

les entreprises de transports collectifs urbains

essai d'analyse

J.J. CHAPOUTOT
J. GAGNEUR

Mars 1974





AVERTISSEMENT

Ce rapport constitue le produit d'une recherche qui a été effectuée grâce au concours du Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme, Service des Affaires Économiques et Internationales (Marché n° 73 00372 00123 75 01).

La présente édition reproduit le compte rendu scientifique de fin de contrat. Conformément à l'usage, son contenu n'engage que la responsabilité de ses auteurs.

Un certain nombre de responsables de sociétés de transport ont bien voulu nous aider en répondant à nos questions et en rassemblant, pour nous, des données chiffrées.

Certaines de ces informations revêtant un caractère relativement confidentiel, c'est d'une manière collective et anonyme que nous tenons à les remercier.

TABLE DES MATIERES

<u>INTRODUCTION</u>	1
<u>CHAPITRE 1 : ETAT DE L'INFORMATION ET REMARQUES METHODOLOGIQUES</u>	5
1 - Etat de l'information publiée	5
11 - Les statistiques générales	5
111 - L'étude quantitative de J. C. TOUTAIN	5
112 - Les rapports de la Commission des Comptes des Transports de la Nation	6
113 - Les travaux de l'I. N. S. E. E.	9
1131 - Au niveau régional	
1132 - Au niveau national	
1133 - L'enquête de G. NORADOUNGIAN	
1134 - L'étude de J. C. GUILLOZ	
114 - Observations	17
12 - Les autres sources générales possibles	22
121 - L' O. C. D. E.	22
122 - L' I. R. T.	22
123 - Les rapports annuels de l'Inspection des Voies Ferrées Secondaires et des Transports Urbains (V. F. S. T. U.)	23
124 - Le Service Régional de l'Equipement	24
13 - Les publications internes à la profession	24
14 - L'information locale	26
15 - Les efforts de systématisation de l'information : le questionnaire de la Direction des Transports Terrestres (D. T. T.)	26
2 - Conclusions et remarques méthodologiques.	27
<u>CHAPITRE 2 : LES CARACTERISTIQUES GENERALE DE L'EXPLOITATION</u>	35
1 - Le cadre juridique de l'activité des entreprises de transports collectifs urbains	35

11 - Le principe de la concession de service public	36
111 - L'autorité concédante	36
112 - Le périmètre urbain et le monopole d'exploitation	37
113 - Les trois régimes juridiques et financiers possibles	39
1131 - La concession aux risques et périls	
1132 - L'affermage	
1133 - La régie intéressée	
12 - La régie directe, exception au principe général	41
13 - La distinction entre domaine privé et domaine public des entreprises	41
14 - La tutelle administrative	42
2 - Les catégories économiques et l'appréciation des problèmes de fonctionnement des entreprises	42
21 - L'approche en termes physiques	42
211 - L'offre de transports	42
212 - La demande de transports	44
213 - Observations	44
22 - Les éléments de l'analyse économique	48
221 - L'exploitation des réseaux	49
222 - L'investissement	52
223 - La productivité	55
2231 - L'évaluation de la productivité interne	
a) le service du mouvement	
b) les ateliers	
c) les services administratifs	
2232 - La productivité externe	
224 - Les rapports de travail	68
225 - Les tarifs	70

CHAPITRE 3 : LES ENTREPRISES : STRUCTURATION ET TENDANCES

	75
1 - L'analyse financière des entreprises	75
11 - Les sources de l'information financière	76
111 - La documentation	76
112 - Les entretiens	77
12 - Les échantillons	78
13 - Les groupes	79
C. G. F. T. E.	82
Continentale d'Entreprises Industrielles	87
TRANSEXEL	92
C. G. I. T.	103
S. P. I. T.	107
2 - L'intégration des entreprises dans les groupes	118

21 - Les relations fonctionnelles	119
22 - Hypothèses sur la circulation du capital	122
3 - Une étude de cas : Strasbourg.	126



INTRODUCTION

L'interrogation qui était à l'origine de cette recherche avait été produite à partir d'un précédent travail, au cours duquel nous avons été amenés à étudier, de façon relativement détaillée, l'évolution des deux réseaux de transports urbains de Grenoble et de Saint-Etienne.

