

PL/jdr
MINISTÈRE DES TRANSPORTS

—
DIRECTION GÉNÉRALE
DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

—
DIRECTION DES TRANSPORTS
TERRESTRES

—
Division des Etudes
Economiques

—
E 673

244, BOULEVARD SAINT GERMAIN (VIII^e)
CODE POSTAL 75775 PARIS CEDEX 16
TÉLÉPHONE : 544-39-93 - TELEX 25038 F
Poste 7621.

PARIS, LE 15 Septembre 1978

- RAPPORT FINAL DE
L'ETUDE DES REDUCTIONS SOCIALES
A LA S.N.C.F. -

Septembre 1978

Observatoire Economique
et Statistique des Transports

DOCUMENTATION

Réf. n° 1

CDAT
259

- Table des matières -

I/	Les réductions sociales à la S.N.C.F.	page 1
II/	Les objectifs de l'étude	page 2
III/	Déroulement de l'étude	page 5
IV/	Les aménagements des réductions sociales	page 5
IV.1/	Les aménagements des cartes de familles nombreuses	page 5
IV.2/	Les aménagements des abonnements pour élèves, étudiants et apprentis	page 14
IV.3/	Les aménagements des billets populaires de congés annuels	page 18
IV.4/	Les aménagements de la carte hebdomadaire de travail	page 22
V/	Conclusions	page 24

Observatoire Economique
et Statistique des Transports

DOCUMENTATION

Réf. n°

**CDAT
259**

Rapport final de l'étude des
réductions sociales à la S.N.C.F.

I/ Les réductions sociales à la S.N.C.F. :

Les voyageurs du réseau principal et du réseau de banlieue de la S.N.C.F. peuvent, dans certaines conditions, bénéficier de réductions tarifaires à caractère social, dont la compensation est à la charge du Ministère des Transports (1). Ces réductions sont distinctes des réductions créées par la S.N.C.F. dans le cadre de sa politique commerciale.

Le montant net de la compensation, en augmentation sensible depuis 1973, représente une part non négligeable du montant de la contribution totale du Ministère à la S.N.C.F. (\neq 10 %) comme l'indique le tableau ci-dessous :

	1973	1974	1975	1976	1977	1978
- compensations tarifaires voyageurs du Ministère des Transports (en millions de francs)	811	914	960,4	1208	1297	1481
- hausse par rapport à l'année précédente		+ 12 %	+ 5 %	+ 26 %	+ 7,4%	+ 14 %
- pourcentage de la contribution totale du Ministère des Transports	12 %	10 %	10 %	11 %	9 %	10 %
- part des compensations tarifaires voyageurs dans l'ensemble des recettes du trafic voyageurs	14,8 %	15 %	15,3 %	17,7 %	16,8 %	18 %

Des renseignements complémentaires sur chacune des réductions sociales sont données à l'annexe I avec une statistique générale sur le trafic voyageurs de la S.N.C.F. en 1976.

(1) Cette compensation du Ministère inclue en réalité celles des collectivités locales (3 %) du Ministère de l'Economie (1 %) et du Syndicat des Transports Parisiens (45 %). On désignera dans la suite du rapport cette compensation par "Compensation du Ministère".

La présente étude a essentiellement porté sur les quatre réductions qui après la carte orange, sont les plus importantes et représentent environ 64 % de la compensation tarifaire totale du Ministère des Transports :

estimations pour l'année 1978 d'après les tarifs au 1.5.78	montant du remboursement en millions de frs	% du remboursement tarifaire total du Ministère des Transports
Abonnements Hebdomadaires de Travail (A.H.T.)	359	24 %
Familles Nombreuses (F.N.)	222	15 %
Abonnements Elèves-Etudiants-Apprentis (A.E.E.A.)	221	15 %
Billets Populaires de congé Annuel (B.P.C.A.)	149	10 %
	951	64 %

Les quatre réductions ont des origines juridiques différentes dont il faut tenir compte dans la mise en oeuvre de leurs aménagements :

Les réductions F.N. et les A.H.T. ont été créés par la loi du 29 Octobre 1929 sur le nouveau régime du chemin de fer. Les A.E.E.A. existent depuis 1926 et sont devenus des réductions sociales à la suite d'une décision ministérielle prise en 1951.

Les B.P.C.A. ont été créés en 1936 par décision ministérielle, après le vote de la loi instituant les congés payés aux travailleurs.

II/ Objectifs de l'étude :

Dans cette étude, la préoccupation essentielle a été de rechercher la meilleure efficacité sociale de la compensation tarifaire de l'Etat et d'aménager les réductions dans ce sens.

Les objectifs découlent directement de cette préoccupation ; ils sont au nombre de quatre et leur importance est variable :

II.1. Contribution à la réduction des inégalités sociales :

La réduction des inégalités sociales est l'un des objectifs prioritaires du VIIème Plan et il paraît normal de s'interroger sur la contribution de l'Etat dans ce domaine.

La première mission de l'étude a été de vérifier si les réductions tarifaires sociales allaient réellement dans le sens d'une atténuation des inégalités sociales. Dans le cas contraire, les modifications nécessaires devaient être proposées.

Un premier sujet sur lequel une modification s'est imposée est celui de la répartition de l'aide de l'Etat entre les voyageurs de 1ère et de 2ème classe. Cette aide, en valeur absolue, est en effet supérieure en 1ère classe pour un trajet donné, en raison de l'existence d'un taux de réduction unique pour les deux classes. L'utilisateur de la 2ème classe reçoit ainsi une aide inférieure à celui de la 1ère classe dont les revenus sont en général supérieurs. Une modification de la réduction en 1ère classe aura de l'importance sur le plan politique mais ne portera cependant que sur 10 % de la compensation tarifaire totale du Ministère des Transports.

II.2. Cohérence des réductions sociales et des réductions commerciales :

Certaines réductions, créées par la S.N.C.F. au titre de sa promotion commerciale, sont par nature très proches des réductions sociales. C'est le cas apparemment des billets de famille et des cartes de familles nombreuses, de la carte Vermeil et des billets populaires annuels.

Il importait de rechercher les cas éventuels où les réductions sociales étaient équivalentes aux réductions commerciales et pouvaient être supprimées sans que les avantages accordés aux usagers ne soient modifiés.

II.3/ Le respect de contraintes financières et la cohérence avec les recommandations de la Cour des Comptes : (*)

Choisis en raison de leur compatibilité avec les deux objectifs précédents, les aménagements des réductions ont en outre respecté les deux obligations suivantes :

- ne pas augmenter la contribution financière de l'Etat et, si possible, ne pas réduire les recettes de la S.N.C.F.

(*) et de la Commission GUILLAUMAT

Toutefois, l'objectif de l'étude n'était pas de réaliser obligatoirement des économies sur la contribution de l'Etat. Ainsi une économie entraînée par la modification d'un tarif social pouvait être affectée à l'amélioration d'un autre tarif social.

- tenir compte des remarques faites sur les réductions tarifaires sociales par la Cour des Comptes et par la Commission Guillaumat (1).

La Commission Guillaumat considère que l'existence de réductions sociales au seul profit du chemin de fer est un facteur de distorsion de la concurrence. Elle recommande "de chercher à restreindre l'effet de ces réductions sur le marché des transports en les remplaçant, dans la mesure du possible, par des aides personnalisées non affectées".

Les réductions dont la suppression ne pourrait être retenue devraient être révisées pour limiter les compensations en 1ère classe, favoriser l'étalement des pointes et améliorer leur rendement social.

Les observations de la Cour des Comptes concernent notamment la comparaison entre les réductions commerciales et les réductions sociales. Leurs différences étant généralement le résultat d'une évolution juridique distincte plus qu'une différence de la nature, la Cour estime que leur prise en charge par l'Etat des réductions sociales a un caractère un peu arbitraire.

La Cour a également soulevé le problème de l'opportunité du maintien de l'aide de l'Etat en 1ère classe qu'elle estime de moins en moins justifié en raison de la réduction très sensible de l'écart de confort entre les deux classes.

II.4. Simplifier la gestion des tarifs sociaux :

Pour simplifier la gestion des tarifs et améliorer la présentation des différents types de réductions possibles, la diminution du nombre des taux de réduction a été examinée dans tous les cas où elle paraissait envisageable.

La gestion de certains tarifs sociaux est en effet assez complexe en raison du nombre élevé de taux de réduction différents. Ainsi, pour les cartes d'abonnement hebdomadaires de travail en Province, il existe 27 taux de réduction variant par tranche de 1 à 4 km entre 0 et 75 km.

