie	Total
I - DÉPENSES ORDINAIRES					
- Titre III (moyens des services)	629,3	1 776,7	2 024,3	480,4	4 910,8
- Titre IV (interventions publiques)	619	287,6	29 132	-	30 039,6
	1 248,3	2 064,3	31 157,3	480,4	34 950,4
II - DÉPENSES EN CAPITAL (C.P.)					
- Titre V (investissements de l'État)	138,7	2 964	7 808,5	74	10 985,2
- Titre VI (subventions d'investissement de l'État)	50,6	5,6	1 057,8	-	1 114
	189,3	2 969,6	8 866,3	74	12 099,2
TOTAL					
- en millions de F	1 437,6	5 033,9	40 023,6	554,4	47 049,6
- en % du total	3	10,7	85,1	1,2	100
- variation 1982-1983	+ 16,3	+ 19,1	+ 16,5	- 0,3	+ 16,6

LA SECTION COMMUNE

Les crédits de cette section s'élèvent pour 1983 à 1.437,6 millions de F contre 1.235,8 millions de F en 1982, soit une progression de 16,3 %.

Crédits de la section commune

(en millions de F)

	1982	1983	Variation en %
- Administration centrale (dépenses de fonctionnement et charges de retraites du ministère des Transports)	461,72	578,17	+ 25,2
- Desserte de la Corse	552,50	618,88	+ 12
- Dépenses de recherche			
. Etudes financées par l'Etat (C.P.)	132,65	138,70	+ 4,6
. Subventions aux organismes de recherche	88,77	101,70	+ 14,6
- Divers	0,14	0,14	-
TOTAL	1.235,78	1.437,59	+ 16,3

Les principales caractéristiques de ce budget sont les suivantes :

1°) Le renforcement des effectifs de l'inspection du travail dans les transports.

Les crédits de l'administration centrale des transports augmentent de 25 % en 1983.

Cette augmentation est due à deux causes principales :

1- des transferts de crédits sont opérés au profit du ministère des transports en provenance de divers ministères, notamment de celui de l'urbanisme et du logement. C'est ainsi que le Service de l'inspection du travail et de la main d'oeuvre des transports est désormais rattaché au ministère des Transports ce qui entraîne la prise en charge de 79 emplois. Au total, les transferts en faveur de l'Administration centrale s'élèvent à 16,4 millions de F.

2- Des créations d'emplois sont opérées pour un montant de 4,05 millions de F ; 39 emplois sont créés au profit de l'inspection du travail et de la main d'oeuvre dans les transports.

2°) Une progression modérée des crédits pour la desserte de la Corse.

Cette évolution est d'autant plus notable que jusqu'à présent les différents budgets avaient été marqués par une augmentation très rapide des crédits pour la desserte de la Corse. Pour 1983, l'enveloppe budgétaire prévue ne dépasse que de 12 % celle de 1982. On rappelle que pour l'essentiel cette dotation est affectée à la desserte maritime de l'île (continuité territoriale) et subsidiairement à sa desserte aérienne (subvention versée à Air France et Air Inter).

3°) La bonne tenue des crédits en faveur de la recherche dans les transports.

1- L'institut de recherche des transports (I.R.T.) voit sa subvention de fonctionnement augmenter de 7,34 millions de F à la suite notamment de la création de 12 emplois nouveaux. Dans le même temps, sa subvention d'équipement s'accroît de 14,3 % en autorisations de programme.

2- Un montant important de crédits est affecté aux actions de recherche sur programme. Ils atteignent 187 millions de F en autorisations de programme (+ 11,3 %) qui sont affectés pour 111 millions de F à la construction aéro nautique civile, pour 39 millions de F à d'autres recherches en matière d'aviation civile et pour 37 millions de F à des recherches en matière de météorologie.

3- Le fonds d'aide à la recherche et à l'innovation dans les transports est doté de 45 millions de F en autorisations de programme (+ 15,4 %).

LES TRANSPORTS TERRESTRES

Les crédits pour les transports terrestres inscrits dans le projet de budget pour 1983 s'élèvent à 32.103,9 millions de F en progression de 18,7 % sur le budget de 1982.

Ces crédits, qui figurent à la section « Transports intérieurs », se ventilent comme suit :

Crédits pour les transports terrestres

(en millions de F)

	1982	1983	Variation en %
1- Fonctionnement des services			
- Services (titre III)	52,65 (1)	55,02	+ 4,5
- Etudes générales (titre V)	17,25	12,30	- 28,7
2- Concours aux entreprises publiques :			
- SNCF	23.430,43	27.551,19 (2)	+ 17,6
- RATP	3.036	3.753,60	+ 23,6
3- Aides à la navigation	3,54	33,54	+ 874,4
4- Subventions d'investissement pour les transports en commun (3) (titre VI ; CP)	488,6	661,71	+ 35,4
5- Concours divers (titre IV)	25,05	36,50	+ 45,7
TOTAL	27.053,52	32.103,86	+ 18,7

(1) Non compris 2,35 millions F transférés en 1983 à la section commune (titre V).

(2) dont 2 milliards F à titre de dotation en capital.

(3) Non compris les subventions à la RATP et à la SNCF (banlieue) inscrites au 2- ci-dessus.

Les caractéristiques principales de ce budget sont les suivantes :

1°) Un effort important est fait en faveur des investissements dans les transports collectifs urbains.

- Transports en région parisienne :

Si l'on constate un recul des investissements classiques dans le métro et le R.E.R. (- 18,2 %), en revanche, les travaux de voirie pour la réalisation d'axes réservés aux autobus sont très sensiblement augmentés : ils passent, en effet, de 15 millions de F en 1982 à 92,1 millions de F en 1983.

- Transports urbains en province :

De même qu'en région parisienne, les crédits pour les métros de province sont en diminution (- 24,3 %) par suite de l'achèvement de plusieurs tranches de travaux. Par contre, les crédits pour les travaux de voirie (développement de sites propres et plans de circulation) s'accroissent de 23,1 %.

Subventions d'équipement (autorisations de programme)

(en millions de F)

	1982	1983	Variation en %
- <u>Transports urbains en Ile-de France</u>			
- R.A.T.P.	213,50	174,65	- 18,2
- S.N.C.F. banlieue	72,50	82,95	+ 14,4
- Travaux de voirie pour autobus	15,00	92,10	+ 514
	<u>301</u>	<u>349,70</u>	+ 16,2
- <u>Transports urbains en province</u>			
- Voirie (sites propres, plans de circulation, etc)	182,	224,	+ 23,1
- Contrats de développement	60,	72,	+ 20
- Métros	140,	106,	- 24,3
	<u>382,</u>	<u>402,</u>	+ 5,2
- <u>Etudes et divers</u>			
- Etudes, expérimentations	52,	99,63	+ 91,6
- Remise en état de réseaux secondaires, schémas de transports collectifs, etc	18,64	63,45	+ 240,4
- Transports routiers et combinés	15,50	17,24	+ 11,2
- Electrification du réseau breton	11,30	48	+ 324,8
	<u>97,45</u>	<u>228,32</u>	+ 134,3
TOTAL	<u>780,45</u>	<u>980,02</u>	+ 25,6

2°) Une dotation en capital de 2 milliards de F est attribuée à la SNCF.

Le montant total des concours de l'Etat à la SNCF - y compris pour charges de retraite - s'élève pour 1983 à 27,551 milliards de F, soit une augmentation de 17,6 % par rapport à 1982.

Concours de l'Etat à la SNCF

(en millions de F)

	1982	1983	Variation en %
- Aide de l'Etat aux dessertes locales déficitaires (1)	2.552,33	3.013,03	+ 18,05
- Compensations pour tarifs réduits			
. marchandises	73,10	26,86	
. voyageurs	1.320,	1.430,60	
	1.393,10	1.457,46	+ 4,6
- Compensation des charges d'infrastructure	5.605,	9.144,	+ 63,1
- Subvention d'équilibre			
. Grandes lignes	2.980	-	-
. banlieue	734	912,7	+ 24,3
	3.714	912,7	- 75,4
Total subventions d'exploitation	13.264,43	14.527,19	+ 9,5
- Compensation des charges de retraite	10.108,	10.894	+ 7,8
- Dotation en capital (CP)	-	2.000	-
- Subvention d'investissement pour le réseau de banlieue (CP)	58	130	+ 124,1
Total Général	23.430,43	27.551,19	+ 17,6

(1) Y compris une subvention pour le chemin de fer corse.

Cependant, cette augmentation globale recouvre des évolutions contrastées des divers subventions et concours reçus par la SNCF.

1- La subvention d'équilibre pour le réseau principal de la SNCF qui s'élevait en 1982 à 2,980 milliards est supprimée, en tant que telle, dans l'attente de la mise au point du futur cahier des charges de la SNCF mais une majoration d'un montant équivalent (3 milliards de F) est opérée au chapitre relatif à la compensation des charges d'infrastructure. Celui-ci, en effet, passe de 5,60 milliards de F en 1982 à 9,14 milliards de F en 1983, soit une augmentation de 63 %.

2- Une dotation en capital est prévue pour un montant de 2 milliards de F. L'Etat poursuit ainsi la politique de reconstitution du capital de la SNCF amorcée avec la dotation de 1 milliard de F inscrite au troisième collectif de 1981 (budget des charges communes).

3. La compensation des charges de retraite pour la première fois cette année connaît une progression modérée (+ 7,8 %). Il est vrai que le montant de cette compensation est devenu très lourd au fil des années (10,894 milliards de F en 1983). Ce tassement de la charge financière du régime de la SNCF est dû à un renversement de la tendance démographique (amélioration du rapport cotisants-retraités).

3°) L'aide de l'Etat aux dessertes locales et régionales est maintenue. Au total, 3,013 milliards de F seront versés à la SNCF (soit une progression de 18 % par rapport à 1982) pour le maintien en exploitation des réseaux locaux déficitaires (titre IV).

En ce qui concerne les investissements (titre VI), on constate qu'un effort important est consenti pour la remise en état de réseaux de chemins de fer secondaires d'intérêt général, pour la mise en oeuvre de schémas de transports collectifs et pour la revalorisation de transports collectifs. En outre, un crédit de 48 millions de F en autorisations de programme est prévu pour l'électrification du réseau ferroviaire breton.

4°) Les crédits pour les transports en commun dans la région parisienne sont maintenus à un haut niveau dans l'attente d'une prochaine réorganisation.

Les subventions d'exploitations versées à la RATP (indemnité compensatrice et remboursements des tarifs sociaux) s'élèveront en 1983 à :

– 112 millions de F au titre des charges de services publics (tarifs) soit + 14,3 %,

– 3.429,6 millions de F au titre de l'indemnité compensatrice (subvention d'équilibre) soit un accroissement de 23,7 %,

En outre, la RATP recevra 212 millions de F en crédits de paiement (+ 27,7 %) et 174,6 millions de F en autorisations de programme (– 18,2 %), pour ses opérations d'investissement.

Au total, c'est un montant de 3.753,6 millions de F qui ira à la RATP à ces divers titres en 1983.

De son côté, la SNCF se verra attribuer pour son réseau de banlieue :

– 912,7 millions de F au titre de la subvention d'équilibre (+ 24,3 %),

– 74,6 millions de F au titre du remboursement des tarifs sociaux (+ 14,8 %),

– 130 millions de F au titre des investissements de son programme spécial (+ 124,1 %).

La progression importante des subventions d'équilibre versées à la RATP et à la SNCF-banlieue s'explique par le décalage croissant entre l'augmentation des coûts et les hausses de tarifs autorisées.