A leur propos, nous avons abouti à mettre en évidence trois thèmes principaux susceptibles de décrire chaque situation locale, et que nous exprimions ainsi :

- " - mode de traction, mode de roulement, types de matériels
- nature et configuration des réseaux
- définition de l'autorité de tutelle et rapports de pouvoir" (1).

La principale conclusion que nous avons tirée de cet aspect de la recherche était, alors, que chaque phase de l'évolution historique des réseaux étudiés était marquée par une configuration particulière de l'articulation de ces trois thèmes. Dans ces conditions, le passage d'une phase historique à une autre se manifestait dans ce qu'on peut appeler une "situation de crise" (terme effectivement utilisé à chacune des périodes concernées), impliquant ensemble les trois thèmes dans un débat qui, d'une part les unifiât, d'autre part pouvait être impulsé, de façon dominante, par l'un d'entre eux. Et nous disions ceci : "C'est dans l'unité de ces trois thèmes que l'on peut voir que la question fondamentale est celle de l'existence, de la nature et des structures d'un capital donné, dont la mise en valeur se fait dans des conditions spécifiques et répond à un objectif social qui la définit, en même temps qu'il la dépasse".

(1) Caractères Economiques des Transports Urbains - p. 102

A partir de là, reconnaissant que nous traversons, aujourd'hui, une nouvelle "situation de crise", nous plaçant dans le processus qui conduit à une nouvelle phase de l'évolution des transports urbains, crise dont il est assez clair qu'elle est de nature politique, en ce sens qu'elle met en cause la nature même de cette activité et par là son existence, nous devons faire l'hypothèse d'un nécessaire changement des conditions de l'exercice économique de l'activité de transport des personnes en milieu urbain.

C'était, donc, partir explicitement d'un constat concernant l'évolution des rapports entre les institutions de l'appareil d'Etat et le système que constituent les entreprises de transports collectifs urbains.

L'essentiel de cette évolution est, en effet, marqué par un double phénomène : d'une part, le rétrécissement de la base matérielle du procès de transport, notamment par la disparition des infrastructures propres du transport collectif; d'autre part, le transfert progressif de la partie fixe du capital constant fonctionnant dans ce procès (c'est-à-dire les matériels de transport), depuis le système des entreprises vers l'appareil d'Etat, tant en termes de financement qu'en termes même de propriété économique et juridique.

Aussi, la question que nous avons posée alors était la suivante :

"A quelles mutations de la structure des entreprises de transports urbains correspond la tendance à une nouvelle répartition des pouvoirs et des charges entre ce secteur et la puissance publique?"

La première remarque que nous avons à faire, aujourd'hui, concerne l'écart que nous n'avons pas pu mesurer entièrement à l'époque entre notre base de départ et l'ambition de la recherche.

Nous disposions, alors, essentiellement de deux types de matériaux : d'une part, l'ensemble des données, généralement de type statistique, que l'on peut relever à partir de sources et de publications assez diverses; d'autre part, l'étude historique que nous avons menée sur les agglomérations grenobloise et stéphanoise, en particulier une analyse relativement poussée des entreprises qui y assurent l'essentiel des transports urbains. Nous décrirons, dans le premier chapitre (2) de ce rapport ce que contient (et ce que vaut) l'information statistique disponible et quelles conséquences méthodologiques il convient d'en tirer.

(2) Chapitre I : Etat de l'information et remarques méthodologiques.

Quant à notre ambition, elle ne visait rien moins qu'approfondir chacun des trois thèmes de la problématique initiale (technologie, configuration des réseaux, rapports de pouvoir) et de rétablir la configuration de leur articulation dans la situation actuelle... pour l'ensemble du secteur.

Il est certain que nous avons été amenés à faire ce "saut" de par l'étroitesse même de notre base de départ, faisant l'hypothèse (implicite) qu'il était possible de réutiliser, sur un champ beaucoup plus vaste, des directions de travail qui s'étaient révélées opératoires pour l'analyse de situations locales. Cette hypothèse était, de fait, inscrite dans le contenu des propositions méthodologiques que nous avons faites, où nous envisagions de recommencer les analyses faites sur Grenoble et Saint-Etienne en prenant de nouveaux terrains.