(1) Les représentants de la S.N.C.F. qui ont participé à l'étude n'ont pas souscrit aux affirmations de la Cour des Comptes.

III - Déroulement de l'étude :

L'étude a été dirigée par un Comité Directeur animé par la Direction des Transports Terrestres et composé de représentants de la S.N.C.F.* et du S.A.E.F. (1)

Un groupe de travail a été chargé de proposer et d'évaluer les aménagements tarifaires envisageables compte-tenu des objectifs de l'étude.

Seuls les aménagements retenus par le Comité Directeur sont présentés dans la suite du rapport.

Leurs incidences financières ont été évaluées en supposant que les dépenses de la S.N.C.F. n'étaient pas modifiées par les éventuelles variations de trafic induites par les aménagements.

IV - Les aménagements des réductions sociales :

Les aménagements retenus par le Comité Directeur concernent

- les cartes de familles nombreuses
- les abonnements pour élèves-étudiants et apprentis
- les billets de congés annuels
- les abonnements hebdomadaires de travail.

IV.1. Les aménagements des cartes de familles nombreuses :

1/ présentation générale :

création de taux de réduction plus faibles en 1ère classe :

Le principe du taux de réduction identique pour les voyageurs des deux classes se traduit sur un parcours donné par une aide financière de l'Etat inférieure en 2ème classe à celle de la 1ère classe. (cf. le paragraphe II.1 page 3).

Corrigeant ce phénomène, l'aménagement proposé consiste à fixer des taux de réduction plus faibles en 1ère classe. Ces taux sont calculés de telle sorte que le montant de l'aide de l'Etat aux voyageurs des deux classes soit identique. Par exemple, pour un taux de 30% en 2ème classe, le taux correspondant en 1ère classe sera de 20 %.

/...

*Les représentants de la SNCF ont eu un rôle de conseiller technique, ne préjugant pas de l'avis ultérieur de la Société sur les propositions du rapport.

(1) S.A.E.F. Service d'Analyse Economique et Financière

• mesures en faveur des familles de 3 ou 4 enfants :

Ce second aménagement complète le précédent. Il s'inscrit conformément aux orientations du Gouvernement en faveur de l'aide aux familles et consiste à augmenter de 10 % en 2ème classe les taux de réductions actuelles pour les familles de 3 et/ou de 4 enfants.

Toutefois, les incidences financières pour l'Etat et pour la SNCF varient suivant que l'aide est accordée aux familles de 3 enfants, aux familles de 3 et 4 enfants ou aux familles de 4 enfants. La contribution de l'Etat est en particulier la plus forte dans les deux premiers cas.

Aussi, la présentation des trois variantes est-elle donnée dans la suite du rapport sans qu'un choix entre l'une d'entre elles ait été fait.

Un tel choix de nature politique doit en particulier tenir compte des incidences financières des aménagements qui seront retenus pour les autres réductions.

Nota :

La suppression de la réduction et la création, pour certaines familles, d'une aide supplémentaire non affectée, n'ont pas été retenues en raison de leur trop faible impact sur le niveau des allocations familiales (hausse inférieure à 1 %) et des réactions qu'elles provoqueraient sur le plan des transports de personnes (mesures contraires à la politique en matière d'économie des personnes, de sécurité des déplacements...).

2/ Incidences financières pour l'Etat et pour la S.N.C.F. des aménagements :

2.1/ Importance financière des réductions familles nombreuses :

Les chiffres du tableau ci-dessous sont des valeurs estimées pour l'année 1978 aux conditions économiques du 1.5.78. Ils illustrent la part importante des réductions familles nombreuses dans les recettes totales voyageurs de la S.N.C.F. (6 %) et dans la compensation du Ministère des Transports pour les réductions tarifaires (15 %). Ils permettront de situer l'importance du coût des deux aménagements proposés par rapport aux recettes de la S.N.C.F. et à la charge de l'Etat.

Réduction des familles nombreuses (estimation 1978)		
recettes SNCF TVA incluses (en millions de F)	1ère classe	141 MF
	2ème classe	311 MF
	total	452 MF
	% des recettes totales voyageurs	4 6 %
charges nettes du Ministère (en millions de F)	1ère classe	63 MF
	2ème classe	159 MF
	total	222 MF
	% de la compen- sation nette du Ministère	4 15 %

Le second tableau contient la répartition du trafic exprimé en voyageurs x kilomètres, suivant la classe et les taux de réduction. Il illustre l'importance relative de la catégorie des familles de 3 enfants (53,5 %) et la part assez faible de la 1ère classe dans l'ensemble du trafic (22 %)

Répartition du trafic des familles nombreuses, exprimé en voyageurs x km					
taux de réduction actuels	30 % (3 enfants)	40 % (4 enfants)	50 % (5 enfants)	75 % (6 enfants et plus)	Total
1ère classe	27 % (65%)	20 % (15%)	15 % (12%)	14 % (8%)	22%(100%)
2ème classe	73 % (50%)	80 % (17%)	85 % (18%)	86 % (15%)	78%(100%)
Total	100 % (53,5%)	100% (16,5%)	100%(17 %)	100% (13 %)	100%(100%)

La diminution du taux de réduction en 1ère classe qui constitue le premier aménagement proposé, concerne donc une part minoritaire des déplacements. De plus, en raison de la part importante des familles de 3 enfants, toute hausse des taux de réduction se traduira par un coût, pour l'Etat et la S.N.C.F., élevé si cette hausse concerne les familles de 3 enfants, plus faible si l'aide est exclusivement accordée aux familles de 4 enfants.

2.2/ Les incidences financières pour l'Etat et la S.N.C.F.

Le bilan financier des aménagements a été calculé par rapport à la situation actuelle. Les chiffres sont établis aux conditions économiques du 1.5.78.

Les incidences financières pour le Ministère des Transports sont égales à la variation de sa compensation pour réductions tarifaires.

L'évolution des recettes de la S.N.C.F. ne tient pas compte des éventuelles réductions de dépenses de la S.N.C.F. induites par une variation du trafic consécutive aux changements de tarifs.

Les variations du trafic ont été calculées par la formule habituelle connue sous le nom de "formule Hutter", donnant l'évolution du trafic en fonction des variations de tarif.

Pour la 1ère classe, il a été supposé que 50 % de la perte du trafic induite par la hausse des tarifs, était récupérée par la 2ème classe.

La hausse du trafic de 2ème classe est estimée à 3,8 % lorsque le taux de réduction passe de 30 à 40 %, et de 4,6 % lorsqu'il passe de 40 à 50 %. Ces deux hausses de trafic se traduisent par une augmentation des recettes de la SNCF et une hausse de la compensation tarifaire qui est généralement compensée par la baisse de la compensation en 1ère classe.

Quatre variantes ont été étudiées séparément sans qu'un choix entre l'une d'entre elles ne soit arrêté :

variante 0 : baisse générale des taux de réduction en 1ère classe

variante I : hausse du taux de réduction pour les familles de 3 enfants (de 30 à 40 %) et baisse générale des taux de réduction en 1ère classe

variante II : hausse du taux de réduction pour les familles de 4 enfants (de 40 à 50 %) et baisse générale des taux de réduction en 1ère classe

variante III : hausse des taux de réduction pour les familles de 3 enfants (de 30 à 40 %) et pour les familles de 4 enfants (de 40 à 50 %) et baisse générale des taux de réduction en 1ère classe.

Trois approches différentes ont été envisagées pour la mise en oeuvre de la variante III

variante III₁ :

L'ensemble des mesures est appliqué en une seule fois.

variante III₂ :

Il est supposé que la hausse des taux se fait progressivement, en deux étapes, d'abord les familles de 3 enfants, ensuite, les familles de 4 enfants.

variante III₃ :

La hausse réalisée en premier, concerne dans ce cas les familles de 4 enfants.

Ces trois variantes conduisent au même résultat mais leurs incidences financières sont, curieusement, assez différentes. Ce phénomène, apparemment peu logique, résulte des particularités du mode de calcul de la compensation financière de l'Etat.