5°) Les aides à la navigation sont très sensiblement augmentées.

Une dotation supplémentaire de 30 millions de F est inscrite au budget 1983 en faveur de la battellerie « pour tenir compte des difficultés conjoncturelles de ce secteur ».

EXAMEN EN COMMISSION

Le 14 octobre 1982, votre Commission a examiné les crédits du budget des Transports (Section commune et transports terrestres).

M^{lle} RAPUZZI, rapporteur spécial, a tout d'abord présenté les caractéristiques principales de ce budget. Après avoir relevé que la progression des crédits, supérieure à celle du budget général, dénotait la priorité que le Gouvernement entendait accorder aux transports, et notamment aux transports en commun, elle a retracé l'évolution des principaux secteurs de ce budget (cf. ci-dessus I).

M. FOSSET a indiqué que la situation financière de la SNCF, et en particulier le fort endettement qu'elle a contracté à l'extérieur, lui inspire de fortes inquiétudes. Il en est de même de la politique tarifaire pratiquée par le Gouvernement, très éloignée de la vérité des coûts. Pour ces raisons, il a souhaité que la Commission s'en remette, sur l'ensemble du budget, à la sagesse du Sénat.

M. CAILLAVET s'est également inquiété de la politique tarifaire de la SNCF. Il a souligné combien l'effort de l'Etat en faveur des transports parisiens était disproportionné par rapport à celui consenti à l'égard des transports de province. Il a, d'autre part, soulevé le problème du financement (par l'Etat ou par la SNCF) du projet de T.G.V. atlantique et indiqué, pour s'en féliciter, que de nouveaux crédits ont pu être dégagés pour le canal du Midi et le canal de Provence.

M. DESCOURS DESACRES s'est interrogé sur la politique de la SNCF à l'égard des dessertes locales et sur l'effort financier qui pourra être demandé aux collectivités locales sur ce point. Il a également demandé des précisions sur la nature des transferts d'emplois opérés entre le ministère de la Recherche et l'I.R.T.

M. BLIN, rapporteur général, s'est inquiété de l'augmentation des effectifs de la SNCF. **M^{lle} RAPUZZI** a alors indiqué, à partir des chiffres de 1980, 1981 et 1982 que la progression constatée avait été très modérée.

M. BONNEFOUS, président, a évoqué le problème de la coordination rail-route ; il semble, en particulier, que la route bénéficierait d'un certain avantage financier par rapport au rail. En ce qui concerne le TGV atlantique, il éprouve un double motif d'inquiétude : d'ordre financier, tout d'abord, à propos de la rentabilité du projet ; d'ordre économique ensuite, en raison de la concentration des tracés autour de Paris.

Après que M^{lle} **RAPUZZI** eut répondu aux intervenants, la Commission a décidé, à la majorité, de soumettre à l'appréciation du Sénat le projet de budget des transports (Section commune et transports terrestres).

RAPPORT

MESDAMES, MESSIEURS,

Lentement, mais avec de plus en plus de netteté, la nouvelle politique du Gouvernement en matière de transports commence à entrer dans les faits et, en particulier, à se traduire dans les documents budgétaires et dans divers projets de loi votés ou en préparation. C'est ainsi que le projet de budget des transports n'est que l'un des éléments d'un ensemble beaucoup plus vaste de textes déjà votés ou qui seront progressivement mis en place en 1983 et 1984 .

A cet égard, on peut citer :

1°) La loi du 30 septembre 1982 relative à la participation des employeurs au financement des transports publics urbains (extension du versement transport aux communes comprises entre 30.000 et 100.000 habitants ; prise en charge par l'employeur de 40 % du coût du trajet domicile-travail).

2°) Le projet de loi d'orientation sur les transports, en cours de discussion devant le Parlement, qui reconnaît à chacun le droit au transport.

3°) Le futur cahier des charges et le contrat de plan qui doivent définir à partir de 1983 les rapports de l'Etat et de la SNCF.

4°) Le futur projet de loi : sur l'organisation des transports en Ile-de-France

5°) La mise en place du **fonds spécial des grands travaux**, créé par la loi du 3 août 1982. En ce qui concerne les transports, c'est un montant de 752 millions de F qui pourra être financé par ce fonds. La ventilation de cette dotation est la suivante :

REGION ILE-DE-FRANCE

– Vallée de Montmorency-Pérelre	120	MF
– Gare Saint-Michel	74	MF
– Ligne 7 aux 4 routes à la Courneuve	64,5	MF
Total	258,5	MF

PROVINCE

– Gare routière à Fort-de-France	5	MF
– Métro de Lille (prolongement 1ère ligne)	25	MF
– Métro de Lyon (ligne D)	200	MF
– Métro de Marseille (tronçon Sud)	152	MF
– Nantes (Axe lourd Nord-Sud)	20	MF
– Tramway Saint-Etienne	30	MF
– Rennes (Aménagement de voirie)	5	MF
– Toulon (Axe lourd)	3	MF
– POMA 2000 (2e tranche)	33	MF
– Schéma régional Midi-Pyrénées	20,5	MF
Total	493,5	MF
TOTAL GENERAL TRANSPORTS URBAINS	752	MF

Dans ce contexte, le présent projet de loi de finances, en ce qui concerne les transports terrestres, affirme plusieurs priorités, cohérentes avec les objectifs fixés par ailleurs :

– relance des investissements dans les transports collectifs urbains, notamment au profit des autobus et tramways ;

– reconstitution progressive des fonds propres de la SNCF ;

– aide soutenue de l'Etat aux dessertes régionales et locales ;

– accroissement des aides à la navigation.

Ce sont ces grandes orientations que l'on retrouvera dans l'analyse des principaux secteurs du budget des transports.

PREMIERE PARTIE

LES DEPENSES COMMUNES DU MINISTERE DES TRANSPORTS

Le montant des crédits inscrits à la section commune du ministère des transports s'élève à 1.437,6 millions de francs pour 1983, en augmentation de 16,3 % par rapport à 1982.

Ces crédits servent à financer trois types de dépenses :

- les dépenses de fonctionnement de l'administration centrale 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 1982 à 1983.

TABLEAU N° 1
Crédits de la section commune

(en millions de F.)

	1982	1983	Variation en %
- Administration centrale	435,29	549,96	+ 26,3
- Desserte de la Corse	552,50	618,88	+ 12
- Dépenses de recherche	247,84	268,60	+ 8,4
- Subventions diverses	0,14	0,14	-
Totaux	1.235,77	1.437,58	+ 16,3

**I. - LES CREDITS POUR L'ADMINISTRATION CENTRALE
PERMETTRONT DE CREER
UN NOMBRE APPRECIABLE D'EMPLOIS.**

Alors que le budget 1982 de la Section commune ne comportait pratiquement aucune création d'emplois, celles-ci s'élèvent à 130 (1) dans le budget de 1983. La ventilation de ces emplois est donnée dans le tableau ci-dessous :

**TABLEAU N° 2
Créations et transferts d'emplois
- Administration centrale -**

	Créations	Transferts provenant d'autres ministères	Total
- Inspection du travail des transports	39	79	118
- Service d'analyse économique	1	-	1
- R.C.B.	-	5	5
- Divers administration centrale	-	6	6
TOTAUX	40	90	130

On notera le regroupement des services de l'inspection du travail des transports sous l'autorité du ministre des transports et l'accroissement des effectifs de ce service. Cette réorganisation marque, à n'en pas douter, la volonté du gouvernement de renforcer le contrôle des conditions du travail dans les transports routiers.

(1) Non compris 21 emplois affectés aux services et organismes de recherche.

Par ailleurs, un décret du 24 mars 1982 définissant la nouvelle organisation de l'administration centrale du ministère des transports a rattaché le Service d'Analyse Economique et du Plan (SAEP), issu du Service d'Analyse Economique de la Direction Générale des Transports Intérieurs, à la nouvelle Direction des Affaires Economiques, Financières et Administratives (DAEFA).

Ce nouveau service est notamment chargé d'élaborer la méthodologie des prévisions, des analyses et des processus d'aide à la décision en matière socio-économique et financière dans tous les domaines de compétence du ministère des transports.

Il participe à l'élaboration et à l'application de la politique des transports, effectue les principales études et analyses économiques et financières nécessaires à cet objectif. En liaison avec les autres directions et services, il participe également à l'animation des recherches en socio-économie des transports et assure la coordination des études faites en ce domaine au sein du ministère en collaboration avec le Service des Etudes, de la Recherche et de la Technologie.

Il prépare les grandes orientations de la planification, procède à l'analyse des conséquences économiques des budgets annuels et assure leur cohérence avec le plan.

Pour mener à bien sa mission, le Service d'Analyse Economique et du Plan dispose, à la date du 1er août 1982, d'un effectif de 54 personnes.

En 1983, les dotations du SAE disparaissent de la Section « Transports Intérieurs » tandis que celles du SAEP – Service à vocation horizontale – se trouvent inscrites en Section commune du budget des transports. Les crédits prévus s'élèvent à 5,05 millions de francs (titres III et V).

Ils sont notablement supérieurs aux dotations de l'ancien Service d'Analyse Economique et tiennent compte du nouveau champ d'action du service.

II.- LES CREDITS POUR LA RECHERCHE DANS LES TRANSPORTS PROGRESSENT MOINS RAPIDEMENT

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 1983 un montant de 240,4 millions de F, soit une progression modérée de 8,6 % sur 1982.

TABLEAU N° 3
Crédits pour la recherche
dans les transports

(en millions de F.)

	1982	1983	Variation en %
I - <u>Crédits de fonctionnement</u>			
- Subvention à l'IRT	42,77	51,14	+ 19,6
- Laboratoire central des Ponts et Chaussées	28,60	31,60	+ 10,5
- Divers	0,47	1,02	-
	71,84	83,77	+ 16,6
II - <u>Crédits d'investissement (CP)</u>			
- Subvention à l'IRT	19	18,60	- 2,1
- Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation	27	31,96	+ 18,4
- Programmes aviation civile	98	105,10	+ 7,2
- Programmes météorologie	32	19,17	- 40,1
- Service des études et de la recherche	-	10	-
	176	184,83	+ 5
Total	247,84	268,60	+ 8,4

1. l'Institut de recherche des transports (I.R.T.)

En ce qui concerne les crédits de fonctionnement, l'augmentation de 19,6 % prévue pour 1983 correspond essentiellement aux hausses de salaires, à la création de 12 emplois dont 10 de chercheurs, et 2 de techniciens et au transfert de 6 emplois en provenance du ministère de la recherche (1).

(1) Sur un effectif total de 212 personnes en 1982.

La subvention d'investissement versée à l'Institut s'élèvera en 1983 à 24 millions de francs en autorisations de programme (+ 3 millions de francs).

Ces subventions sont affectées aux programmes de recherche, aux moyens de calcul et à la sous-traitance (voir tableau n° 4).

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

Ce Fonds bénéficiera en 1983 de 45 millions de francs en autorisations de programme (+ 6 millions de francs) et de 31,9 millions de francs de crédits de paiement (+ 4,9 millions de francs). Ces sommes seront consacrées à des recherches dans les domaines suivants : subventions aux organismes de recherche sur la sécurité routière – O.N.S.E.R. et U.T.A.C. (1) – socio-économie des transports, matériels de transport (transmission hydrostatique pour autobus, programme VIRAGES, moteur électrique linéaire, etc).