Il est clair que nous faisons ainsi l'impasse d'une part importante de notre objet d'étude : la structuration du secteur lui-même, impasse qui ôtait toute signification aux études de cas particuliers, dès lors que nous étions amenés à les privilégier de façon arbitraire. Nous avons, donc, été conduits à opérer un changement assez important dans l'orientation de la recherche, en passant de l'objet initial conçu comme chaque entreprise examinée dans sa réalité locale (ce qui reposait, d'ailleurs, sur l'hypothèse simplificatrice de l'adéquation entre réseau de transport et entreprise dont nous verrons qu'elle n'est pas valide) à un nouvel objet défini comme le système des entreprises de transports urbains, lieu d'un certain type de fonctionnement économique.

Cette réorientation répond, d'ailleurs, particulièrement à une objection, qui nous avait été formulée après le début de notre recherche, concernant l'intérêt que pouvait présenter (ou que risquait de ne pas présenter) une étude centrée sur l'entreprise.

La réponse que nous avons donnée alors tendait à justifier l'étude par la démonstration qui avait été faite du caractère opératoire de l'analyse de situations locales pour permettre des lectures analogues d'autres situations locales. La réponse que nous donnons, aujourd'hui, ne nie pas la première, mais envisage la question sous une autre forme : quel capital fonctionne à travers le système des entreprises de transports urbains et dans quelles conditions?

Ainsi, l'étude du changement des conditions d'exercice économique du transport urbain se trouve placée sur deux champs qui

ne se recourent pas complètement. L'un est celui des caractéristiques du fonctionnement de l'activité elle-même et s'exprime en termes juridiques, économiques et techniques, ce qui constituera l'objet de notre deuxième chapitre (3). L'autre est celui de la structuration du système des entreprises qui exercent cette activité et donc du capital qui y opère ce qui constituera l'objet de notre troisième chapitre (4), où nous essaierons de montrer comment l'ensemble du secteur se modifie dans la situation actuelle.

(3) Chapitre 2 : Les caractéristiques générales de l'exploitation.

(4) Chapitre 3 : Les entreprises : Structuration et tendances.

Chapitre 1

NATURE DE L'INFORMATION ET REMARQUES METHODOLOGIQUES

Il s'agit dans cette première partie, d'évaluer les données sur lesquelles peut se fonder notre analyse, en fonction des objectifs rappelés en introduction.

On procédera donc, dans un premier temps à un "tour d'horizon" critique des informations disponibles. On verra alors que le matériau existant, s'il doit être pris en compte, n'est pas suffisant pour la recherche envisagée. (Celle-ci limitera volontairement son champ aux transports urbains de province, sauf mention spécifique d'un cas ou d'un aspect relevé en région parisienne). Cette démarche permettra de mieux situer, par rapport au contexte des données utilisables les choix méthodologiques que nous avons été amenés à opérer pour mener cette recherche.

I - ETAT DE L'INFORMATION PUBLIEE

11 - Les statistiques générales

111 - L'étude quantitative de J. -C; TOUTAIN (5)

Rappelant en note liminaire la composition du secteur des transports intérieurs, l'auteur précise qu'il y a "joint les transports parisiens (métro et autobus) et négligé les voies ferrées d'intérêt local et chemins de fer secondaires, les transports urbains autres que ceux de Paris...". L'explication de ce parti pris nous est d'ailleurs fournie dans le paragraphe consacré à cette question : "Pour les transports urbains autres que parisiens, rien ne nous permet de tenter une estimation" (p. 72). La seule indication compare, en 1960, le chiffre d'affaires des transports parisiens (600 millions de francs) et des autres transports urbains (340 millions), avec celui de l'ensemble des transports intérieurs (automobiles particulières exclues), soit 20 milliards de francs.

(5) J. -C. TOUTAIN - Les transports en France de 1830 à 1965 - Cahiers de l'ISEA, n° 8 septembre-octobre 1967, PUF, Paris, 304 p.

112 - Les rapports de la Commission des Comptes des Transports de la Nation (6), fournissent un certain nombre de données chiffrées relatives aux transports urbains de province. Nous les examinerons dans les 9^e et 10^e rapports parus respectivement en avril 1970 et juillet 1972, qui couvrent les années 1966 à 1968 pour le premier et 1966 à 1969 pour le second.