Variante 0 : Baisse du taux de réduction en 1ère classe

Taux de réduction actuels	Taux de réduction modifiés			Variation de la compensation FN de l'Etat(1)		Variation des recettes F.N. de la SNCF		Bilan financier pour la SNCF	
	1ère et 2e classe	1ère classe	2ème classe	Valeur	pourcentage	Valeur	pourcentage	Valeur	% des recettes voyageurs totales
3 enf.	30 %	20 %	30 %						
4 enf.	40 %	25 %	40 %	-20,4 MF	- 9 %	+22,6 MF	+ 5 %	+2,2 MF	0,02 %
5 enf.	50 %	35 %	50 %						
6 enf. et +	75 %	50 %	75 %						

Variante I : Aide aux familles de 3 enfants et baisse des taux de 1ère classe

Taux de réduction actuels	Taux de réduction modifiés			Variation de la compensation FN de l'Etat (1)		Variation des recettes F.N. de la S.N.C.F.		Bilan financier pour la SNCF	
	1ère et 2e classe	1ère classe	2ème classe	Valeur	pourcentage	Valeur	pourcentage	Valeur	% des recettes voyageurs totales
3 enfants	30 %	25 %	40 %						
4 enfants	40 %	25 %	40 %	-5,8 MF	- 2,6 %	- 1,7 MF	- 0,4 %	- 7,5 MF	- 0,09 %
5 enfants	50 %	35 %	50 %						
6 enfants et plus	75 %	50 %	75 %						

Variante II : Aide aux familles de 4 enfants et baisse des taux de 1ère classe

Taux de réduction actuels	Taux de réduction modifiés			Variation de la compensation FN de l'Etat(1)		Variation des recettes F.N. de la S.N.C.F.		Bilan financier pour la SNCF	
	1ère et 2e classe	1ère classe	2ème classe	Valeur	pourcentage	Valeur	pourcentage	Valeur	% des recettes voy. totales
3 enf.	30 %	20 %	30 %						
4 enf.	40 %	35 %	50 %	-14,6 MF	- 6,6 %	+ 12,6 MF	+ 2,8 %	- 2 MF	- 0,02 %
5 enf.	50 %	35 %	50 %						
6 enf. et plus	75 %	50 %	75 %						

(chiffres au 1.5.78)

Variante III : Aide aux familles de 3 et 4 enfants et baisse des taux de 1ère classe :

Taux de réduction actuels	Taux de réduction modifiés		Variation de la compensation FN de l'Etat (1)		Variation des recettes F.N. de la S.N.C.F.		Bilan financier pour la SNCF		
	1ère et 2e classe	1ère classe	2ème classe	Valeur	pourcentage	Valeur	pourcentage	Valeur	% des recettes voyageurs totales
3 enf.	30 %	25 %	40 %	variante III1: +0,2 MF	+ 0,1 %	- 11,6 MF	- 2,6 %	- 11,4 MF	- 0,13 %
4 enf.	40 %	35 %	50 %	variante III2: +1,4 MF	+ 0,6 %	- 11,6 MF	- 2,6 %	- 10,2 MF	- 0,12 %
5 enf.	50 %	35 %	50 %	variante III3: +2,2 MF	+ 1 %	- 10,9 MF	- 2,4 %	- 8,7 MF	- 0,10 %
6 enf. et plus	75 %	50 %	75 %						

(chiffres au 1.5.78)

2.3/ Conclusions :

Le classement des quatre variantes diffère suivant le critère de choix retenu :

Si le critère financier est prioritaire, la variante 0 est la mieux placée; elle se traduit en effet par une baisse de 9 % de la compensation tarifaire F.N. du Ministère des Transports et une hausse de 5 % des recettes F.N. de la SNCF.

Parmi les trois autres variantes, c'est la variante II, favorable aux familles de 4 enfants qui est la mieux placée. Elle se traduit en effet par une baisse de 6,6 % de la contribution financière de l'Etat pour cette réduction et une hausse de 2,8 % des recettes familles nombreuses de la S.N.C.F. Le bilan financier pour la S.N.C.F. est cependant négatif, - 2 MF soit - 0,4 % des recettes familles nombreuses et - 0,02 % des recettes voyageurs totales.

(1) Ministère des Transports

Le choix entre les variantes est plus délicat si l'on tient compte de la politique actuelle de la famille qui privilégie tout particulièrement les familles de 3 enfants.

La variante I qui serait cohérente avec cette politique se traduit par une baisse de 3 % de la compensation de l'Etat mais son incidence sur le bilan financier de la S.N.C.F. est moins bonne que dans le cas de la variante II : - 7,5 MF soit - 1,6 % des recettes familles nombreuses et - 0,09 % des recettes voyageurs totales.

La variante III supprimerait cette contradiction en favorisant simultanément les familles de 3 et 4 enfants mais elle entraînerait une hausse de la compensation de l'Etat, faible dans le cas de la variante III₁ : (+ 0,2 MF), plus importante avec la variante III₂ (+ 2,2 MF soit + 1 % de la compensation de l'Etat pour les familles nombreuses).

3) L'utilisation des cartes de familles nombreuses et des billets de familles :

3.1/ présentation du problème :

Les conditions à remplir pour bénéficier de l'une ou l'autre de ces réductions sont telles que dans certains cas le billet de famille est plus avantageux que la carte famille nombreuse.

Ainsi les groupes familiaux représentés dans le tableau ci-après par un chiffre situé en dessous de la diagonale ont intérêt à utiliser le billet de famille de préférence à la réduction F.N.

Taille du groupe familial comprenant le père, la mère et les enfants	Prix payé avec un billet de famille en fonction du prix P plein tarif	Prix payé avec une réduction F.N.			
		famille de 3 enfants	famille de 4 enfants	famille de 5 enfants	famille de 6 enfants et plus
3	2,25 P	2,1 P	1,8 P	1,5 P	0,75 P
4	2,5 P	2,8 P	2,4 P	2 P	1 P
5	2,75 P	3,5 P	3 P	2,5 P	1,25 P
6	3 P	4,2 P	3,6 P	3 P	1,50 P

.../...

Ces conclusions sont modifiées si l'on remplace une des personnes du groupe familial par un autre ayant droit au billet de famille (ascendant de parents ou personne au service de la famille). Les cas où le billet de famille est plus intéressant deviennent plus nombreux.

En outre, une famille de 1 ou 2 enfants peut utiliser le billet de famille, à condition de former un groupe de 3 personnes minimum, alors qu'elle n'a pas droit à la carte famille nombreuse.

Toutefois, l'estimation précise du nombre des voyages x kilomètres où la "concurrence" entre les deux titres se pose réellement n'a cependant pas été possible parce que la nature et la taille de groupes de voyageurs n'est pas suffisamment connue :

1/ La connaissance des liens de parenté éventuels entre les membres des groupes est en effet indispensable pour savoir si l'utilisation du billet de famille est autorisée. En supposant cette information connue, il faut ensuite tenir compte de ce que la définition de la famille n'est pas la même pour les deux réductions.

En effet, dans le cas de la réduction famille nombreuse, la famille comprend le père, la mère et les enfants. L'usage de la carte est cependant possible pour des déplacements isolés de l'un des membres de la famille.

Dans le second cas, la notion de famille a un sens plus large. Les ascendants et les personnes au service de la famille sont considérés comme des membres de la famille. Toutefois, la taille du groupe familial en voyage doit être supérieure ou égale à 3.

2/ La taille des groupes de personnes utilisant la réduction famille nombreuse n'est pas connue.

Toutefois, les enquêtes statistiques faites récemment sur la S.N.C.F. ont montré que la taille des groupes de personnes était généralement faible. Sur Paris-Est les groupes de plus de 2 personnes représentent 2 à 3 % du trafic (2,5 % sur Paris-Nancy).

3.2/ Conclusion :

Si les doubles emplois entre les deux titres de réduction sont théoriquement possibles, mais ne peuvent dans l'état actuel des connaissances être chiffrés, il semble qu'ils soient dans la réalité peu nombreux puisque la taille des groupes de voyageurs à la S.N.C.F. est petite.

Cette affirmation est à rapprocher du faible taux d'utilisation du billet de famille (768 000 voyages avec billet de famille en 1976 contre 26 millions avec la carte de famille nombreuse).

Une enquête sur les conditions de voyage des groupes familiaux permettrait d'être plus précis sur cette question.

Il conviendrait en outre de vérifier si l'information des voyageurs sur le billet de famille est suffisante et si les conditions imposées pour son emploi, la notion de famille en particulier, sont bien comprises et ne sont pas dissuasives.

Une enquête sommaire auprès des utilisateurs de carte famille nombreuse permettrait de répondre à cette préoccupation.

IV.2. Les aménagements des abonnements pour élèves, étudiants et apprentis :

1/ présentation générale :

1.1. Les objectifs et l'impact social de l'aide financière de l'Etat :

L'Etat accorde une aide financière aux élèves, étudiants et apprentis pour que le coût de leur déplacement ne soit pas un obstacle au déroulement de leurs études.