TABLEAU N° 4
Budget de l'I.R.T. pour 1983

	Dépenses		Recettes
- Dépenses de personnel	42.771.955	- Subvention de personnel	38.547.237
- Dépenses de fonctionnement	7.300.000	- Subvention pour incidence T.V.A.	4.224.718
- Dépenses de contrats d'étude	3.000.000	- Subvention pour le soutien des programmes	6.300.000
- Dépenses de moyens de calcul	9.487.000	- Subvention pour les contrats d'étude	3.000.000
- Dépenses d'investissement	1.800.000	- Subvention d'équipement	9.700.000
- Dépenses sur ressources affectées	7.800.000	- Ressources propres	2.587.000
		- Ressources affectées	7.800.000
	72.158.955		72.158.955

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

III.- LA CROISSANCE DES SUBVENTIONS POUR LA DESSERTE DE LA CORSE EST RALENTIE

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. Les crédits inscrits en 1983 s'élèvent à 618,88 millions de francs, soit 547,67 millions pour la desserte maritime et 71,21 millions pour 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 547,7 millions de francs en 1983.

Le transport des passagers est effectué par la SNCM, filiale de la SNCF et de la CGMF. 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° 5
Subventions pour la Continuité territoriale

(en millions de F)

	1980	1981	1982 (estimations)	1983 (prévisions)
S.N.C.M.....	281,38	340	398,1	450,7
C.M.N.....	66,54	78	84	87,03
PITTALUGA	5,17	6	7,1	8,5
S.N.C.F.....	0,99	1	1,3	1,44
TOTAL.....	354,08	425	490,5	547,67
		(+20 %)	(+15,4 %)	(+11,7 %)

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 de 1980 à 1984 sur les lignes de Corse en remplacement de navires anciens. 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 1400 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 **révision 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 1981-1985.

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 6,5 % pour la période 1981-1985.

Le tableau n° 5 ci-avant montre que la progression des subventions de l'Etat pour la continuité territoriale se ralentit (+ 11,7 % en 1982 contre + 20 % en 1981). Il est vrai que leur montant avait connu une augmentation spectaculaire depuis plusieurs années.

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 1981, les résultats d'exploitation (Air France + Air Inter, avant compensation, ont été **déficitaires de 58,3 millions de F.** (dont + 0,6 MF sur Paris-Corse et - 58,9 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) et entraînent de ce fait des coûts d'exploitation élevés.

Le tableau ci-après précise la répartition de ce déficit entre les deux compagnies et les estimations pour 1982.

TABLEAU N° 6
Résultats des compagnies aériennes

(en millions de F)

Liaisons	Résultats 1981			Prévisions 1982		
	AF (1)	IT (2)	AF + IT	AF	IT	AF + IT
Paris-Corse	- 7,4	+ 8	+ 0,6	- 20,7	+ 1,2	- 19,5
Bord à bord (départ de Nice ou Marseille)...	-40,3	-18,6	-58,9	- 63,8	-21,9	- 85,7
TOTAL Continent-Corse...	-47,7	-10,6	-58,3	- 84,5	-20,7	-105,2

(1) AF : Air France

(2) IT : Air Inter

En 1981, conformément à la convention Etat-GIE, c'est une somme de 30 millions de francs 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 francs, 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.

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

La subvention inscrite au budget de 1982 s'est élevée à 62 millions de francs. Elle atteindra 71,2 millions de francs en 1983.

TABLEAU N° 7
Subvention pour la desserte
aérienne de la Corse

(en millions de F)

	1979	1980	1981	1982	1983
Résultats des Compagnies	- 36,7	- 54,9	- 58,9	- 85,7	
Subvention	9	15	40	62	71,21
Résultat après subvention	- 27,7	- 39,9	- 18,9	- 23,7	

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 TRANSPORTS FERROVIAIRES

I.- LA SITUATION FINANCIERE DE LA S.N.C.F.

Le tableau n° 8 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 en détail le poste « contributions publiques » lequel comprend des sommes de nature très diverse pour apprécier de façon exacte la situation 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. a continué de se dégrader en 1981. Le résultat comptable est ainsi passé de - 674 millions de F à - 2.020 millions de F.

La raison principale en est que la récession industrielle a entraîné une **baisse accélérée du trafic des marchandises** : - 1,8 % en 1980, - 7,5 % en 1981. En revanche, la progression du trafic voyageurs a été plus forte : + 2,7 % en 1981 contre + 1,9 % en 1980 (réseau principal).

Mais il est important de constater que, par rapport aux objectifs du contrat d'entreprise, c'est le trafic voyageurs qui a été le plus décevant :

(milliards d'U. K.)

Trafic voyageurs (Rapides)	1980	1981	1982 (prévisions)
- objectif	42,8	43,7	45,8
- réalisation	42	43,3	
- écart en %	- 1,2	- 1	
Trafic marchandises (wagons)			
- objectif	64,1	61,3	64,5
- réalisation	67,9	62,8	
- écart	+ 5,9	+ 2,5	

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

1. Trafic (1981)

- Voyageurs :

● Réseau principal : 48,17 milliards de voyageurs/km (+ 2,7 % dont + 0,4 % au titre du T.G.V. (200 millions de voyageurs/km pour le dernier trimestre 1981))

● Banlieue de Paris : 7,50 milliards de v/km (- 1,45 %)

- Marchandises :

● Wagons : 62,8 milliards de t/km (- 7,5 %)

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

2. Tarifs.

- Voyageurs : 1 janvier 1981 : + 7 % ; + 12 % pour les abonnements et cartes 1/2 tarif.

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

1 janvier 1982 : + 10,5 % ; + 14 % à + 18 % pour les abonnements.

- Marchandises (tarif 20) :

+ 15,5 % au 1er février 1981

+ 12,5 % au 1er avril 1982

3. Résultats comptables 1981 :

– après contributions publiques : – 2,02 milliards de F.

– avant contributions publiques : – 16,98 milliards de F.

4. Contributions de l'Etat (y compris pour charges de retraite)

1981 : 20.909,8 millions de F (y compris L.F. rectificative)

1982 : 23.430,4 millions de F (L.F. initiale)

1983 : 27.551,2 millions de F (L.F. initiale)

5. Investissements 1981 :

7.391,2 millions de F (ht)

TABLEAU N° 8
Evolution des grandes catégories de recettes et de dépenses
de la S.N.C.F.

(milliards de F)

	Résultats			Prévisions 1982	
	1979	1980	1981	En MF	En % du total
RECETTES					
Recettes commerciales	22,68	25,68	28,07	33,96	63,2
Contributions publiques (1)	12,09	12,68	14,96	16,17	30,1
Recettes diverses	3,86	4,45	4,11	3,62	6,7
Total	38,63	42,81	47,14	53,75	100
DEPENSES					
Dépenses de personnel	22,36	25,29	28,50	33,11	57,7
Dépenses de gestion	10,27	12,86	13,62	15,79	27,5
Charges financières (2)	4,80	5,34	7,04	8,44	14,8
Total	37,43	43,49	49,16	57,34	100
Résultats	+ 1,20	- 0,68	- 2,02	- 3,59	-

(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 P.I.B. En outre, elle peut fixer librement ses tarifs marchandises.

Les majorations ont été les suivantes :

- en ce qui concerne les tarifs voyageurs,

+ 7,0 % au 30 mars 1981

+ 10,0 % au 1^{er} septembre 1981

+ 10,5 % au 1^{er} janvier 1982.

- 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 20 (ancien tarif wagon) a été majoré de 15,5 % au 1^{er} février 1981 et de 12,5 % au 1^{er} avril 1982.

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. Toutefois, les mesures de blocage intervenues en juin dernier ont eu pour effet de retarder les hausses prévues pour le milieu de l'année 1982.

Il convient de signaler également qu'en vertu du contrat d'entreprise qui arrive à expiration à la fin de 1982, les tarifs voyageurs de la S.N.C.F. devaient évoluer au même rythme que les prix à la production (P.I.B.). En fait, on a pu constater que les charges de la S.N.C.F. croissent au même rythme que les prix à la consommation dont l'indice a sensiblement divergé de l'indice du P.I.B. Il en est résulté un écart important entre les coûts d'exploitation unitaires prévus au contrat d'entreprise et les coûts réels :

	1979	1980	1981
Coût moyen par unité/km (indice)			
- prévision du contrat (1)	100	100,7	103,4
- réalisation	100	101,2	109,5
- écart (en %)	-	+ 0,5	+ 5,6

(1) Prévisions corrigées en vertu de la clause de « sensibilité » du contrat d'entreprise.

C'est là un point qui devra être examiné attentivement lors de la négociation des nouveaux rapports Etat-S.N.C.F. (voir V ci-dessous).

II.- LES CONTRIBUTIONS DE L'ETAT.

Dans le projet de budget pour 1983, les subventions et indemnités diverses allouées à la S.N.C.F. s'élèvent à **27,55 milliards de F.**, soit **17,6 % de plus** qu'en 1982. Il est vrai que cette somme considérable est l'addition de contributions assez disparates aux finalités très diverses.

TABLEAU N°9
Concours financiers de l'Etat à la S.N.C.F.

(en millions de F)

	1982	1983	Variation en %
- Aide de l'Etat aux dessertes locales déficitaires (1)	2.552,33	3.013,03	+ 18,05
- Compensations pour tarifs réduits :			
. marchandises	73,10	26,86	
. voyageurs	1.320	1.430	
	1.393,10	1.457,46	
- Compensation des charges d'infrastructure	5.605	9.144	+ 63,1
- Subvention d'équilibre :			
. Grandes lignes	2.980	-	
. Banlieue	734	912,7	
	3.714	912,7	- 75,4
TOTAL SUBVENTIONS D'EXPLOITATION	13.264,43	14.527,19	+ 9,5
- Compensation des charges de retraite	10.108	10.894	+ 7,8
- Dotation en capital (CP)	-	2.000	-
- Subvention d'investissement pour le réseau de banlieue	58	130	+ 124,1
TOTAL GENERAL	23.430,43	27.551,19	+ 17,6

(1) Y compris une subvention pour le chemin de fer corse.

1°) La subvention d'équilibre est reconduite à son niveau antérieur, soit 3 milliards de francs. Toutefois, comme la S.N.C.F. se trouve dans une situation transitoire après l'achèvement de l'exécution du contrat d'entreprise et avant l'entrée en vigueur de la nouvelle convention à conclure avec l'Etat, cette subvention est incorporée provisoirement dans la compensation reçue par la S.N.C.F. pour ses charges d'infrastructures : celle-ci passe de 5,60 milliards de francs à 9,14 milliards, soit une augmentation de 63 %. Il est à craindre cependant que la

reconduction de la subvention globale de 3 milliards de francs ne suffira pas à couvrir le déficit d'exploitation de 1982 compte tenu de la médiocre évolution du trafic des marchandises.

2°) Les compensations pour charges de service public.

Ces compensations sont de trois sortes :

a) les unes sont la conséquence des « tarifs sociaux voyageurs » 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).

Les crédits prévus pour 1983 s'élèvent à 1.430,60 millions de francs (+ 8,4 %). Leur montant est calculé de façon automatique en fonction de l'évolution prévisible du trafic.