Nombre de voyageurs en millions	1966	1967	1968	1969
Transports urbains 9 ^e rapport (Tabl. 23)	1049	1053	1060	-
10 ^e rapport (Tabl. 42)	1064	1046	987	998

Après ces données physiques les plus élémentaires, on trouve certains renseignements économiques; les deux rapports présentent les comptes de production et d'exploitation de la branche transports terrestres. Nous ferons également une reproduction comparative des extraits qui nous intéressent, les chiffres fournis n'étant pas les mêmes dans les deux rapports.

(6) Rapport de la Commission des Comptes des Transports de la Nation. - Les Transports en France - Evolution, comptes, charges des collectivités publiques, charges des usagers. In les Collections de l'I. N. S. E. E. - Comptes et planification.

Comptes de production et d'exploitation des transports urbains

(Extraits des tableaux 36, 37 et 38 du 9e rapport
et du tableau 65 du 10e rapport)
(en millions de francs)

	1966		1967		1968		1969	
	9e Rap.	10e Rap.	9e Rap.	10e Rap.	9e Rap.	10e Rap.	9e Rap.	10e Rap.
<u>Compte de production</u>								
Production	449		480	480	520	523		604
Consommation interm.	138		149	156	162	169		192
Valeur ajoutée	311		331	324	358	354		412
<u>Compte d'exploitation</u>								
Valeur ajoutée	311		331	324	358	354		412
Subventions	20		19	19	25	25		23
Salaires bruts	73		185	178	210	197		225
Charges et prest. soc.	64		69	68	77	75		86
Impôts	38		38	39	43	43		49
Assurances	9		10	10	12	12		15
Intérêts	9		10	10	11	11		12
Op. diverses de ré- partition	-		-	-	-	-		-
Résultat brut d'exploitation	38		38	38	30	41		48

Cependant le 10e rapport nous fournit un élément statistique supplémentaire par rapport au 9e rapport. Il s'agit de l'équilibre ressources-emplois présenté par sous-branches (Tableau 61) ce qui permet de distinguer les transports urbains. On voit alors que la production de cette sous-branche est entièrement absorbée par les ménages, et ne donne lieu ni à une consommation intermédiaire, ni à une consommation des administrations et des institutions financières. Ce qui n'est pas tout à fait exact. Nous verrons en effet, en étudiant les comptes des entreprises, l'importance croissante que prennent les services spéciaux dans les activités de transports.

Lorsqu'il s'agit de services scolaires ou de services-ouvriers, qui peuvent atteindre 15 % des recettes d'un réseau, nous avons explicitement affaire à une consommation intermédiaire.

Enfin, le 9e rapport nous fournit en annexe le "compte équipement 651" retraçant pour 1965 le financement des équipements des transports urbains par maître d'ouvrage, communes, syndicats de communes et entreprises, et par mode et origine du financement : subvention, prêt, autofinancement.

COMPTE EQUIPEMENT 651 : équipements des transports urbains.

(Unité : centaine de milliers de F.) (Année 1965)

Financement	Maitres d'ouvrage Com- munes	Syndicats de Communes	Total Adminis- tration	Entre- prises	Total général	Recou- vrement	Total net
Etat budget (subvention)				513			
Etat budget (autofinancement)					513		
Comptes spéciaux (autofinancement ¹)							450
Comptes spéciaux (prêt)				450	450		
Départ ^s (autofinancement)							33
Départements (prêts)		41	41		41	- 8	
Communes (subvention)		30					
Communes (autofinancement)	80		110		110		110
Syndicats-D.U. (subvention)				50			
Syndicats-D.U. (autofinancement)		- 111	- 111		- 61		- 61
District Paris (subvention)				521			
District Paris (autofinancement)					521		521
Entreprises privées (subvention)		10					
Entreprises privées (autofinan ^t)			10	2 286	2 296		2 296
Caisse des dépôts	58	50	108	600	708		469
Cie Assurances - Divers	43		43		43		35
Villes de France	18		18		18		44
Total des prêts bruts	119	91	210	1 050	1 260		
Amortissements	- 29	- 10	- 39	- 220	- 259		
Total des prêts nets	90	81	171	830	1 001		
TOTAL SUBVENTIONS REÇUES		40	40	1 084	1 124		
F.B.C.F.	170	40	180	3 980	4 160		
Acquit de terrains et immeubles				220	220		
TOTAL EQUIPEMENT COLLECTIF	170	10	180	4 200	4 380		4 380