Cette aide est importante à plusieurs titres :

- . son montant est de 180 MF pour 1976 soit 15 % de la compensation tarifaire voyageurs totale du ministère des transports
- . la participation des élèves, étudiants et apprentis au paiement de leur transport, inférieure à celle qui était prévue à l'origine de la réduction, représente environ 40 à 45 % du prix de l'abonnement commercial mensuel. Ce taux devrait être de 50 %.

Le tableau ci-dessous indique les taux de participation suivant la longueur moyenne des déplacements.

Les élèves ont été répartis en deux catégories, la catégorie normale et la catégorie des "Abonnés Scolaires Réglementés" (A.S.R.).

Dans cette dernière catégorie, sont regroupés les élèves qui reçoivent une aide des collectivités locales, complémentaires de celle de l'Etat. Cette aide varie suivant les collectivités locales et n'est accordée qu'en 2ème classe. Toutefois, un élève peut obtenir une carte de 1ère classe en payant le surclassement.

/...

	Elèves	Elèves-ASR (année 1977- 1978)	Apprentis	Etudiants
nombre d'abonnements vendus en année scolaire 1976-1977	8857 ± 702	55403	370	26727
trajet moyen 1ère grande ligne classe	237 ± 47 km	45 km	397 km	344 ± 17 km
2ème classe	126 ± 11 km	17 km	67 km	206 ± 10 km
* taux moyen de réduction correspondant au trajet moyen	1ère classe : 45 % (1)	40 % (2)	59 % (1)	55 % (1)
	2ème classe : 64 % (2)	30 (2)	45 % (2)	40 % (1)

1.1. Les deux aménagements étudiés :

suppression de la réduction en 1ère classe :

La suppression de la réduction en 1ère classe pour les élèves, étudiants et apprentis est une mesure qui paraît justifiée par trois raisons essentielles :

- Elle ne nuit pas à la mission de l'Etat qui maintient son aide pour les déplacements domicile-lieu d'études.

En outre, cette mesure ne pénalise qu'une faible partie des déplacements (environ 6 % des voyageurs x kilomètres).

Le surclassement en 1ère classe reste par ailleurs possible pour les abonnés qui le désirent et qui en ont la possibilité.

/...

* taux de réduction calculé par la SNCF en supposant par exemple le bénéficiaire de l'abonnement fait :

- (1) : 2 aller-retours par mois
- (2) : 4,3 aller-retours par mois.

- Elle répond correctement aux objections faites au paragraphe II.1 (page 3) à propos des inconvénients du taux de réduction identique dans les deux classes.
- Elle est cohérente avec les décisions des collectivités locales dont l'aide aux "Abonnés Scolaires Réglementés" concerne exclusivement la 2ème classe.

restriction de l'usage
de la carte d'abonnement
élèves-étudiants à l'in-
térieur de l'Académie
d'origine :

Pour que la réduction de l'Etat n'incite pas les élèves et les étudiants à faire de longs déplacements sans véritable justification, il est apparu souhaitable de proposer une restriction de l'usage de la réduction à l'intérieur de l'Académie du lieu de résidence principale.

Cette mesure peut évidemment faire l'objet de dérogations qui seront délivrées par les Inspecteurs d'Académie ou les Recteurs.

2/ Incidences financières de la suppression de la
réduction en 1ère classe :

Seule l'incidence financière de la suppression de la réduction en 1ère classe a pu être chiffrée.

La restriction à l'intérieur de l'Académie devrait se traduire par une baisse de la contribution de l'Etat.

Elle n'a cependant pu être chiffrée.

2.1. Importance financière des abonnements, élèves,
étudiants et apprentis :

Le tableau ci-dessous fournit les indications d'ordre financier qui permettront d'évaluer l'impact relatif de la suppression de la 1ère classe.

/...

Abonnements élèves - étudiants- apprentis		
estimation 1978		
recettes SNCF TVA incluses (en millions de francs)	1ère classe	12 MF
	2ème classe	123 MF
	Total	135 MF
	% des recettes totales voyageurs	≠ 2 %
charges nettes du Ministère (en millions de francs)	1ère classe	14 MF
	2ème classe	206 MF
	Total	220 MF
	% de la compensation nette totale de l'Etat	≠ 15 %

2.2. Incidences financières :

Dans l'état actuel du niveau tarifaire des abonnements EEA et des modalités du calcul de leur compensation, la suppression de la réduction en 1ère classe se traduirait par une hausse de 2,8 MF de la contribution de l'Etat. Ceci résulte en partie de ce que le produit moyen au voyageur x kilomètre en 1ère classe est inférieur à celui de la 2ème classe.

Pour corriger ce phénomène assez paradoxal, il est proposé d'appliquer, simultanément à la suppression de la réduction en 1ère classe, une hausse du prix de l'abonnement EEA en 2ème classe, afin de limiter à 50 % l'écart entre ce prix et celui de l'abonnement ordinaire. Cet écart de 50 % qui était en vigueur au moment de la création de l'abonnement E.E.A. n'est plus respecté depuis 1970.

Le bilan financier de l'application simultanée des deux aménagements se traduirait par une baisse sensible de la contribution de l'Etat pour cette réduction de - 9,5 % et une hausse des recettes de la SNCF de + 12 %, le bilan global étant cependant négatif pour la SNCF (- 5,3 MF) comme l'indique le tableau suivant.

/...

variation de la compensation de l'Etat pour la réduction	valeur	- 21 MF
	%	- 9,5 %
variation des recettes de la SNCF pour la réduction	valeur	+ 15,7 MF
	%	+ 12 %
bilan financier pour la SNCF	valeur	- 5,3 MF
	% des recettes voyageurs totales	- 0,06 %

La hausse des abonnements de 2ème classe serait la suivante, compte-tenu de la dernière hausse intervenue au 1er Mai 1978 :

- entre 15 et 28 % pour les déplacements inférieurs à 50 km
- environ 10 à 11 % pour les autres déplacements.

IV.3. Les aménagements des billets populaires de congés annuels :

1/ présentation générale :

Les trois aménagements proposés visent plusieurs objectifs à caractère social et économique :

. baisse de 30 % à 20 % du taux de réduction en 1ère classe :

Cette baisse est cohérente avec les mesures proposées pour les familles nombreuses. Elle égalise le montant de l'aide accordée par l'Etat aux voyageurs des deux classes.

de 10 %

La hausse/du taux de réduction en 2ème classe a également été étudiée; elle aurait pu atténuer les réactions des voyageurs de 1ère classe, tout en augmentant l'attractivité du billet dont le taux d'utilisation est faible (7 % des ayant-droits par an). Ses conséquences financières auraient cependant été trop lourdes : + 10 MF pour l'Etat, - 35 MF pour les recettes de la S.N.C.F.

. restriction de l'usage du billet annuel en dehors de quelques pointes de trafic :

Cette mesure s'inscrit dans le cadre des tentatives d'étalement des départs en vacances.

Les périodes de pointe où l'usage du billet serait interdit, doivent être choisies parmi les périodes qui posent les plus graves problèmes de capacité à la S.N.C.F. Leur nombre pourrait être limité à 8 ou 10 jours par an.

Extension du billet de congé annuel à de nouvelles catégories de bénéficiaires :

Les nouvelles catégories de bénéficiaires seraient choisies parmi les catégories suivantes :

- petits commerçants, en activité ou en retraite, adhérent ou ayant adhéré au centre de vérification des déclarations de revenus
- artisans-retraités
- pré-retraités
- chômeurs
- agriculteurs dont le revenu cadastral annuel est supérieur à 200 F
- maris des femmes salariées.

Pour ne pas entraîner une augmentation de la compensation globale de l'Etat pour le billet de congé annuel, l'effectif des nouveaux bénéficiaires serait limité à environ 140 000 personnes, ce qui représente le total approximatif des effectifs moyens des ayant-droits de trois catégories : maris des femmes salariées, artisans retraités et pré-retraités bénéficiant d'une garantie de ressource.

L'extension à d'autres catégories entraînerait une hausse de la contribution de l'Etat (cf. infra. § 2.2.).

2/ incidence financière des aménagements :

2.1. Renseignements financiers sur les billets de congé annuel :

Le tableau ci-dessous résume l'importance de cette réduction dans les recettes voyageurs de la S.N.C.F. et dans la charge financière de l'Etat.