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

TABLEAU N° 10
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, pensionnée 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
Militaires(1)	75 ou 100 %	902,25
Prisonniers (2)	75 ou 100 %	5,68
TOTAL		2.937,64

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

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

Parmi les diverses mesures adoptées en 1981 et 1982 en matière de tarifs spéciaux, on retiendra surtout :

- le maintien de la réduction de 30 % « familles nombreuses » tant que le dernier enfant d'une famille n'a pas atteint dix-huit ans ;
- le calcul sur le tarif plein de 2^e classe des réductions familles nombreuses, quelle que soit la classe empruntée ;
- la création d'un abonnement spécial dans un rayon de 75 km autour de Paris ;
- l'abaissement de 65 à 62 ans de l'âge limite de la carte vermeil pour les hommes ;
- la création d'un abonnement destiné aux jeunes de 12 à 26 ans.

b) la subvention pour les « correctifs tarifaires » pratiqués en matière de transport de marchandises, après être restée stable de nombreuses années, diminue très sensiblement. Elle passe de 73,10 à 26,86 millions de francs.

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

Le ministère des transports avait proposé, il y a quelques années, 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 étaient 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 avait usé de cette possibilité pour financer son plan ferroviaire régional.

La réduction des 2/3 de cette subvention est donc dans la logique de cette évolution et correspond aux directives de la Communauté européenne.

c) l'aide de l'Etat aux dessertes locales déficitaires est maintenue. Un peu plus de 3 milliards de francs sont prévus à cet effet, soit 18 % de plus qu'en 1982. Les crédits supplémentaires se décomposent comme suit :

- contribution pour le maintien en exploitation
de dessertes régionales : + 366,2 MF
- organisation de dessertes à courte distance : + 93 MF

3°) L'augmentation de la compensation des charges de retraite, pour la première fois depuis plusieurs années, se ralentit sensiblement.

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 seulement 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.

Le fait nouveau est que, alors qu'on assistait jusqu'à présent à une dégradation du rapport cotisants/retraités au point que celui-ci n'était en 1982 que de 0,65 dans le régime S.N.C.F. contre 3,29 dans le régime général, ce rapport va se stabiliser et sans doute augmenter dans les années à venir.

En effet, la diminution du nombre de retraités, amorcée depuis quelques années, se poursuit et va avoir tendance à s'accroître progressivement, suivant ainsi avec un certain décalage l'évolution des effectifs de cheminots après la fin de la 2^e guerre mondiale ; les chiffres prévus à moyen terme sont les suivants :

- 1982 : 409.800
- 1985 : 383.000
- 1990 : 360.000.

Si l'évolution des cheminots actifs est plus malaisée à prévoir, on doit cependant noter qu'en liaison avec le changement politique intervenu en 1981, la tendance défavorable enregistrée au cours des dernières décennies vient d'être renversée. La promotion du chemin de fer et la diminution de la durée hebdomadaire du travail décidées par le Gouvernement ont conduit, pour la première fois depuis une vingtaine d'années, à un arrêt de la diminution du nombre des cheminots, puisque l'effectif moyen a été de 251.000 en 1980, de 250.250 en 1981 et de 253.230 en 1982.

Cette double évolution a des conséquences importantes au plan budgétaire dès 1983. Ceci apparaît nettement dans la structure du financement prévu :

TABLEAU N° 11
Equilibre financier du régime
de retraite de la S.N.C.F.

(millions de francs)

	1981	1982	1983	Variation en % 1982-1983
DEPENSES	15.707	17.943	19.440	+ 8,3
RECETTES				
- Cotisants et S.N.C.F.	6.438	7.218	8.088	+ 12
- Etat	8.761	10.108	10.894	+ 7,8
- Régime général S.S.	477	590	428	- 23,5
- Divers	34	27	30	+ 11,1
..... TOTAL	15.738	17.943	19.440	+ 8,3

Ainsi, la contribution de l'Etat n'augmentera que de 7,8 % en 1983 contre 15,4 % en 1982.

4°) L'Etat accorde à la S.N.C.F. une dotation en capital de 2 milliards de francs.

L'Etat poursuit ainsi la reconstitution des fonds propres de la société nationale, amorcée avec la dotation de 1 milliard de francs inscrite dans la troisième loi de finances rectificative pour 1981 (budget des charges communes).

Comme on le verra ci-après, depuis de longues années, la S.N.C.F. finance ses investissements presque exclusivement par emprunts, faute de pouvoir dégager les ressources propres nécessaires. Il en est résulté pour elle un endettement croissant induisant des charges financières de plus en plus lourdes. La mesure proposée tend donc à revenir à une certaine régularité dans les apports de l'Etat-actionnaire. Mais les besoins sont considérables : au 31 décembre 1981, le montant des emprunts contractés s'élevait à 53,03 milliards de francs. Durant la même année 1981, les charges financières de la S.N.C.F. ont été égales à 4,06 milliards de francs.

D'une façon générale, l'assainissement de la situation financière de la S.N.C.F. passe par la résorption des **déficits cumulés** qui s'élevaient à 7,5 milliards de francs à la fin de 1981 et atteindront probablement 11 à 12 milliards de francs à la fin de 1982.

III.- LES INVESTISSEMENTS DE LA S.N.C.F. SUR SON RESEAU PRINCIPAL

Les investissements réalisés par la S.N.C.F. sur ses grandes lignes (1) sont considérables : 6,74 milliards de francs hors taxe.

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.

TABLEAU N° 12
Les investissements du réseau principal de la S.N.C.F.

(milliards de francs Ht)

	1980	1981	1980-1981
- Matériel roulant, outillage	1.897,72	1.590,96	- 16,2
- Location-vente	413,29	449,66	+ 8,3
- Ligne nouvelle Paris-SE	1.214,65	1.913,28	+ 57,5
- Electrifications	265,77	445,50	+ 67,7
- Installations fixes	1.964,55	2.142,39	+ 9,1
- Participations, divers	25	202,71	+ 710,8
Total ht	5.780,98	6.744,50	+ 16,7

Ainsi, les investissements de la S.N.C.F. en 1981 ont représenté 17,6 % de son chiffre d'affaires. Ces investissements ont été financés comme il est indiqué dans le tableau ci-dessous.

TABLEAU N° 13
Financement des investissements
de la S.N.C.F. en 1981

(millions de francs ht)

DÉPENSES		RECETTES	
Investissement Ht (1)	7.391,16	<u>Ressources propres</u> :	
Emprunts remboursés	2.078,71	Autofinancement	2.399,14
Divers	485,55	Déficit	- 2.019,71
		Plus-value sur actif	57,88
		Valeur des biens en location-vente	449,66
	9.955,42		886,95
		<u>Dotation en capital de l'Etat</u>	1.000
		<u>Emprunts</u>	7.238,34
			9.125,29
		<u>Insuffisance de financement</u>	830,13

(1) Tous réseaux.

On peut observer la grave insuffisance de l'autofinancement et le recours massif à l'emprunt, avec les incidences que cela peut avoir sur les coûts de l'entreprise : de 1980 à 1981, les charges financières de la S.N.C.F. ont crû de 47 %.

Il y a là évidemment un sérieux motif d'inquiétude, qui a incité le Gouvernement à accorder pour la première fois depuis longtemps une dotation en capital de 1 milliard de francs en 1981 (3ème loi de finances rectificative), complétée par une seconde dotation de 2 milliards de francs dans le présent projet de loi de finances (voir ci-dessus).

IV.- LE T.G.V. ET LES PROJETS DE NOUVELLES LIGNES A GRANDE VITESSE

L'inauguration par le Président de la République le 27 septembre 1981 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 prévue pour octobre 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 une section géographique qui représente 40 % des échanges ferroviaires de notre pays.

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.

1. Coût de l'ouvrage.

Le coût de la réalisation de la ligne, aux conditions économiques de juin 1981 est de **6,2 milliards de francs**. Le coût de construction des 87 rames TGV étant de 3,6 milliards de francs, le programme TGV représente donc un investissement global de l'ordre de **9,8 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.

Le taux de rentabilité prévu pour 1985 est de 12 % ; il atteint 16,4 % si l'on tient compte de l'effet de désaturation réalisé sur les lignes classiques. Toutefois, en raison du décalage entre les recettes d'une part et les dépenses et charges en capital d'autre part, le TGV ne dégagera de bénéfice d'exploitation qu'à partir de 1984.

Le tableau ci-après rappelle l'évaluation du coût de la ligne nouvelle telle qu'elle avait été donnée dans le dossier ministériel, frais généraux

inclus, aux conditions économiques de janvier 1975 et donne l'estimation aux conditions économiques de juin 1981.

TABLEAU N° 14
Coût du TGV
(infrastructure)

(en millions de francs courants)

	01/1975 dossier ministériel S.N.C.F.	06/1981 mise à jour
Acquisition de terrains	162	319
Génie civil	1.285	2.741
Installations ferroviaires	839	1.788
Sous-total hors frais généraux	2.286	4.848
Sous-Total y compris frais généraux	2.423	5.167
Installations terminales y compris frais généraux	172	367
Surcoût initial d'entretien y compris frais gén.	34	71
Total sans électrification	2.629	5.605
Électrification y compris frais généraux	272	579
Total ligne nouvelle	2.901	6.184

Aux conditions économiques de 1981, le montant total du projet est de 6.184 millions de francs (hors taxes) pour les installations fixes et de 3.637 millions de francs pour le matériel roulant. Depuis janvier 1975, l'augmentation du coût de l'ouvrage a été équivalente à celle de l'indice TP01 au cours de la même période.

TABLEAU N° 15
Echéancier pour la ligne nouvelle
Conditions économiques de 1981

(en millions de francs HT)

	Années antérieures	1979	1980	1981	1982	1983	Total
<u>Ligne nouvelle</u>							
- A.P.	3.301	1.217	1.120	546			6.184
- C.P.	1.377	1.151	1.378	1.250	811	217	6.184
<u>Matériel roulant</u>							
- A.P.	1.585	711	711	380			3.637
- C.P.	249	355	935	754	927	417	3.637

2. Tarification

Le régime des tarifs pratiqués sur le TGV 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, la réservation est obligatoire et l'emprunt des TGV circulant aux heures de pointe donne lieu au paiement d'un supplément de 20 %.

Les abonnés ordinaires acquittent le prix d'un billet demi-tarif, le droit de réservation et le supplément éventuel. De plus, un abonnement TGV mensuel, pour élèves, étudiants et apprentis a été créé en octobre 1981, dont le montant est égal à la moitié de l'abonnement TGV ordinaire et qui demeure valable pour 9 trajets simples par mois.

3. Trafic

On note dès à présent les excellents résultats enregistrés dès la mise en service du TGV, c'est-à-dire pendant le dernier trimestre de 1981. En effet, le TGV a, durant cette période, permis à la SNCF de transporter 5.000 voyageurs de plus, par jour, que pendant la période correspondante de 1981. Parmi ces voyageurs un millier environ (20 %) empruntait précédemment l'avion.

Pendant les trois premiers mois d'exploitation, 1.346.000 voyageurs ont utilisé ce train, soit une moyenne journalière de 14.000. Ce trafic se répartit à raison de :

- 81 % sur Paris-Lyon-St-Etienne,
- 11 % sur Paris-Genève,
- 8 % sur Paris-Dijon.

Signalons enfin que le taux d'occupation du TGV a été de 60 %, soit un taux plus élevé que prévu (50 %).

4. Les autres projets de TGV.

Il s'agit du TGV atlantique et du TGV-Nord.

- TGV Atlantique

Ce projet comporte la construction d'une ligne nouvelle à grande vitesse en forme de « Y » reliant Paris à Tours et au Mans.