Malheureusement, le 10e rapport ne peut nous donner qu'une information très parcellaire, ponctuelle et approximative, puisque le tableau 106 portant sur l'année 1969, nous apprend seulement que, pour les réseaux autres que SNCF et RATP, l'Etat a dépensé 40 millions de francs en études et recherches (notamment métro de Marseille et Lyon), les collectivités locales 6,5 millions de francs pour le même chapitre et un chiffre très approximatif, selon le rapport, de 40 millions de francs en subventions ou remboursements.

113 - Les travaux de l'I. N. S. E. E.

1131 - Au niveau régional, l'Annuaire Statistique Régional de l'INSEE présente des séries statistiques concernant les réseaux de transports urbains et suburbains. Ainsi, à titre d'exemple, pour la région Rhône-Alpes, on trouve dans l'annuaire rétrospectif de 1965 les données suivantes (p. 469).

SOURCE : Ministère des Travaux Publics.

	1950	1956	1957	1958	1959	1960
LYON						
Long. du réseau (en km)	263,2	335,5	315,2	326,8	361,6	361,1
Véhicules (nbre de places)	581	597	588	548	551	595
Places offertes	"	63 860	51 854	49 192	48 850	50 777
Voyageurs (en millions)	171,9	164,0	166,3	161,1	161,8	163,1
Voit./km (en millions)	24,3	21,9	20,9	20,6	21,2	21,9
GRENOBLE						
Long. du réseau (en km)	115,1	94,9	120	122	122	122
Véhicules (nbre de places)	71	40	54	55	62	64
Places offertes	"	3 720	4 350	4 620	4 930	5 090
Voyageurs (en millions)	7,4	11,0	"	12,5	13,3	14,0
Voit./km (en millions)	4,3	2,5	2,6	2,7	2,8	2,6
SAINT-ÉTIENNE						
Long. du réseau (en km)	55	53	53	53,5	53,5	53,5
Véhicules (nbre de places)	192	161	159	157	131	138
Places offertes	9 636	9 150	8 966	8 968	9 728	11 079
Voyageurs (en millions)	56,3	62,3	64,5	67	69,5	68,6
Voit./km (en millions)	6,2	6,4	6,4	6,5	5,8	5,9

1132 - Au niveau national, l'élaboration de l'Annuaire Statistique de la France donne lieu, dans son chapitre 37 C à publication, pour 15 Sociétés réparties dans 13 agglomérations, de 4 indices destinés à rendre compte de la structure et du trafic des transports urbains et suburbains. Nous reproduisons, ci-dessous, en les regroupant, les tableaux parus dans les Annuaires de 1968 et 1970-71, présentant respectivement les résultats de 1967 et 1969, fournis par le Ministère de l'Équipement et du Logement.

Au delà de ces informations succinctes, les transports collectifs urbains n'ont fait l'objet d'une publication spécifique qu'en