Billet populaire de congé annuel (estimation 1978)		
Recettes SNCF TVA incluses (en millions de francs)	1ère classe	78 MF
	2ème classe	289 MF
	Total	367 MF
	% des recettes totales voyageurs	4,5 %
Compensation tarifaire de l'Etat (en mil- lions de francs)	1ère classe	27 MF
	2ème classe	122 MF
	Total	149 MF
	% de la compen- sation tarifaire	
	total du ministère des transports	≠ 10 %

2.2. Incidences financières :

Les seuls aménagements dont l'incidence financière a pu être chiffrée sont :

- La baisse du taux de réduction en 1ère classe de 30 % à 20 %

L'aménagement s'accompagnerait d'une baisse de 7 % de la compensation de l'Etat pour la réduction et d'une hausse légère (1 %) des recettes de la S.N.C.F.

Le bilan financier pour la S.N.C.F. est cependant négatif (- 7 MF) qui correspond à une baisse de 0,1 % de ses recettes totales voyageurs.

Les résultats sont résumés dans le tableau suivant :

variation de la compensation de l'Etat pour la réduction	valeur	- 10,2 MF
	%	- 7 %
variation des recettes de la SNCF pour la réduction	valeur	+ 3,2 MF
	%	+ 1 %
bilan financier pour la SNCF	valeur	- 7 MF
	% des recettes totales voyageurs	- 0,1 %

- L'extension à de nouvelles catégories de bénéficiaires

Chaque nouveau bénéficiaire représentera pour l'Etat une dépense supplémentaire moyenne de 72 F.

Les calculs de l'impact financier ont été faits avec les deux hypothèses suivantes :

- 10 % des membres de chaque catégorie utilisent effectivement la réduction qui leur est offerte ;
- le montant total de la dépense supplémentaire de l'Etat sera inférieur ou égal au montant de l'économie réalisée avec le premier aménagement (10,2 MF). L'effectif des nouveaux bénéficiaires sera, dans ces conditions, limité à 140 000 personnes environ, ce qui correspond approximativement aux ayant-droits des 3 catégories suivantes : maris des femmes salariées - pré-retraités ayant une garantie de ressource, artisans retraités.

- les recettes de la S.N.C.F. sont supposées constantes, les pertes de recettes étant compensées par les hausses de recettes en provenance des utilisateurs de la réduction qui n'effectuaient pas auparavant leur déplacement par le train.

Les résultats sont les suivants :

variation de la compensation financière de l'Etat pour la réduction	valeur %	≠ + 10 MF + 7 %
recettes SNCF	inchangées	-
bilan pour la SNCF	valeur % des recettes totales voyageurs	+ 10 MF + 0,1 %

Le tableau suivant contient le bilan financier des deux mesures :

- baisse de 30 % à 20 % du taux de réduction en 1ère classe
- extension de la réduction à de nouvelles catégories de bénéficiaires

variation de la compensation financière de l'Etat pour la réduction	valeur %	≠ 0 MF
variation des recettes SNCF des billets de congé annuel	valeur %	+ 3,2 MF + 1 %
bilan pour la SNCF	valeur % des recettes totales voyageurs	+ 3,2 MF + 0,04 %

IV.4/ Les aménagements de la carte hebdomadaire de travail

1. Présentation générale :

Cette réduction, valable uniquement en 2ème classe, limite la participation des usagers à un niveau très bas. Les taux de réduction varient en effet de 73 % à 81 % sur les lignes de banlieue de Province et de 62 % à 80 % en Région Ile de France (à l'exception du taux de 41 % pour les distances inférieures à 7 km).

Aucun aménagement à caractère social n'est donc apparu nécessaire. La distance limite fixée à 75 km ne doit pas être augmentée car cette mesure serait une incitation à l'allongement du déplacement domicile-travail. Sa diminution serait par ailleurs très peu populaire dès lors que les conditions de logement à la périphérie des villes sont souvent considérées comme un obstacle à la réduction du trajet domicile-travail.

une meilleure prise de conscience des taux de réduction

Il serait toutefois souhaitable de vérifier par des enquêtes si les usagers ont conscience de l'aide qui leur est accordée par l'Etat et par les employeurs. Cette prise de conscience les aiderait peut être à mieux comprendre l'importance des interventions de l'Etat et des collectivités publiques dans les transports.

une simplification de la gestion du titre en Province

L'étude du titre de réduction a par ailleurs montré que sa gestion était assez complexe en raison du nombre élevé de taux de réduction : 27 taux en Province compris entre 72,69 % et 81,41 %, 12 taux compris entre 40,9 % et 79,8 % en Région Ile de France, pour des déplacements inférieurs à 75 km.

Aucune proposition concernant la Région Ile de France n'a été faite dans le cadre de l'étude. Une telle mission ne peut en effet être conduite en dehors des travaux actuels du Syndicat des Transports Parisiens qui prépare une réorganisation de la tarification, compatible avec l'interconnexion des réseaux R.A.T.P. et S.N.C.F.

Sur les lignes de banlieue en Province, la création d'un taux unique (75 %) quelque soit la distance (variante I), ou de deux taux (70 % et 80 %) couvrant chacun une distance particulière (variante II) pourrait être envisagée.

Pour rendre cette mesure pleinement efficace, une nouvelle règle de calcul des prix des cartes au moment des hausses de tarifs devrait être adoptée. En vertu de cette règle, les prix majorés seraient calculés à partir du prix initial non arrondi. Aucun plafond de hausse ne serait en outre fixé pour les prix majorés arrondis.

2. Incidence financière :

Les deux variantes envisagées pour la simplification de la gestion des cartes (taux unique ou deux taux distincts suivant la distance) se traduisent par une baisse de la compensation de l'Etat et par une hausse équivalente des recettes de la S.N.C.F.

La baisse de la contribution de l'Etat est plus importante pour la variante I : - 12,6 MF au 1.5.78 soit - 3,5 % de la compensation de l'Etat pour cette réduction.

Toutefois, les perturbations sur les niveaux tarifaires seraient plus sensibles pour cette variante, compte tenu de la hausse assez importante des recettes de la S.N.C.F. (+ 12,6 MF soit + 5 % des recettes de cette réduction).

C'est pourquoi la variante II semble préférable au moins dans une première étape.

Le tableau suivant résume ces informations:

chiffres au 1.5.78	variante I		variante II	
	taux unique de 75 %		taux de 70 % de 0 à 14,5 km	taux de 80 % de 28,5 km à 75 km, avec variation linéaire des taux entre 14,5 km et 28,5 km
variation des charges de l'Etat	valeur	- 12,6 MF		- 2,2 MF
	% de la compensation de la réduction	- 3,5 %		- 0,6 %
variation des recettes de la SNCF pour la réduction	valeur	+ 12,6 MF		+ 2,2 MF
	% des recettes	+ 5 %		+ 0,9 %

V/ CONCLUSIONS :

Les aménagements proposés dans cette étude, devraient améliorer l'efficacité sociale de l'aide financière que l'Etat accorde aux voyageurs de la S.N.C.F. par l'intermédiaire des réductions sociales.

Ils n'entraînent pas d'augmentation du montant total de la charge du Ministère des Transports et peuvent, dans certains cas, la réduire. Leurs effets sur les recettes de la S.N.C.F. sont très faibles (hausse inférieure à 0,2 % ou baisse inférieure à 0,1 %) et ont été chiffrés en supposant que les variations éventuelles de trafic, induites par les aménagements n'avaient pas d'effets sur les dépenses de la société.

V.1/ Les aménagements des réductions familles nombreuses consistent à augmenter le taux de réduction en 2ème classe pour les familles de 3 et /ou 4 enfants et à le réduire en 1ère classe pour toutes les familles. Les nouveaux taux de la 1ère classe ont été calculés pour que l'aide publique soit, pour un trajet donné, identique dans les deux classes.

Quatre variantes ont été étudiées pour la mise en oeuvre de ces aménagements et leurs aspects financiers et sociaux ont été évalués. Toutefois, chacune d'elles ayant des aspects sociaux et financiers différents, aucun choix n'a été proposé dans le cadre de l'étude.

Les tableaux ci-dessous décrivent et résument les principaux aspects financiers des quatre variantes étudiées.

Sur le plan financier, la variante 0 est la mieux placée. Vient ensuite la variante II, favorable aux familles de 4 enfants. Toutefois la variante I est plus cohérente avec la politique actuelle de la famille qui privilégie les familles de 3 enfants et plus.

La suppression de la réduction et le transfert au profit de la Caisse Nationale des Allocations Familiales de la compensation tarifaire correspondante n'a pas été jugée intéressante en raison de son très faible impact sur les allocations familiales (hausse inférieure à 1 %).