Les principales conclusions de l'étude effectuée par la S.N.C.F. d'après des hypothèses économiques à l'horizon 1990 sont les suivantes :

- En 1990, le TGV serait à l'origine d'un accroissement du trafic entre Paris d'une part, et l'Ouest et Sud-Ouest d'autre part, de l'ordre de 5,4 millions de voyageurs conduisant à un trafic total de 24,2 millions de voyageurs, alors que, sans ligne nouvelle, il n'atteindrait que 18,8 millions de voyageurs.

- Le coût de construction de la ligne nouvelle et des aménagements des installations terminales s'élève, aux conditions économiques de juin 1982, hors taxes, et y compris frais généraux à 7.100 millions de francs environ.

- Le nombre de rames nécessaires pour assurer le programme d'exploitation est de 95 dont le coût s'élève aux conditions économiques de juin 1982 à 4.200 millions de francs.

- Cet investissement permettrait d'économiser des aménagements de capacité sur les lignes existantes pour 2.800 millions de francs en 1990, et 1.000 millions de francs en 2000, aux conditions économiques de juin 1982, et devrait permettre d'éviter la construction de matériel roulant classique pour un montant de 2.900 millions de francs d'ici 1990.

- Avec une mise en service des TGV en 1988 sur la branche Ouest et en 1989 sur la branche Sud-Ouest, le taux de rentabilité interne (bénéfice actualisé sur 20 ans) serait de 12,9 % si l'on ne tient pas compte du coût des investissements qui auraient dû être effectués de toute manière.

- TGV Nord

Ce projet consiste à construire une ligne nouvelle entre Paris-Lille et Bruxelles. Les variantes consistant à prolonger cette ligne nouvelle jusqu'à Cologne, ou à la compléter en formant un triangle Paris-Bruxelles-Londres, sont envisagées.

Les Ministres des Transports Belge, Allemand et Français ont récemment convenu d'examiner conjointement un tel projet et des contacts préliminaires ont été pris entre les trois exploitants des réseaux de chemin de fer afin de compléter et d'actualiser les éléments d'études économiques entreprises à la S.N.C.F. et dans le cadre de l'Union Internationale des chemins de fer il y a quelques années.

V.- LES NOUVEAUX RAPPORTS DE LA S.N.C.F. ET DE L'ETAT

La convention du 31 août 1937 créant la S.N.C.F. et définissant son statut juridique, ainsi que le contrat d'entreprise conclu en 1979 entre les mêmes partenaires arrivent à expiration le 31 décembre 1982.

La nécessité apparaît donc d'établir de nouveaux rapports entre l'Etat et l'entreprise nationale, tant au plan juridique qu'au plan financier.

Selon les indications fournies par le Gouvernement, l'exécution du service public national du transport ferroviaire se fera, à partir du 1er janvier 1983, d'après les principes qui seront arrêtés dans la loi d'orientation des transports intérieurs dont le projet est présenté au Parlement à la session d'automne 1982. Le projet élaboré par le Gouvernement prévoit la création d'un établissement public industriel et commercial conservant toutefois le nom de « Société Nationale des chemins de fer français », pour succéder à l'actuelle société d'économie mixte.

En application de cette loi d'orientation, deux textes viendraient préciser les relations, notamment financières, entre l'Etat et la S.N.C.F. :

– un **cahier des charges**, qui sera approuvé par décret en Conseil d'Etat, l'Etablissement public entendu, fixera les droits et obligations de la S.N.C.F., les modalités de son fonctionnement, les conditions d'exécution du service public et la définition de son équilibre d'exploitation, dans le cadre du principe posé de l'autonomie de gestion ;

– un **contrat de plan**, passé entre l'Etat et la S.N.C.F. déterminera les objectifs assignés à l'entreprise dans le cadre de la planification nationale et les moyens à mettre en oeuvre pour les atteindre. Il faut noter à cet égard que ce contrat de plan devra considérer non seulement l'entreprise elle-même, mais aussi l'ensemble du groupe, filiales comprises.

Les dates d'entrée en vigueur de ces deux textes devraient se situer **dans le courant de 1983.**

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 M. Henri 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.

L'année 1981 a été marquée par un **recul important du trafic routier** : (-9,2 % en tonnes transportées et -11,4 % en t/km).

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 1^{er} janvier 1979, les transporteurs routiers disposent de la liberté tarifaire pour tous les transports qui ne sont pas soumis à la tarification routière obligatoire.

Toutefois, cette tendance à limiter progressivement le champ d'application de la TRO, tendance qui avait d'ailleurs inquiété les professionnels eux-mêmes, n'est pas celle du gouvernement actuel.

En ce qui concerne les tarifs de la TRO, ils ont été relevés à trois reprises en 1981. Deux nouvelles augmentations ont eu lieu en 1982.

B.- LE CONTROLE 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.

Depuis une dizaine d'année, 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 125 postes de contrôleurs des transports terrestres et 206 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 1983 mais on se souvient que, au titre des crédits ouverts à la section commune des transports, **39 emplois seront créés en 1983 au sein de l'Inspection du travail des transports.**

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.**

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

- la création de centres de transbordements nouveaux et l'amélioration des centres existants : 13,5 millions de francs ont été affectés en 1981 aux centres de Marseille et de Toulouse. Un crédit de 7 millions de francs est prévu en 1982 pour les centres de Vénissieux et Toulouse. En 1983, un crédit de 11,4 millions de francs sera affecté aux centres de Toulouse et de Pompadour (Ile-de-France) ;

- l'implantation de centres d'accueil et de repos pour les chauffeurs routiers. Les crédits se sont élevés à 2,5 millions en 1982 ;

- l'assistance de gestion aux P.M.E. et études économiques dans le cadre des centres de productivité des transports (9,34 millions de francs en 1983).

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

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

L'année 1981 1981 a été marquée par une baisse assez nette du trafic fluvial (- 9,3 %), supérieure à celle du trafic routier et du trafic ferroviaire.

TABLEAU N° 16
Trafic fluvial

(millions de tonnes)

Catégorie de transport	1979	1980	1981
- Trafic à réglementation internationale sur le Rhin et la Moselle	30,35	29,36	26,46
- Transports privés de marchandises générales	16,98	16,66	15,49
- Transports privés spécialisés	3,57	3,46	2,88
- Transports publics spécialisés	10,95	9,64	7,59
- Transports publics de marchandises générales			
Compagnies :			
- Trafic intérieur	7,28	8,29	7,93
- Exportations	0,06	0,05	0,04
- Importations	0,13	0,13	0,13
- Transit	-	-	-
Total	7,47	8,47	8,10
Petites flottes + Artisans			
- Trafic intérieur	12,03	12,78	11,99
- Exportations	2,75	2,51	2,08
- Importations	1,99	1,98	1,59
- Transit	-	-	-
Total	16,77	17,27	15,66
Etrangers			
- Trafic intérieur	0,20	0,18	0,26
- Exportations	3,07	3,31	3,16
- Importations	3,50	3,85	3,97
- Transit	-	-	-
Total	6,77	7,34	7,39
Total transports publics marchandises générales	31,01	33,08	31,15
TOTAL GENERAL	92,86	92,20	83,57

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 1981 et 1982 est mentionné dans le tableau ci-dessous.

TABLEAU N° 17
Aides de l'Etat à la batellerie

(en francs)

Désignation des aides	Paiements en 1981	Paiements du 1 ^{er} janvier au 31 juillet 1982
1. Société de traction	27.293	8.500
2. Bateaux fer et bois	13.375.000	-
3. Armement rhénan	17.000	5.000.000
4. Résorption de la cale vétuste	1.033.000	822.000
5. ANTIB	392.000	-
6. Formation professionnelle	35.000	-
7. Modernisation du matériel	4.592.000	1.444.290
8. Déchirage aux bénéficiaires de l'aide	932.000	220.000
9. Attente à la l'affrètement	-	9.275.000
TOTAUX	20.403.293	16.769.790

Au plan budgétaire, alors que se confirme la disparition de la subvention à la navigation rhénane, les crédits inscrits en 1983 s'élèvent à 33,54 millions contre 3,54 millions de francs seulement en 1982 : un crédit supplémentaire de 30 millions de francs, en effet, a été prévu pour aider la batellerie à traverser une conjoncture particulièrement difficile.

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

Le développement des transports collectifs en milieu urbain et de la place qu'il convient de leur réserver auprès de la voiture particulière ont pris une importance accrue du fait de la nécessité maintenant partout reconnue d'économiser l'énergie. Bien entendu, l'avenir est largement conditionné par la politique d'investissement suivie.

Le budget 1983 confirme à cet égard la volonté du Gouvernement de développer en priorité les transports collectifs en province ; en revanche, le dépôt d'un projet de loi relatif au financement des transports de la région parisienne est à nouveau retardé.

CHAPITRE I

LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN REGION PARISIENNE

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 n° 18 ci-après qui présente sous une forme simplifiée les comptes de 1981 permet de faire cette comparaison.

(1) L'Association professionnelle des transports publics routiers de voyageurs assure des services de cars en grande banlieue.

LES RESULTATS DES RESEAUX DE BANLIEUE EN 1981

1. Trafic (1981) :

a) RATP (millions de voyages)

- métro urbain	1.110,9	+ 1,4 %
- RER	222,9	+ 8,7 %
- autobus de Paris	313,7	- 3,3 %
- autobus de banlieue	394,8	- 3,6 %
- villes nouvelles	15,9	+ 12,8 %
- services touristiques	<u>6</u>	<u>+ 1,7 %</u>
Total	2.064,2	+ 0,5 %

b) SNCF (milliards de voyageurs/km) 7,5 - 1,4 %

2. Tarifs	1-7-1980	1-8-1981
- ticket de métro en carnet	+ 17 %	+ 14,3 %
- carte orange 2ème Cl. (2 zones)	+ 14 %	+ 17,6 %

3. Résultats comptables (1981)

- RATP : solde après contributions publiques (1) :	+ 196,27 MF
- RATP : solde avant contributions publiques :	- 3.298 MF
- SNCF : solde après contributions publiques :	- 89 MF

4. Contributions de l'Etat (1981)

- RATP (exécution)	2 2.389,7 MF
- SNCF (budget)	589 MF
- Villes nouvelles :	10 MF

5. Investissements (1981)

- RATP : (hors taxe)	2.364,5 MF
- SNCF :	839,6 MF (- 21,6 %)

(1) Etat et collectivités locales.

TABLEAU N° 18
Structure du compte d'exploitation générale de la R.A.T.P.
(1981)

(millions de francs)

Recettes	En M.F.	En % du total	Dépenses	En M.F.	En % du total
Recettes de trafic et recettes commerciales	3.502	39,1	Frais de personnel	5.538,2	61,8
Etat	2.389,7	26,7	Frais de gestion	1.969	22
Collectivités locales	1.104,6	12,3	Frais financiers (1)	1.254,9	14
Employeurs	1.278,5	14,3	Résultat (bénéfice)	196,3	2,2
Total	8.958,4	100	8.958,4	100

(1) Y compris amortissements et provisions nets.

On peut constater que le déficit avant concours extérieurs qui était de 3.335,3 millions de F. en 1979 et de 3.900,9 millions en 1980, est ramené à 3.298 millions de francs en 1981. On observera également :

a) L'importance considérable des frais de personnel parmi les dépenses de la RATP (62 % en 1981), les salaires à eux seuls représentant 40 % des dépenses d'exploitation. En 1981, l'effectif total administré par la RATP était de 36.630 personnes, soit 44 agents de moins qu'en 1980.

b) La part relativement modeste des usagers dans le financement de l'exploitation (39,1 %).