Agglomération et société	Structure et trafic	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
MARSEILLE Régie autonome des transports de la ville de MARSEILLE	Longueur du réseau	493	506,0	505,0	508,0	504,0	500	481
	Nombre de véhicules	586	558	550	r545	517	518	511
	Places offertes	52 920	54 305	52 831	r53 236	51 341	51 962	...
	Voyageurs	112,1	104,8	101,3	92,4	87,8	r80,6	80,1
	Voitures/km	19,6	17,7	17,7	18,8	19,0	18,5	19,3
LYON Compagnie des omnibus et tramways de LYON	Longueur du réseau	407	422,0	422,0	427,5	418,9	419	417
	Nombre de véhicules	659	668	690	r688	684	683	702
	Places offertes	50 020	65 240	68 240	65 779	68 176	...	...
	Voyageurs	162,4	195,0	191,2	r180,2	177,5	164,0	171,8
	Voitures/km	23,1	22,4	22,2	r23,0	22,8	23,2	24,0
BORDEAUX Compagnie générale de transports et d'entreprises (urbains)	Longueur du réseau	127	128	142	151	152	153	...
	Nombre de véhicules	265	265	278	277	278	278	...
	Places offertes	22 910	23 936	25 698	25 618	26 249	26 762	...
	Voyageurs	69,1	65,5	63,5	61,3	58,9	50,9	353
	Voitures/km	9,4	9,2	9,5	9,8	9,8	9,3	427
Réseau des transports en commun de BORDEAUX (suburbains)	Longueur du réseau	169,2	174	163	171	171	171	66,6
	Nombre de véhicules	89	102	102	107	116	r119	13,7
	Places offertes	7 728	9 300	9 490	9 985	10 971	11 268	...
	Voyageurs	13,6	13,6	12,6	11,7	11,3	9,6	...
	Voitures/km	3,3	3,5	3,3	3,3	3,3	3,2	...
LILLE, ROUBAIX, TOURCOING Compagnie des tramways électriques de LILLE-BANLIEUE.	Longueur du réseau	114	118,1	117,2	123,2	135,1	r134	...
	Nombre de véhicules	154	146	168	154	162	162	...
	Places offertes	13 250	13 550	16 250	15 400	16 200	16 200	...
	Voyageurs	35,6	35,7	35,7	r29,4	30,7	28,1	276
	Voitures/km	6,3	6,1	6,1	5,6	6,0	6,0	304
Electric-LILLE-ROUBAIX-TOURCOING	Longueur du réseau	167,1	167,0	167,0	167,0	167,7	r137	51,1
	Nombre de véhicules	128	...	132	r132	96	r132	10,9
	Places offertes	8 240	...	11 008	r11 008	7 680	7 680	...
	Voyageurs	26,4	...	27,4	r26,5	21,5	22,0	...
	Voitures/km	6,0	...	5,4	r4,9	5,3	4,9	...
TOULOUSE Société des transports en commun de la région toulousaine	Longueur du réseau	172,2	169,0	170,0	179,0	179,0	179	181
	Nombre de véhicules	183	198	209	209	209	215	243
	Places offertes	13 840	15 600	16 400	r16 400	16 800	17 606	...
	Voyageurs	46,6	46,0	44,3	44,0	41,8	37,3	36,3
	Voitures/km	7,0	7,5	7,3	7,3	7,1	6,9	7,1
NICE Compagnie des tramways de NICE et du LITTORAL	Longueur du réseau	134,6	...	125,6	r125,6	129,7	131	109
	Nombre de véhicules	108	...	125	128	133	127	122
	Places offertes	7 788	...	9 953	10 369	10 915	11 002	...
	Voyageurs	33,4	...	33,8	r25,8	31,3	28,0	22,4
	Voitures/km	4,8	...	...	r4,7	4,7	3,7	3,9
NANTES Compagnie des tramways de NANTES	Longueur du réseau	158	205	196	205,0	240,0	245	158
	Nombre de véhicules	157	167	167	167	172	179	177
	Places offertes	11 461	12 191	12 191	12 191	12 631	13 367	...
	Voyageurs	29,7	30,7	32,1	31,2	30,6	27,6	26,8
	Voitures/km	4,8	5,3	5,6	5,7	6,0	5,9	6,2
STRASBOURG Compagnie des tramways strasbourgeois.	Longueur du réseau	91,2	94,3	98,0	100,0	101,0	101	125
	Nombre de véhicules	177	173	169	181	185	186	191
	Places offertes	15 403	15 170	15 130	16 307	16 734	16 879	...
	Voyageurs	41,8	40,6	41,2	38,3	37,2	34,7	33,4
	Voitures/km	6,5	6,2	6,2	6,0	6,0	5,7	5,7
NANCY (Ville) Compagnie générale française de transports et d'entreprises.	Longueur du réseau	112,4	...	...	r123,6	128,2	133	140
	Nombre de véhicules	112	...	...	r123	128	132	132
	Places offertes	9 879	...	...	r11 108	11 663	12 054	...
	Voyageurs	25,0	...	...	22,1	25,7	25,5	24,8
	Voitures/km	3,8	...	...	r3,2	4,4	4,5	4,5
LE HAVRE Compagnie générale française de transports et d'entreprises.	Longueur du réseau	62	62,2	62,2	69,0	69,7	74	75
	Nombre de véhicules	80	80	81	90	90	90	93
	Places offertes	6 280	6 640	6 678	7 666	7 684	7 746	...
	Voyageurs	18,8	18,2	17,9	17,8	17,4	15,6	16,0
	Voitures/km	3,6	3,6	3,6	3,7	3,7	3,5	3,7
GRENOBLE Société grenobloise de tramways électriques	Longueur du réseau	168	100,5	100,5	100,5	136,8	136	136
	Nombre de véhicules	85	86	86	103	114	118	113
	Places offertes	6 900	7 158	7 158	8 401	9 318	9 650	...
	Voyageurs	17,1	17,5	19,6	r18,3	18,9	17,6	18,3
	Voitures/km	3,2	3,4	3,4	3,6	3,9	4,2	4,4
TOULON Régie mixte des transports toulonnais	Longueur du réseau	77,3	71,0	71,0	76,0	76,0	76	72
	Nombre de véhicules	70	71	71	72	75	75	76
	Places offertes	4 361	5 537	5 254	5 075	5 385	5 611	...
	Voyageurs	17,5	17,5	17,5	16,4	15,6	14,2	14,5
	Voitures/km	2,7	2,7	2,7	r2,7	2,7	2,6	2,7
CLERMONT-FERRAND Compagnie des tramways de CLERMONT-FERRAND et du PUY-de-DOME	Longueur du réseau	76,6	86,3	86,0	86,3	83,8	r84	84
	Nombre de véhicules	71	83	83	83	83	83	87
	Places offertes	4 785	5 247	5 247	7 297	7 373	7 373	...
	Voyageurs	17,8	18,8	18,4	17,6	16,8	15,2	15,2
	Voitures/km	3,4	3,5	3,5	3,4	3,4	3,3	3,4
Longueur du réseau : km Unités : Places offertes : nombre Voyageurs transportés : million Voitures-km		r = Nombre rectifié par rapport à la précédente édition de l'annuaire.						