	Situation Actuelle	Variante I (1)		Variante II (1)		Variante III (1)	
		aide aux familles de 3 enfants		aide aux familles de 4 enfants		aide aux familles de 3 et 4 enfants	
		1ère classe	2ème classe	1ère classe	2ème classe	1ère classe	2ème classe
famille de 3 enfants	30 %	25 %	40 %	20 %	30 %	25 %	40 %
4 enfants	40 %	25 %	40 %	35 %	50 %	35 %	50 %
5 enfants	50 %	35 %	50 %	35 %	50 %	35 %	50 %
6 enfants							
et plus	75 %	50 %	75 %	50 %	75 %	50 %	75 %

(1) Variante 0 : taux de 2ème classe inchangés.
nouveaux taux de 1ère classe : 20 %, 25 %, 35 %, 50 %.

	variation de la compensation F.N. de l'Etat (2) par rapport à la situation actuelle (estimation au 1.5.78)			variation des recettes F.N. de la SNCF par rapport à la situation actuelle (estimation au 1.5.78)		
	valeur	% de la compensation F.N. actuelle.	% de la compensation tarifaire totale voy.	valeur	% des recettes F.N.	% des recettes totales voyageurs.
<u>Variante I</u> aide aux familles de 3 enfants	- 5,8 MF	- 2,6 %	- 0,4 %	- 1,7 MF	- 0,4 %	- 0,02 %
<u>Variante II</u> aide aux familles de 4 enfants	- 14,6 MF	- 6,6 %	- 1 %	+ 12,6 MF	+ 2,8 %	+ 0,12 %
<u>Variante III</u> aide aux familles de 3 et 4 enf.	+ 0,2 à + 2,2 MF	+ 1 %	+ 0,1 %	- 10,9 MF à - 11,6 MF	- 2,4 %	- 0,13 %
<u>Variante 0</u> baisse des taux de 1ère classe	- 20,4 MF	- 9 %	- 1,4 %	+ 22,6 MF	+ 5 %	+ 0,27 %

(2) Ministère des Transports

L'étude des cas possibles de double emploi entre les billets de famille et les réductions familles nombreuses a montré l'impossibilité, dans l'état actuel des connaissances du trafic familles nombreuses, d'évaluer avec précision le nombre de voyageurs x kilomètres où ces double emplois existaient.

Toutefois, en raison de la part relativement faible des groupes de 3 personnes* dans le trafic voyageurs, il est possible d'affirmer que ces doubles emplois sont peu fréquents.

Une meilleure connaissance des conditions de déplacements des familles nombreuses permettrait d'être plus précis sur ce sujet et pourrait être obtenue par une enquête.

Cette enquête devrait en outre permettre de vérifier le niveau de connaissance des usagers sur les conditions d'emplois du billet de famille.

* ou plus

V.2/ En ce qui concerne les abonnements Elèves-Etudiants et Apprentis (E.E.A.), il est proposé de supprimer la réduction en 1ère classe et d'en restreindre le bénéfice à l'intérieur de l'Académie du lieu de résidence principale. Des dérogations pourront cependant être accordées sur proposition des recteurs et des inspecteurs d'Académie.

Seul, le bilan financier de la suppression de la réduction en 1ère classe a pu être chiffré.

Dans l'état actuel du niveau tarifaire des abonnements E.E.A. et des modalités de calcul de leur compensation, cette mesure entraînera une hausse de la contribution du Ministère des Transports de 2,8 MF au 1.5.78, soit environ + 1,3 % de la contribution actuelle pour cette réduction.

Pour corriger ce phénomène assez paradoxal, plusieurs solutions sont envisageables et font l'objet d'un examen approfondi. L'une d'entre elle pourrait consister à appliquer, simultanément à la suppression de la réduction en 1ère classe, une hausse du prix de l'abonnement EEA en 2ème classe afin de limiter à 50 % l'écart entre ce prix et celui de l'abonnement ordinaire. Cet écart de 50 % qui était en vigueur au moment de la création de l'abonnement E.E.A., n'est plus respecté depuis 1970.

La hausse correspondante de l'abonnement en 2ème classe serait comprise entre 15 et 28 % pour des déplacements inférieurs à 50 km et de 10 à 11 % au-delà.

Le bilan financier de ces deux mesures fait apparaître une baisse de 21 MF de la contribution de l'Etat et une hausse de 15,7 MF de recettes de la SNCF, le bilan global pour la SNCF étant négatif (- 5,3 MF soit - 0,07% des recettes voyageurs totales).

V.3/ Un des trois aménagements des billets de congé annuel est identique à celui proposé pour les voyages de 1ère classe avec les cartes de famille nombreuse. Il consiste à créer un taux en 1ère de 20 % inférieur à celui de la 2ème classe (30 %) et calculé de telle façon que l'aide de l'Etat soit identique pour les voyageurs des deux classes.

Ses conséquences financière seraient les suivantes :

- économies de 10,2 MF sur la contribution du Ministère des Transports.
- hausse de + 3,2 MF des recettes de la S.N.C.F.

Le second aménagement, prévoit l'extension du bénéfice du billet de famille aux maris des femmes salariées et à certaines catégories de non salariés. Cette extension se ferait dans la limite de l'économie réalisée avec l'aménagement précédent (10,2 MF et concernera environ 140 000 personnes.

Le troisième aménagement consiste à interdire l'usage de la réduction pendant certaines périodes de pointes de trafic. Il est proposé de choisir les mêmes périodes d'interdiction que pour la carte Verte. L'incidence financière de cet aménagement n'a pas été chiffrée.

.../...

	!variation de la compensation! !de l'Etat pour les billets! !de congé annuel par rapport !à la situation actuelle !(estimations au 1.5.78)			!variation des recettes des billets! !de congé annuel par rapport à la !situation actuelle !(estimations au 1.5.78)		
	valeur	% de la !compensa- !tion !actuelle	% de la !compensa- !tion tari- !faire to- !tale voy.	valeur	!% des recet- !tes actuel- !les du billet !congé annuel	!% des recet- !tes totales !voyageurs
taux de 20 % en 1ère clas- se	-10,2MF	- 7 %	- 0,7 %	+ 3,2 MF	+ 1 %	+ 0,04 %
extension à de nouveaux bénéficiari- res	+10,2MF	+ 7 %	+ 0,7 %	0	0	0
bilan des 2 mesures	0	0 %	0 %	+ 3,2 MF	+ 1 %	+ 0,04 %

V.4/ Aucun aménagement à caractère exclusivement social n'a été envisagé pour les cartes hebdomadaires de travail.

La distance de validité des cartes, 75 km, semble suffisante et il est proposé de ne pas la modifier.

Une information des usagers sur le taux élevé de réduction dont ils bénéficient, les aiderait à mieux comprendre l'importance des aides publiques aux déplacements domicile-travail.

Afin de simplifier la gestion des cartes sur les lignes de banlieue en Province, deux variantes d'aménagement sont proposées: un taux de réduction unique de 75 % quelque soit la distance ou deux taux 70 % et 80 % couvrant chacun une tranche de distance particulière.

Le bilan financier des deux variantes montre que la variante II aurait moins de répercussions sur les recettes, donc sur les tarifs, que la variante I :

/...

estimation au 1.5.78	variation de la compensation de l'Etat C.H.T. par rapport à la situation actuelle			variation des recettes C.H.T. par rapport à la situation actuelle		
	valeur	% de la compensation C.H.T.	% de la compensation tarifaire voyageurs totale	valeur	% des recettes C.H.T.	% des recettes voyageurs totales
<u>variante I</u> taux unique 75 %	-12,6 MF	- 3,5 %	- 0,9 %	+ 12,6MF	+ 5 %	+ 0,2 %
<u>variante II</u> 0-14,5 km : 70 % 14,5-28,5 km : variation linéaire 28,5-75 km : 80 %	-2,2MF	- 0,6%	- 0,1 %	+2,2 MF	+ 0,9 %	+ 0,1 %