Les prévisions pour 1982 sont les suivantes :

- dépenses d'exploitation : 10.629 millions de F. (+ 18,6 %)
- recettes propres : 3.842 millions de F. (+ 14,7 %),
- indemnité compensatrice : 4.173,5 millions de F. (+ 27,3 %).

B.- L'EVOLUTION DES TARIFS.

Les hausses de tarifs autorisées depuis 1978 avaient permis à la RATP d'accomplir un important effort de rattrapage jusqu'aux récentes mesures de blocage intervenues en juin 1982 qui ont rendu impossible la traditionnelle augmentation du mois de juillet.

TABLEAU N° 19
Augmentation des tarifs de la R.A.T.P.

	Ticket de métro (2 ^e classe)		Carte orange 2 zones (2 ^e 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	+ 14,3	100	+ 17,6

On sait également que l'accès à la 1^{re} classe du métro est « banalisé » entre 9 h et 17 h depuis le 1^{er} mars 1982. Par suite, la R.A.T.P. a dû procéder à une refonte des tarifs de 1^{ère} classe de la carte orange à compter de la même date : le tarif de 1^{ère} classe pour 2 zones est passé ainsi de 200 F à 150 F. L'indemnité compensatrice versée par l'Etat devra être majorée pour compenser cette perte de recettes.

Au total, il reste que la part de l'usager 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 cru de 15,6 % en 1980 et de 18,2 % en 1981.

Cette subvention, rappelons-le, représente la différence entre le tarif d'équilibre (3,34 F le ticket en 1981) et le tarif réel imposé par l'Etat. Elle

est versée à raison de 70 % par l'Etat et 30 % par les départements de la région Ile-de-France (1).

La RATP reçoit en outre une compensation pour les diverses réductions de caractère social qu'elle consent sur ses tarifs.

Dans le projet de budget pour 1983, les contributions de l'Etat sont évaluées comme suit (millions de francs) :

	Budget 1982	Budget 1983	Variation %
- Indemnité compensatrice (Etat)	2.772	3.429,60	+ 23,7
- Réductions de tarifs	98	112	+ 14,3
Total	2.870	3.541,6	+ 23,4

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 R.A.T.P. s'est élevée à :

- 2.775,8 millions de F. en 1980,

- 3.494,6 millions de F. en 1981 (+ 25,9 %)

- et s'élèvera à 4.417 millions de F. selon les prévisions pour 1982 (+ 26,4 %).

TABLEAU N° 20
Subventions d'exploitation de l'Etat à la R.A.T.P.
Consommation effective

(en millions de francs)

	1979	1980	1981	1982 (prévisions)
Indemnité compensatrice.....	1.561,4	1.806,8	2.595,3	2.921,4
Remboursement des tarifs sociaux	73	82,5	94,4	104,3
Villes nouvelles	11,8	13,9	10,0	11
Total	1.646,2	1.903,2	2.399,7	3.036,7

(1) Paris assure 72,69 % de la part départementale (décret du 28-12-1972).

II.- LE RESEAU DE BANLIEUE DE LA S.N.C.F.

Le réseau de banlieue de la SNCF n'ayant pas une autonomie financière réelle, il est encore plus difficile que pour la R.A.T.P. d'en analyser la situation exacte. Le tableau ci-dessous établi à partir d'un compte d'exploitation analytique permet néanmoins de dégager quelques observations.

TABLEAU N° 21
Comptes de la SNCF-Banlieue

(en millions de francs)

	1980 (provisoire)	1981 (révisé)	1982 (prévisions)
Recettes			
- recettes commerciales et divers	1.250,2	1.414	1.629
- remboursements reçus	1.187,8	1.328	1.552
- subvention d'équilibre (Etat+C.L.)	692,6	1.034	1.193
Total	3.130,6	3.776	4.374
Dépenses			
- charges d'exploitation	2.411,8	2.872	3.256
- charges financières nettes (1)	510,6	629	796
- TVA	208,5	250	291
- divers	-	25	31
Total	3.130,9	3.776	4.374

(1) Amortissements inclus ; versement transport déduit.

On remarquera que les recettes propres de la SNCF qui représentaient 39 % de ses dépenses d'exploitation en 1979 n'en représentaient plus que 37,2 en 1982.

Quant aux charges financières (hors amortissement), elles sont passées de 1980 à 1982 de 12,7 % à 13,5 % des dépenses totales.

Le trafic des voyageurs demeure plutôt stable :

- 7,55 millions de voyageurs/km en 1979,
- 7,61 millions de voyageurs/kmen 1980,
- 7,50 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 S.N.C.F. a mis en place, le 1^{er} avril 1981, l'abonnement spécial mensuel de transport au bénéfice des habitants de la partie de l'Ile-de-France située, 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 a 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.

III.- L'EQUILIBRE D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS PARISIENS.

Pour compléter ces observations, il n'est pas inutile de considérer le financement de l'exploitation de l'ensemble des transports parisiens (SNCF et RATP) :

TABLEAU N° 22
Structure des recettes des réseaux parisiens.

	1981		1982 (prévisions)	
	millions de F	En % du total	millions de F	En % du total
Charges	11.256,2	100	15.696	100
Recettes				
- Recettes usagers et recettes accessoires	4.815	42,8	6.382	40,6
- Versement transport (entreprises)	2.871,4	25,5	3.589	22,9
- Etat	2.442,1	21,7	3.952,3	25,2
- Collectivités locales	1.109,9	9,9	1.772,7	11,3
Total	11.238,4	99,9	15.696	100
Résultat				
- exploitation	- 11,6) 0,1	-	-
- Pertes et profits	- 6,2)		

On ne peut qu'être frappé par le niveau relativement bas du financement assuré par les collectivités locales – comparé, notamment, à celui constaté dans les réseaux de province – et par l'accroissement non négligeable de la part de l'Etat.

Il est à noter que l'application de la loi relative à la participation des employeurs au financement des transports urbains devrait procurer quelque 200 millions de francs de recettes supplémentaires. La RATP évalue à 200 000 le nombre des utilisateurs de billets qui se reporteraient sur la carte orange et à 50.000 au moins le nombre des automobilistes qui décideraient d'abandonner leur véhicule pour les transports en commun.

IV.- LES INVESTISSEMENTS EN FAVEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ILE-DE-FRANCE.

Les programmes d'investissements des deux entreprises nationales sont établis en concertation avec la Région Ile-de-France, laquelle est étroitement associée à son financement : les subventions qu'elle verse représentent 30% de leur montant et les prêts spéciaux qu'elle consent, 40% ; les 30% restants sont couverts par des subventions de l'Etat.

Cinq priorités ont été définies par le Conseil régional dans le cadre du plan intérimaire 1982-83. Ce sont :

1. l'achèvement des opérations engagées, notamment la ligne Vallée de Montmorency-Invalides,
2. la réalisation de la gare Saint-Michel sur la ligne B du R.E.R.,
3. le prolongement de la ligne n° 7 à la Courneuve,
4. les travaux préparatoires au prolongement de la ligne n° 1 à la Défense,
5. les travaux préparatoires à l'interconnexion Ouest (ligne A du R.E.R. et lignes S.N.C.F. de Cergy-Puiseux et de Poissy à Nanterre-Préfecture).

En ce qui concerne l'évolution des subventions de l'Etat inscrites chaque année dans la loi de finances, il apparaît que leur montant, après le redressement opéré en 1982, continuera de progresser en 1983. Cependant, alors que les subventions versées à la R.A.T.P. régressent par suite de l'achèvement de diverses extensions de réseau, la dotation allouée aux travaux d'infrastructure de voirie pour autobus est multipliée par six.

TABLEAU N° 23
Subventions d'investissement
de l'Etat pour les transports
en région parisienne (lois de finances)

(A.P. - millions de F)

	1981	1982	1983	Variation 1981/1983 %
R.E.R.-R.A.T.P. réseau ferré	192	213,5	174,65	- 18,2
Infrastructures de voirie	15	15	92,10	+ 514
S.N.C.F. banlieue	69	72,5	82,95	+ 14,4
TOTAL	276	301	349,70	+ 16,2

A cela s'ajouteront les prêts et subventions provenant du **Fonds spécial de grands travaux**, créé par la loi du 3 août 1982. Les montants de travaux ainsi financés seront les suivants :

- Vallée de Montmorency-Pereire	120 MF
- Gare Saint-Michel	74 MF
- Ligne 7 à la Courneuve	64,5 MF
TOTAL	258,5 MF

A.- L'EVOLUTION DES INVESTISSEMENTS DE LA R.A.T.P.

La R.A.T.P. a réalisé en 1981, 2,36 milliards de francs d'investissement hors taxe donc plus de 40% ont été consacrés à la commande de matériel roulant.

Le financement de ces investissements est assuré à hauteur de 14% par des subventions qui proviennent de l'Etat et de la Région, de 28% par l'autofinancement et de 58% par l'emprunt. Le recul des subventions d'équipement résulte de l'achèvement des opérations subventionnées à 100% (les extensions de réseaux étant subventionnées à 60% seulement) et de l'augmentation des achats de matériels roulants non subventionnés.

Il semble bien que les années 1980-1982 marquent une pause dans la réalisation de projets d'extension du réseau de la R.A.T.P., le relais étant pris en partie par les travaux de modernisation et l'achat de matériel roulant.

TABLEAU N° 24
Les investissements réalisés par la R.A.T.P.

(millions de francs)

	1980	1981	Variation en %
EMPLOIS			
Programme d'investissements :			
- extension des réseaux	843,92	596,16	- 29,4
- amélioration de l'exploitation	292,81	299,89	+ 2,4
- modernisation et gros entretien	433,74	513,03	+ 18,3
- matériel roulant	870,79	955,45	+ 9,7
Total hors taxe	2.441,26	2.364,53	- 3,2
Total toutes taxes comprises.....	2.820,77	2.724,61	- 3,4
Remboursement d'emprunts	208,67	267,81	+ 28,3
TOTAL	3.029,44	2.992,42	- 1,2
RESSOURCES			
Autofinancement (1)	1.042,84	1.105,37	+ 6
Subventions d'équipement :			
- Etat	257,25	188	- 26,9
- Région	267,25	190,60	- 28,7
Emprunts :			
- FDES	400	450	+ 12,5
- Région	295	336,60	+ 25,9
- Marché financier	770	750	- 2,6
TOTAL	3.032,34	3.020,57	- 0,4

(1) Remboursement de T.V.A. inclus.

B.- L'EVOLUTION DES INVESTISSEMENTS DE LA SNCF-BANLIEUE.

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 646,66 millions de francs en 1981. 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 192,9 millions de francs en 1981 (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.

TABLEAU N° 25
Investissements du réseau
banlieue de la SNCF

	1980	1981	Variation en %
	(millions de F Ht)		
1. Programme normal			
- matériel roulant	415,78	305,91	- 24,4
- électrification	27,03	13,42	- 50,4
- installations fixes	269,88	327,33	+ 21,3
	712,69	646,66	- 9,3
2. Programme spécial (infrastructures)	354,95	192,94	- 45,6
Total	1.067,64	839,60	- 21,6

C.- LES OPERATIONS PROGRAMMEES PAR LA SNCF ET LA RATP

Le tableau ci-dessous indique les opérations financées en 1981 et 1982 ainsi que les opérations prévues en 1983. Le montant de la subvention de l'Etat figure en regard.