juin 1973. Auparavant, il faut se reporter aux études sur les transports routiers pour en extraire les informations recherchées.

1133 - L'enquête de G. NORADOUNGUIAN (7) (septembre 1970), a été réalisée en 1968 sur les résultats de 1967.

Dans les tableaux 1 et 2 de répartition des entreprises selon le nombre de personnes employées, ou selon le chiffre d'affaires, on trouve, sous le code N.A.E. 633, les données suivantes concernant les transports urbains et suburbains (situation au 31 décembre 1967).

Nombre d'entreprises :	76
Personnel :	
- non salarié :	20
- salarié :	18.532
- Total :	18.552
Parc : Véhicules porteurs :	
- Camions	181
- Remorques et semi-remorques	82
- charge utile	2.272 tonnes
Tracteurs	60
Autocars :	
- nombre	5.509
- places assises	155.897
Voitures particulières et taxis	87
Total des véhicules	5.919
Kilométrage :	
- Véhicules marchandises (camions + tracteurs)	4.762
- Autocars	191.744

Ces statistiques concernant 76 entreprises ne recouvrent pas le même échantillon que les tableaux de classement des entreprises selon les diverses activités exercées. C'est cet autre échantillon de 107 entreprises qui permet de réunir l'information la plus large, à travers 6 tableaux comprenant des données sur le personnel, le parc, le trafic, les investissements et cessions, les recettes et les dépenses de ces entreprises.

(7) Structure et activité des entreprises de transport routier en 1967 par Georges NORADOUNGUIAN n° 28 des Collections de l'INSEE, Série E, sept. 1970.

On donnera ici les extraits de ces tableaux concernant les 107 entreprises exploitant des réseaux urbains (Régies, affermage, etc.) R.A. T.P. non comprise.