Le tableau suivant résume les incidences financières de l'ensemble des aménagements proposés :

estimation au 1 - 5 - 1978	variation de la compensation de l'Etat(1) par rapport à la situation actuelle		variation des recettes S.N.C.F.		bilan financier pour la S.N.C.F.	
	valeur	% de la compensation voy - totale	valeur	% des recettes voy - totales	valeur	% des recettes voy - totales
- Familles nombreuses						
variante I	- 5,8 MF	- 0,40%	- 1,7 MF	- 0,02 %	- 7,5 MF	- 0,09 %
variante II	- 14,6 MF	- 1 %	+ 12,6 MF	+ 0,12 %	- 2 MF	- 0,02 %
variante III	+ 0,2 à + 2,2 MF	+ 0,1%	- 10,9 MF à - 11,6 MF	- 0,1 % à - 0,13 %	- 11,4 à - 8,7 MF	- 0,1% à - 0,12%
variante 0	- 20,4 MF	- 1,4 %	+ 22,6 MF	+ 0,2 %	+ 2,2 MF	+ 0,02 %
- Abonnements élèves étudiants - apprentis						
suppression du taux en 1ère classe	+ 2,8 MF	+ 0,3%	- 4,6 MF	- 0,06 %	- 1,8 MF	- 0,02 %
rattrapage tarifaire en 2ème classe	- 23,8 MF	- 2,5 %	+ 20,3 MF	+ 0,25 %	- 3,5 MF	- 0,05 %
réalisation simultanée des deux mesures	- 21 MF	- 2,2 %	+ 15,7 MF	+ 0,2 %	- 5,3 MF	- 0,07 %
- Billets populaires de consé annuel						
baisse du taux en 1ère classe de 30 à 20 %	- 10,2 MF	- 0,7 %	+ 3,2 MF	+ 0,04 %	- 7 MF	- 0,08 %
extension à de nouveaux bénéficiaires	+ 10,2 MF	+ 0,7 %	0	0	+ 10,2 MF	+ 0,12 %
bilan des deux aménagements	0	0	+ 3,2 MF	+ 0,04 %	+ 3,2 MF	+ 0,04 %
- Cartes hebdomadaires de travail						
variante I	- 12,6 MF	- 0,9 %	+ 12,6 MF	+ 0,2 %	0	0
variante II	- 2,2 MF	- 0,1 %	+ 2,2 MF	+ 0,1 %	0	0
BILAN (2)	- 21 MF à - 54, MF	- 2,2 % à - 5,6%	+ 9,5 MF à + 54,1 MF	+ 0,09 % à + 0,6 %	+ 0,1 MF à - 11,5 MF	+ 0,001 % à - 0,11 %

(1) Ministère des Transports

(2) Les deux valeurs du bilan correspondent respectivement à la situation la plus favorable et la moins favorable pour l'Etat. Elles ne coïncident pas forcément avec les deux valeurs extrêmes pour la S.N.C.F.

ANNEXES

A N N E X E I

- I.1/ Liste des réductions sociales et commerciales
- I.2/ Trafic des réductions sociales en voyageurs
- I.3/ Trafic des réductions sociales en voyages x
kilomètres
- I.4/ Compensation tarifaire voyageurs de l'Etat
- I.5/ Statistique générale du réseau commercial
de la SNCF.

ANNEXE I-1

S.N.C.F.

TARIFS COMMERCEAUX ET TARIFS SOCIAUX

Réduction: en %	Tarifs commerciaux	Tarifs sociaux
0 %	Plein tarif	
20 à 30 %	- Billets tauristiques - Billets de congrès - Groupes de 10 personnes - Carte Vermeil	- Familles nombreuses (3 enfants) - Billets aller retour populaires congrès annuels économiquement faibles retraites, pensionnés
30 à 40 %	- Abonnements "1/2 tarif", compte- tenu du prix de la carte - Groupes de 25 personnes	- Familles nombreuses (4 enfants)
40 à 50 %	- Billets de famille - Divers tarifs (titre IV)	
50 %	- Colonies de vacances - Pèlerinages	- Familles nombreuses (5 enfants) - Réformés ou pensionnés de guerre (25 % à 45 % d'invalidité)
60 %	- Abonnements ordinaires	
75 %		- Promenades d'enfants - Militaires - Réformés ou pensionnés de guerre (50 % et plus d'invalidité) - Cartes hebdomadaires de travail (réduction moyenne approximative) - Prisonniers et leur escorte
75 à 100 %		- Abonnements pour élèves, étudiants et apprentis - Permis de visites aux tombes militaires (gratuits) - Guides des aveugles civils (gratuits)

RECAPITULATION DES TRAFICS EN VOYAGEURS

	1974				1975				1976			
	1 ^{re} CR.	2 ^e CR.	TOTAL		1 ^{re} CR.	2 ^e CR.	TOTAL		1 ^{re} CR.	2 ^e CR.	TOTAL	
	%	%	v.	%	%	%	v.	%	%	%	v.	%
Abonnements habituels adhésifs de travail	-	78,2	319,2	76,8	-	65,2	271,2	64,0	-	44,1	186,2	43,2
Familles nombreuses	47,9	6,3	29,28	7,1	42,5	6,0	28,27	6,7	33	5,5	26,01	6,1
Abonnements pour élèves, étudiants, agents	15,3	12,7	56,9	13,7	13,9	12,8	58,5	13,8	11,7	13,1	56,27	13,1
Billets populaires: voyages annuels	-	-	3,75	0,9	7,1	-	3,97	0,9	6,6	0,8	3,94	0,9
également familles	-	-	0,004	(n)	-	(n)	(n)	-	-	(n)	0,004	(n)
retraités	-	-	0,83	0,2	2,0	-	0,89	0,2	2,0	0,2	0,95	0,2
total	9,1	1,0	4,59	1,1	9,1	1,0	4,86	1,1	8,6	1,0	4,894	1,1
Réformés, prisonniers de guerre	8,9	0,4	2,13	0,5	8,1	0,4	2,09	0,5	7,2	0,2	1,64	0,4
Promenades d'enfants	0,1	0,4	1,828	0,4	(n)	0,4	1,79	0,4	(n)	0,5	1,92	0,4
Abonnements réduits de la zone tarifaire de poche médiane	16,7	(n)	1,5	0,4	8,9	(n)	0,85	0,2	-	-	-	-
Carte Orange	-	-	-	-	17,5	13,2	56,39	13,3	39,5	35,6	153,61	35,7
TOTAL	100	100	415,428	100	100	100	423,95	100	100	100	430,549	100

RECAPITULATION DES TRAFICS EN VOYAGEURS - KILOMETRES

	1974				1975				1976			
	1 ^{re} CR	2 ^e CR	TOTAL		1 ^{re} CR	2 ^e CR	TOTAL		1 ^{re} CR	2 ^e CR	TOTAL	
	%	%	VxKm	%	%	%	VxKm	%	%	%	VxKm	%
Abonnements hebdomadaires de travail ^{292 MF}	-	43,5	5627	38,6	-	35,7	4864	31,8	-	24,5	3467	22,0
Familles nombreuses ^{181 MF}	52,9	18,7	3289	22,6	50,7	19,1	3432	22,5	45,2	17,4	3169	20,2
Abonnements pour élèves, étudiants, apprentis ^{11 MF}	11,3	16,4	2311	15,9	12,1	17,1	2530	16,6	12,9	17,4	2667	17,0
Billets populaires : congés annuels ^{144 MF}	20,1	15,4	2324,5	16,0	20,4	14,9	2369,8	15,5	21,3	14,0	2315	14,7
Économiquement faibles	-	(n)	2,2	(n)	-	(n)	2,2	(n)	-	(n)	1,8	(n)
Retraités	4,3	3	457,6	3,1	6,5	3,0	519,4	3,4	6,8	3,1	536,8	3,4
total	24,4	18,4	2784,3	19,1	26,9	18,9	2891	18,9	28,1	17,1	2853,6	18,1
Régionnaires, pensionnés de guerre	10,3	1,1	307	2,1	8,0	1,0	269	1,8	9,1	1,0	276	1,8
Promenades d'enfants	0,1	1,8	231	1,6	(n)	1,6	212	1,4	(n)	1,9	274	1,7
Abonnements ordinaires de la zone tarifaire de poche britannique	1,0	0,1	19	0,1	0,5	(n)	11	(n)	-	-	-	-
Carte Orange	-	-	-	-	1,8	7,6	1069,6	7,0	4,7	20,7	3013	19,2
TOTAL	100	100	14568,3	100	100	100	15278,6	100	100	100	15712,6	100