TABLEAU N° 26
Opérations d'investissements subventionnées par l'Etat
RER-RATP « réseau ferré »

(autorisations de programme en MF)

	1981	1982	1983
Auber-Nation	26	-	
Marne-la-Vallée - Noisy I	-	-	
Quais ligne de Sceaux (2ème tranche)	5,4	1,2	
Châtelet - Gare du Nord	45,6	9,3	9
Etudes RER	-	2,3	
Ligne 13 bis à Asnières	10,3	-	
Ligne 7 à Fort d'Aubervilliers	-	15	
Ligne 10 à Boulogne Jean Jaurès	7,2		
Ligne 5 à Bobigny	36	56,05	65,45
Ligne 7 à Villejuif	93,6	2,4	
Atelier de Massy	5,4	6,6	3,9
Noisy III - Torcy	15,6	-	
P.C.C. ligne B	11,7	0,9	2,7
Equipement interconnexion (ligne B)		10,8	5,4
Ligne 7 à Villejuif III		26,1	49,9
Prototype pilotage automatique (ligne A) ..		3,9	1,2
Atelier d'entretien du MI 79 à Boissy		8,9	2,1
Atelier de révision MI 79		11,1	13,5
RER adaptation ligne A			10,2
Ligne 1 à La Défense			6
RER métro : mesures conservatoires, acquisitions foncières, alimentation H.T.			5,3
	256,8	154,55	174,65
S.N.C.F.			
Massy - Pont de Rungis			
Invalides - Orsay	2,4		
Gare du Nord	16,5		9
Gare de Lyon	6		
Cergy - Puiseux	45,9		
Ermont - Invalides		112,8	
Gare du Nord - Gare de l'Est (couloir)			24
Bifurcation de Saint-Cyr			41,95
Interconnexion Ouest			8
	70,8	112,8	82,95

D.- LES AMENAGEMENTS DE VOIRIE POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS.

Ce chapitre fait l'objet d'une attention toute particulière dans le budget 1983 des transports puisque le montant des autorisations de programme qui lui sont affectées passe de 21,9 à 92,1 millions de francs. Cet accroissement spectaculaire est dû pour beaucoup à l'aménagement de sites propres pour transports collectifs.

Les projets programmés sont les suivants :

	Autorisations de programme 1982	Autorisations de programme 1983
Boulevard des Maréchaux	5,7	3
Couloirs de bus à Paris	3,55	2,5
Aménagement dans villes nouvelles		
. Evry	1,325	6
. Marne-la-Vallée	0,675	
Aménagement sur RN 305 et RN 192	10,665	32,6
Aménagement sur RN 186 Colombes- Gennevilliers		11
Aménagement Pont de Bondy		7
Sites propres alternatifs à des axes lourds RATP		30
	21,915 MF	92,1 MF

V.- LE PROBLEME DE LA REFORME DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS EN 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 a été 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 gouvernement a indiqué dans le projet de loi de finances pour 1983 qu'« une large concertation a été menée dans le cadre des groupes de travail pour recueillir les opinions et avis de toutes les parties intéressées. Cependant, les modalités d'application notamment sur le plan financier nécessitent encore un examen approfondi. Il convient en outre de faire coïncider l'application de (la) réforme avec la mise en oeuvre des textes relatifs à la décentralisation ». Aussi bien, le gouvernement propose-t-il à l'article 67 du projet de loi de finances pour 1983 de maintenir un an encore les modalités actuelles de financement.

CHAPITRE II

LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN PROVINCE

Comme la région parisienne, la province connaîtra en 1983 une **augmentation modérée des investissements** réalisés dans le secteur des transports. Après que les autorisations de programme ont diminué de plus de 30% en 1981 et augmenté de moitié en 1982, elles ne devraient progresser que d'un peu plus de 5% en 1983.

TABLEAU N° 27
Transports urbains en province
Subventions d'équipement

(en millions d'A.P.)

	1981	1982	1983	Variation 1982-83 (en %)
Aménagements d'infrastructures de voirie pour transports en commun	83	167	224	+ 34,1
Contrats de développement	70	60	72	+ 20
Métros de province	86	140	106	- 24,3
Plans de circulation	15	15	-(1)	-100
TOTAUX	254	382	402	+ 5,2

(1) Crédit transféré à la D.G.E.

Comme dans le budget de 1981, ce sont surtout les métros de province qui sont responsables de cette évolution. Mais un effort spectaculaire est fait en faveur des axes de circulation pour tramways et trolley-bus.

I.- LES METROS

Deux villes poursuivent l'agrandissement de leur métro : Marseille et Lyon. Une autre a le sien depuis peu : 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 19 rames de 4 voitures.

Le coût estimé du projet s'établit 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 200 millions (valeur septembre 1978) 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.

En ce qui concerne les tronçons Nord (Rougainville-Joliette) et Sud (Castellane-Dromel), les subventions allouées s'élèvent :

- pour 1982 à 62 millions de francs au titre des travaux préparatoires et à 152 millions de francs au titre du Fonds spécial de grands travaux ;

- pour 1983, à 43 millions de francs pour le tronçon Nord et à 40 millions de francs au titre de réévaluation de subventions anciennes.

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.

1°) Le prolongement de la ligne B du métro de la Part- Dieu à Jean Macé, commencé en 1979, est entré en service le 14 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, seuls des crédits de réévaluation ont été ouverts en 1982 (1,3 million de francs).

2°) Le prolongement de la ligne C à crémaillère entre la Croix-Rousse et Hénon, nécessité par la vétusté et l'engorgement des structures actuelles comportera l'aménagement de plusieurs stations existantes (Hôtel de Ville, Croix-Paquet, Croix-Rousse), l'élargissement ou le creusement de tunnels, et la construction d'une nouvelle station (Hénon). En outre le matériel roulant sera remplacé (coût : 69 millions de francs).

L'achèvement du projet est prévu pour 1984. Les autorisations de programme s'élèvent à 48,2 millions de francs pour 1982.

3°) La construction de la ligne D.

Ce projet consiste à réaliser une desserte de la zone sud-est de l'agglomération, de Saint-Jean à Parilly. La longueur de ce tronçon est de 8 km, la clientèle estimée à 145.000 voyageurs/jour et son coût total à 2,23 milliards de francs 1982.

Une première inscription est prévue dans le cadre du **Fonds spécial de grands travaux**. Son montant pour 1982 est de 200 millions de F. Elle devrait permettre la réalisation d'une première tranche de travaux, de Saint-Jean à Save-Gambetta.

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, soit à 462 millions de francs courants.

TABLEAU N° 28
Coût et financement du métro de Lille

(en millions de francs courants)

	1979 et antérieur	1980	1981	1982	1983	Total
Dépenses H.T.V.A.	696	600	430	320	84	2.058
C.P. Etat	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

En ce qui concerne les subventions de l'Etat, seuls des crédits de réévaluation (7 millions de francs) sont prévus au budget 1983 mais un crédit de 25 millions de francs sera dégagé au titre du Fonds spécial de grands travaux.

Le 1er janvier 1982, un premier tronçon de ligne avec 4 stations a été ouvert. Un nouveau tronçon sera ouvert en mars 1983, avant la mise en service complète de la ligne à la fin de 1983.

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 dans le financement des dépenses de fonctionnement hors intérêts des emprunts et amortissements des 101 principaux réseaux de province entre 1976 et 1980.

TABLEAU N° 29
Financement des dépenses de fonctionnement
des principaux réseaux de transports urbains de province
(1976-1980)

(en % du total)

	1976			1980		
	Villes avec versement transport	Autres villes	Total	Villes avec versement transport	Autres villes	Total
Recettes commerciales....	66,1	72,9	66,9	54,2	57,5	54,5
Versement transport	27,1	-	23,6	26,3	-	24,1
Communes	6,8	27,1	9,5	19,5	42,5	21,4
TOTAL	100	100	100	100	100	100

On relève en particulier l'accroissement spectaculaire de la part du financement assuré par les ressources propres des communes (de 9,5% à 21% des dépenses en 5 ans), 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 du fait :

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

- des coûts de carburants qui s'accroissent très fortement ces dernières années.

Dans le même temps, la recette moyenne par voyage représentative du prix moyen payé par l'utilisateur a décliné, les hausses tarifaires n'ayant pas suivi le coût de la vie.

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

TABLEAU N° 30
Couverture des dépenses d'exploitation des réseaux de transport
dans 10 grandes villes
(1981)

	Usagers	Employeurs	Collectivités locales	Total
Marseille	54,6	12,7	32,7	100
Lyon	68,3	15,3	16,4	100
Lille	50,9	nd	nd	100
Toulouse	50,5	22,5	27	100
Bordeaux	35,6	26,9	37,5	100
Nantes	47,8	19,6	32,6	100
Nice	63	31,1	5,9	100
Rouen	48,9	51,1	0	100
Valenciennes	63,4	36,6	0	100
Saint-Etienne	53,9	nd	nd	100

Rappelons que le versement transport est perçu actuellement dans 52 agglomérations de province de plus de 100.000 habitants à des taux variant entre 0,60% des salaires (Chambéry) à 1,50% (Lille, Lyon, Marseille). On sait que la loi du 4 août 1982 a étendu aux agglomérations dont la population est comprise entre 30.000 et 100.000 habitants le droit

d'instituer ce versement et, d'une façon générale, en a libéralisé les conditions d'utilisation. Plus d'une centaine d'agglomérations sont concernées par cette mesure.

B.- LES AMENAGEMENTS D'INFRASTRUCTURE DE VOIRIE.

Il s'agit d'un poste qui connaît une **augmentation importante** depuis deux ans : 83 millions de francs d'autorisations de programme en 1981, 167 millions en 1982 et 224 millions en 1983, soit presque un triplement en 2 ans. 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 ou seront subventionnées au cours de ces trois années. On y remarquera l'importance des lignes de tramway et trolleybus.

TABLEAU N° 31
Subventions pour les travaux de voirie programmés
en 1981, 1982 et 1983 (lois de finances)

(en millions de francs)

	Année 1981	Année 1982	Année 1983
TOTAL programmé	118,16	168,78	224
dont :			
- réseau de trolleybus de Nancy	33,74	-	-
- tramway de Strasbourg ...	-	-	10
- tramway de Nantes	22	71	80
- tramway de Marseille	-	-	17
- aménagement de voirie et de lignes de trolleybus à Grenoble	2	-	20
- liaison de la gare TGV au métro de Lyon	3,6	10,64	-
- aménagements liés à l'axe prioritaire est-ouest à Toulon	6,2	-	-
- mise en site propre et extension du tramway de Saint-Etienne	15	-	-

A ces dotations proprement budgétaires, s'ajoute depuis 1982 le financement dégagé par le **Fonds spécial de grands travaux**. Les travaux de voirie qui seront ainsi réalisés en province comprennent notamment (1) :

- gare routière de Fort-de-France	5 millions de francs
- axe Nord-Sud de Nantes	20 millions de francs
- tramway de Saint-Etienne	30 millions de francs
- aménagements de voirie à Rennes	5 millions de francs
- axe lourd à Toulon	<u>3 millions de francs</u>
- TOTAL	63 millions de francs.

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, dix-sept contrats ont été conclus de 1977 à 1981.

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 recul en 1982 (60 millions de francs en autorisations de programme contre 70 millions de francs en 1981), les crédits budgétaires sont à nouveau en progression : 72 millions de francs en autorisations de programme sont ouvertes pour 1983. **La mise au point des contrats semble ne pas aller toutefois 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.

(1) Compte non tenu des métros de province et du schéma régional Midi-Pyrénées.

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) dans l'incapacité. Elles résident également où 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 15 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 et Bretagne.

A.- LES POUVOIRS DES REGIONS EN MATIERE DE TRANSPORTS COLLECTIFS.

En matière de transports collectifs, les établissements publics régionaux (E.P.R.) se sont vus conférer par un décret du 30 août 1977 plusieurs pouvoirs importants :

- 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 avait 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 était ouverte jusqu'au 30 juin 1980.

En contrepartie de ces mesures de réorganisation l'Etat s'engageait 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 étaient mises en œuvre avant le 31 décembre 1981.

Il semble que cette procédure ne soit plus guère appliquée à l'heure actuelle. Il est vraisemblable que la future loi portant répartition des compétences des collectivités locales fixera de nouvelles règles de jeu à cet égard.

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 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.

En matière d'études, la contribution apportée par l'Etat de 1974 à 1981 s'est élevée à 10 millions de francs environ pour le Ministère des Transports et à 7 millions de francs environ pour la DATAR. Pour l'année 1982, le respect des prévisions - qui devrait se confirmer - ferait que l'Etat apporterait globalement une somme de l'ordre de 1 million de francs, somme qui, compte tenu des éléments dont on dispose actuellement, sera vraisemblablement nécessaire pour l'année 1983.

Pour la mise en oeuvre des opérations, la participation de l'Etat sur la période 1974-1981 a été d'environ 75 millions de francs. Au titre de l'année 1982, elle devrait être de l'ordre de 11 millions de francs ; au titre de 1983, il est prévu d'accorder une participation de 19 millions de francs.

On trouvera en annexe I le détail de ces sommes.

C.- LES SCHEMAS DEPARTEMENTAUX

Vingt-et-un 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), Pyrénées-Orientales, Allier, Côtes-du-Nord, Haute-Saône, Gironde, Nièvre, Nord et Haute-Marne (1982). Pour les premiers, la mise en oeuvre des opérations retenue 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 participation de ce dernier devrait s'élever à 2,5 millions de francs en 1983 comme en 1982 ;

- **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.

Les subventions ont représenté un montant de 21,9 millions de francs en 1980 et 1981. Elles devraient être de 23 millions de francs en 1982 et de 33 millions de francs en 1983 (ce qui correspond à la mise en oeuvre de 11 nouveaux schémas).

Au cours de sa séance du 14 octobre 1982, la commission a procédé sur le rapport de M^{lle} Irma RAPPUZZI, rapporteur spécial, à l'examen du projet de budget pour 1983 du Ministère des Transports (section commune, transports terrestres).

La commission a décidé, à la majorité, de soumettre à l'appréciation du Sénat le budget des transports (section commune et transports terrestres) ainsi que les articles 49 et 67 du projet de loi de finances pour 1983.

ANNEXES

ANNEXE I

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

(en millions de F)

RECETTES			Résultats comptables			Budget initial 1982
			1979	1980	1981	
Recettes commerciales						
Voyageurs	Réseau principal	1 ^{re} classe	1 971	2 093	2 317	3 170
		2 ^e classe	6 096	7 012	8 106	10 120
	Banlieue parisienne		925	1 113	1 261	1 447
Bagages			163	187	196	243
Marchandises (sauf Sernam)	Wagons	Recettes transports	10 169	11 336	11 945	13 950
		Recettes annexes	402	506	460	640
	Autres		214	238	257	284
Embranchements particuliers et manœuvres			88	104	116	119
SERNAM			2 280	2 652	2 968	3 394
Poste	Exercice en cours		385	453	466	600
	Ajustements au titre des exercices antérieurs		- 11	- 9	- 19	-
Total des Recettes commerciales			22 682	25 685	28 073	33 967
Autres recettes						
Interpénétrations et échanges de matériel, règlements de communautés			398	482	400	493
Travaux et prestations pour les tiers			834	873	906	877
Armement naval			349	392	459	523
Recettes diverses			784	979	1 077	1 122
Suppression d'éléments d'actifs			67	82	79	40
Produits financiers			322	659	1 188	557
Ecart de réévaluation			1 105	1 015	-	-
Total des autres recettes			3 859	4 482	4 109	3 617
Indemnités versées par l'Etat et les Collectivités Publiques						
Réductions tarifaires	Voyageurs	Réseau principal	1 597	1 741	1 890	2 324
		Banlieue parisienne	951	1 105	1 232	1 441
	Marchandises		101	109	125	147
Indemnité banlieue			605	711	966	1 115
Compensation pour missions de service public			1 675	1 934	2 233	2 466
Compensation pour retard tarifaire (art. 12 du CE)			-	174	490	-
Subvention forfaitaire			3 300	2 600	3 063	2 980
Ajustements au titre des exercices antérieurs			- 34	- 114	- 88	-
Total des indemnités			8 195	8 260	9 911	10 473
Total des recettes (A)			34 736	38 427	42 093	48 057

ANNEXE I

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

(en millions de F)

DÉPENSES	Résultats comptables			Budget initial
	1979	1980	1981	1982
Frais de personnel				
Rémunérations	14 552	16 423	18 518	21 605
Charges patronales	7 807	8 869	9 981	11 507
Energie de traction	1 176	1 588	1 842	2 218
Fonction Commercial				
Agences de voyages	160	189	219	281
Voyageurs				
Autres dépenses	755	880	1 063	1 404
Fonction Commercial Marchandises	356	382	371	412
Fonction Transport	571	647	738	859
Fonction Matériel	1 475	1 628	1 884	2 164
Fonction Equipement	2 522	2 727	3 073	3 380
Interpénétrations et échanges de matériel, règlements de communautés	361	368	387	437
Travaux et prestations pour les tiers	718	782	850	815
Armement Naval	315	389	457	454
Dépenses générales	202	269	324	352
Dépenses propres du SERNAM	1 311	1 530	1 683	2 049
Impôts	346	489	727	963
Dotations d'amortissement	1 872	2 028	2 179	2 653
Charges financières	2 928	3 318	4 864	5 790
Ecart de réévaluation	1 105	1 015	-	-
Ensemble	38 532	43 521	49 160	57 343
A déduire : Contribution de l'Etat aux charges :				
- d'infrastructure	3 472	3 949	4 520	5 117
- de passages à niveau	427	444	494	575
- d'installations maintenues pour trafics spéciaux	5	5	5	5
- ajustements au titre des exercices antérieurs	-	22	28	-
Total des dépenses (B)	34 628	39 101	44 113	51 646
Total des recettes (A)	34 736	38 427	42 093	48 057
Résultats (A) - (B)	+ 108	- 674	- 2 020	- 3 589

ANNEXE II

COMPTE D'EXPLOITATION DE LA RATP

	COMPTES 1981	BUDGET 1982
<i>Dépenses</i>		
Frais de personnel	5 538,2	6 547
Impôts et taxe	712	862
Energie	356,4	495
Matière, travaux et divers	900,6	1 020
Frais financiers	903,4	1 157
Amortissement (atténuation V.T.)	271,3	410
Autres dotations	80,2	410
Aléas		78
Solde créditeur	196,3	
Surveillance	-	35
		28
TOTAL des dépenses	8 958,4	10 629
<i>Recettes</i>		
Recettes directes	3 350,6	3 842
- carte orange	(1 414,7)	
- C.H.T.	(267,5)	
- Autres	(1 668,4)	
Remboursements	1 480,7	1 686
- C.O. et C.H.	(1 278,2)	(1 459)
- cartes émeraude + améthyste	(67,6)	(78)
- Autres	(134,9)	(149)
Dessertes déficitaires et villes nouvelles	13,1	16,5
Indemnité compensatrice	3 279	4 173,5
Produits commerciaux	151,4	163
Autres recettes	683,6	720
Produits lutte fraude		28
TOTAL des recettes	8 958,4	10 629

ANNEXE III

Programme d'investissement de la S.N.C.F.

(En Millions F hors taxes)

	Engagements		Paievements	
	1982 (rappel)	1983	1982 (rappel)	1983
I. Réseau principal :				
Matériel roulant	2 102	1 750	2 356	1 620
Mobilier et outillage	188	237	188	237
Installations fixes	3 693	3 926	3 345	3 900
Participations financières	75	40	75	40
T.G.V. (1)	551	861	1 119	1 783
Total I	6 609	6 814	7 083	7 580
II. Banlieue parisienne :				
Infrastructures et gares nouvelles (dont : sur financement spécial) ..	235	505	236	580
Autres augmentations de capacités	(219)	(496)	(225)	(568)
Amélioration de l'exploitation et autres réalisations	148	81	105	208
Renouvellement et modernisation des installations	113	144	185	158
Matériel roulant	75	132	76	79
	377	457	617	736
Total II	948	1 319	1 219	1 761
III. Armement naval :	243	-	-	-
Total général	7 800	8 133	8 302	9 341

(1) Ligne T.G.V. sud-est en 1982 ; ensemble T.G.V. y compris rames en 1983.

Source : F.D.E.S.

ANNEXE IV

Programme d'investissement de la R.A.T.P.

(En millions F hors taxes)

	Engagements		Paiements	
	1982 (rappel)	1983	1982 (rappel)	1983
I. Extension des réseaux :	791 (1)	884	699	702
II. Amélioration de l'exploitation : ...	333 (2)	318	371	416
III. Modernisation et gros entretien ...	711,5	752	658	714
IV. Matériel roulant	1 186,5	1 291	971	1 093
Total	3 022	3 245	2 699	2 925

(1) Dont 61 par réaffectation d'autorisations de programmes antérieures.

(2) Dont 45 par réaffectation d'autorisations de programmes antérieures.

Source : F.D.E.S.

DISPOSITIONS SPECIALES

Article 67 du projet de loi de finances

Cet article est devenu traditionnel, figurant dans chaque loi de finances depuis cinq ans. Il tend à maintenir en vigueur un an de plus le régime de l'organisation et du financement des transports en région parisienne. En effet, en vertu de l'article 6 de la loi du 6 mai 1976, la région Ile-de-France devrait définir et mettre en oeuvre la politique des transports dans l'agglomération parisienne. Toutefois, le transfert de compétences du syndicat des transports parisiens (regroupant l'Etat, la Région et les diverses collectivités locales intéressées) à la Région n'a pu s'opérer faute d'un accord entre les parties, notamment sur le plan financier. L'article 6 précité n'est donc pas encore entré en application.

Le présent article proroge d'un an – jusqu'au 31 décembre 1983 – le régime ancien « provisoirement » maintenu en vigueur, afin de poursuivre la concertation engagée à ce sujet et, d'autre part, de faire coïncider la future réforme des transports parisiens avec la mise en oeuvre de la prochaine loi relative aux compétences des collectivités locales.

Article 49 du projet de loi de finances

Cet article fixe les parts respectives de l'Etat et de la région d'Ile-de-France dans la réalisation des travaux d'équipement d'intérêt général. Il s'agit des subventions aux investissements réalisés par la RATP et la SNCF dans la région parisienne. Ces subventions s'élèvent à :

– 257,60 millions de F pour l'Etat, en diminution de 10 % par rapport à 1982,

– 601,10 millions de F pour la région d'Ile-de-France, en diminution de 6 % par rapport à 1982.

Ces dotations sont fixées dans l'attente de la réorganisation du financement des transports collectifs dans la région parisienne, réorganisation qui doit faire l'objet d'un projet de loi.

Votre Commission a décidé à la majorité de soumettre ces deux articles à l'appréciation du Sénat.