RECAPITULATION DES CHARGES NETTES

	1974				1975				1976			
	1 ^{re} Cl.	2 ^e Cl.	TOTAL	%	1 ^{re} Cl.	2 ^e Cl.	TOTAL	%	1 ^{re} Cl.	2 ^e Cl.	TOTAL	%
versements hebdomadaires de travail	-	438 650 593	438 650 593	48,2	-	354 464 812	354 464 812	37,1	-	292 602 737	292 602 737	24,2
millés nombreuses	53 861 582	111 286 888	165 148 470	18,2	54 963 712	125 849 129	180 812 841	18,9	51 629 573	129 594 246	181 223 819	15,0
versements pour élèves, étudiants, apprentis	10 186 037	136 060 279	146 246 316	16,1	10 656 142	145 697 643	156 353 785	16,4	11 513 489	168 244 333	179 757 822	14,9
abattements réguliers : congés annuels	18 752 259	82 710 287	101 462 546	11,1	20 351 530	90 498 460	110 849 990	11,6	22 677 978	99 523 789	122 201 767	10,1
acomptes faibles	-	90 407	90 407	-	-	98 946	98 946	-	-	86 208	86 208	-
retraits	3 740 757	15 050 049	18 790 806	2,1	5 875 837	17 223 134	23 098 971	2,4	6 519 632	19 421 500	25 941 132	2,2
Total	22 493 016	97 850 743	120 343 759	13,2	26 227 367	107 820 540	134 047 907	14,0	29 197 610	119 031 497	148 229 107	12,3
formés, pensionnés de guerre	17 358 190	9 247 113	26 605 303	2,9	18 701 243	9 599 051	28 300 294	3,0	17 592 977	10 203 898	27 796 875	2,3
mesures d'enfants	106 312	10 452 629	10 558 941	1,2	13 964	11 339 604	11 353 568	1,2	2 821	17 555 208	17 558 029	1,5
versements ordinaires de la zone tarifaire de poche britannique	1 665 829	236 592	1 902 421	0,2	945 010	135 619	1 080 629	0,1	-	-	-	-
zone Orange	-	-	-	-	2 512 353	86 124 243	88 636 596	9,3	8 843 828	351 243 372	360 087 200	29,8
TOTAL	105 670 966	803 785 437	909 456 403	100	114 019 791	841 030 641	955 050 432	100	118 780 298	1 088 475 291	1 207 255 589	100

CATEGORIE'S	VOYAGES (en milliers)			VOYAGEURS-KILOMETRES (en millions)			RECETTES TVA incluse (en milliers de F)			Produit du voyageur-kilomètre (en centimes) (1)		
	1ère classe	2ème classe	Ensemble	1ère classe	2ème classe	Ensemble	1ère classe	2ème classe	Ensemble	1ère classe	2ème classe	Ensemble
billets ordinaires												
- Plein tarif	11 473	128 101	139 574	3 126,5	11 450,8	14 577,3	818 232	2 069 443	2 887 675	26,17	18,07	19,81
- Demi tarif (2)	2 925	13 928	16 853	823,6	2 394,2	3 217,8	108 409	210 099	318 508	13,16	8,78	9,90
- Vermeil	1 227	5 274	6 501	492,3	1 140,5	1 632,8	90 010	140 697	230 907	16,28	12,35	14,14
- Militaires	2 108	18 053	20 161	751,0	5 532,6	6 283,6	49 203	245 291	294 504	6,66	4,43	4,69
- Familles nombreuses	2 833	23 181	26 014	719,6	2 551,8	3 271,4	115 104	254 007	369 111	15,00	9,95	11,28
- Réformés de guerre (3)	1 172	1 908	3 080	261,2	247,6	508,8	20 857	14 491	35 348	7,99	5,85	6,95
- Faveurs	1 439	6 733	8 172	91,9	316,8	408,7	5 505	12 780	18 285	5,99	4,03	4,47
- Aller et retour touristiques	311	1 492	1 803	260,5	1 288,5	1 549,0	50 878	171 396	222 274	19,53	13,30	14,35
- Aller et retour populaires	737	4 157	4 894	443,4	2 461,6	2 905,0	78 674	291 623	370 247	17,73	11,85	12,75
- Groupes ordinaires (non compris B.I.G)	156	1 792	1 948	53,7	746,4	800,1	10 070	87 157	97 227	18,75	11,68	12,15
- Familles	123	645	768	66,6	408,3	474,9	10 248	40 645	50 893	15,39	9,95	10,72
- Colonies de vacances	0,3	860	860	0,13	495,7	495,8	16	37 177	37 193	12,93	7,50	7,50
- Promenades d'enfants	0,1	1 922	1 922	0,03	273,9	273,9	2	11 269	11 271	6,72	4,11	4,12
- Pèlerinages	39	694	733	33,1	582,1	615,2	3 830	45 374	49 204	11,57	7,79	8,00
- Sportifs et activités de plein air	-	192	192	-	98,3	98,3	-	12 459	12 459	-	12,67	12,67
- Billets valables dans les trains désignés (DD T IV)	237	3 593	3 830	79,6	910,9	990,5	17 028	98 847	115 875	21,39	10,85	11,70
- Congrès	82	273	355	37,8	120,6	158,4	7 836	16 631	24 467	20,73	13,79	15,45
- Transports avec «Bons de Chemin de fer»	6,1	258	265	5,02	200,0	205,0	329	8 843	9 172	6,55	4,42	4,47
- Billets divers (4)	1 191	4 620	5 811	371,9	1 733,3	2 105,2	47 628	202 582	250 210	12,81	11,69	11,89
- Permis à paiement différé	134	218	352	53,6	57,8	111,4	12 276	8 836	21 112	22,90	15,29	18,95
- Carte d'abonnement donnant droit aux tarifs réduits (titre III et VI)	-	-	-	-	-	-	75 984	63 109	139 093	-	-	-
ENSEMBLE DES VOYAGEURS - BILLETS	26 195	217 894	244 089	7 671,5	33 011,6	40 683,1	1 522 159	4 042 957	5 565 116	19,84	12,25	13,68
Cartes hebdomadaires de travail	-	186 152	186 152	-	3 464,7	3 464,7	-	201 483	201 483	-	5,82	5,82
Abonnements trimestriels	-	143	143	-	18,1	18,1	-	1 661	1 661	-	9,18	9,18
Abonnements ordinaires	3 237	59 893	63 130	624,7	2 938,7	3 563,4	61 862	157 533	219 395	9,90	5,36	6,16
Cartes à paiement différé	560	7 185	7 745	176,7	155,9	332,6	17 452	11 756	29 208	9,88	7,54	8,78
Abonnements cartes orange	3 389	150 224	153 613	74,4	2 939,2	3 013,6	9 838	207 082	216 920	13,21	7,05	7,20
Cartes améthyste	-	203	203	-	2,1	2,1	-	305	305	-	14,19	14,19
ENSEMBLE DU TRAFIC	33 381	621 694	655 075	8 547,3	42 530,3	51 077,6	1 611 311	4 622 777	6 234 088	18,85	10,87	12,21
Couchettes	1 059	6 523	7 582	-	-	-	29 607	182 716	212 323	-	-	-
RECETTES DIVERSES	Nombre (en milliers)	Poids (en tonnes)	Recettes (milliers de F)	<p>(1) Le produit du voyageur-kilomètre est celui qui résulte du tarif ; il est produit moyen lorsque la rubrique reprend plusieurs taux de réduction ou plusieurs tarifs. La moyenne des classes est obtenue en divisant la recette totale par le nombre de voyageurs-kilomètres de l'ensemble de ces classes.</p> <p>(2) Enfants de 4 à 10 ans du tarif général, billets délivrés sur présentation des cartes à demi-tarif, titre III, économiquement faible et coupures de la Banque de Paris.</p> <p>(3) Réformés de guerre - loi et convention</p> <p>(4) Billets d'étudiants étrangers, aller et retour conjoints fer-avion, foires, expositions, Eurotaxis, BIG, Only Rail, Roissy-Rail, etc.....</p> <p>(5) Nombre total des enregistrements et recette totale perçue au titre «Bagages» (droit d'enregistrement et taxes d'excédent).</p> <p>(6) Nombre d'enregistrements pour lesquels une taxe d'excédent a été perçue et recette des excédents (à l'exclusion des droits d'enregistrement)</p> <p>(7) Nombre d'autos transportées.</p>								
- Surclassements d'agents SNCF	38	-	1 000									
- Indemnités forfaitaires	291	-	6 203									
- Suppléments autorails et trains rapides	4 516	-	55 247									
- Suppléments TEE	2 956	-	74 142									
- Titres de réservation de places assises	11 237	-	44 005									
- Tickets de qual.	16 614	-	16 614									
- Perceptions diverses	-	-	7 126									
- Enregistrements (5)	2 121	-	49 059									
- Excédents (6)	326	-	11 052									
BAGAGES ORDINAIRES	-	67 234	-									
- Poids total brut	-	8 339	-									
- Poids taxé	-	-	-									
VALEURS ACCOMPAGNÉES	164 (7)	136 900	44 024									
- autres services autos	108 (7)	97 500	12 353									
- Total	262 (7)	236 400	56 377									
CHENS ECONOMIQUES	521	-	6 495									
Total	8 282	-	33 796									

total recettes voyageurs 1976 = 6.150 MF
 recettes voyageurs au 1.5.78 = 8.153 MF (chiffre 1976 x 1,226) (1)
 (1) selon titre