PERSONNEL (Situation au 31 décembre 1967). FRAIS DE PERSONNEL

I - Personnel occupé dans l'entreprise :	
- non salarié	5
- salarié	26.461
- Total	26.466
II - Répartition du personnel salarié selon la catégorie socio-professionnelle	
- chauffeurs	12.251
- ambulants non chauffeurs	3.544
- manutentionnaires permanents	329
- autres classifications : Total	10.337
dont : Divers (ateliers, etc.)	5.443
Administratifs	2.084
Maîtrise	2.232
Cadres	578
III - Frais de personnel (en milliers de francs)	
- Salaires et autres éléments de rémunération	321.602
- Charges sociales et cotisations (versement forfaitaire sur les salaires non compris)	114.008

PARC

I - Les Véhicules	
- Camions et véhicules spéciaux* :	
- nombre	817
- charge utile	3.945
- Remorques et semi-remorques* :	
- nombre	396
- charge utile	6.213
- Tracteurs* :	
- nombre	314
- Autocars :	
- nombre	8.838
- places assises :	
- total	290.814
- moyenne par véhicule	33,0
- kilométrage :	
- total	320.566
- par véhicule	36

- Taxis :	
- nombre	302
- Voitures particulières :	
- nombre	10
- Total des véhicules	10.677

* Véhicules d'appoint, de service, etc.

TRAFIC

Kilométrage total	333.800
dont :	
- Services réguliers	293.800
- Services occasionnels	22.000
- Transports d'écoliers	20.300
- Transport international	1.700
- Location de cars	500

Il est précisé en outre que ces 107 entreprises ont transporté environ 1.121,4 millions de voyageurs dont 1.073,5 millions en services réguliers; 13,1 millions en transports spécialisés (écoliers, etc.), 34,1 millions en services occasionnels et 0,7 million en services internationaux.

INVESTISSEMENT - CESSIONS

Unité : valeur 1.000 F

Nombre d'entreprises ayant investi	103
dont en achat de véhicules	93
Montant des investissements	
- Véhicules neufs	88.075
- Véhicules occasion	3.748
- Fonds de commerce	1.281
- Autres : total	22.885
dont : Matériel	4.121
Terrains et immeubles	15.818
Entretien	2.886
- Total	115.989
Nombre d'entreprises ayant procédé à des cessions	69
Montant des cessions	
- Ventes de véhicules	12.785
- Ventes de fonds de commerce	228
- Autres	2.757
- Total	15.770

Ratios

Investissements nets :	
- en % du chiffre d'affaires	11
- par personne (1.000 F)	3,8

Pourcentage :	
- Valeur des véhicules dans le total investissement	79
- Valeur des véhicules neufs dans les achats de véhicules	96

RECETTES Unité : valeur 1.000 F

Transport de voyageurs	764.875
Location (véhicules donnés en location, etc.)	4.861
Autres transports (marchandises, transports non routiers, etc.)	54.065
Recettes : total	45.183
dont : Industrielles ou commerciales	18.844
Divers	26.339
Total des recettes	887.824

Ratios :	
- Recette par place assise offerte (en francs aux 1.000 km)	69,6
- Recette voyageurs par autocar	86,5
- Chiffre d'affaires par personne	33,5

DEPENSES Unité : valeur 1.000 F

Frais de personnel	435.610
Dépenses pour le matériel roulant : total	116.262
dont :	
- carburant	70.076
- lubrifiant	13.273
- entretien	32.913
Versements aux autres transporteurs : total	14.319
dont :	
- Achats de transport	9.493
- Location de véhicules	2.467
- Commissions	2.359
Autres charges d'exploitation : total	233.281
dont :	
- Achat de marchandises	40.519
- Primes d'assurances	29.715
- Frais généraux	48.685
- Frais financiers	11.461
- Dotation aux amortissements	102.901
Impôts	77.469
Versements forfaitaires sur salaires	16.069
Total général	893.013

1134 - L'étude de J. -C. GUILLOZ (8) (juin 1973), est la première publication spécifique de l'INSEE concernant le transport collectif de voyageurs dans le cadre d'un périmètre urbain. L'auteur précise, en introduction, que son étude "porte sur une période s'étendant de 1964 à 1971 et concerne 85 villes ou agglomérations françaises parmi les 90 dont les réseaux urbains étaient exploités avec 5 véhicules ou plus en 1964. . . Dans le but de garder l'échantillon constant, les réseaux créés au cours de la période 1964-1971 n'ont pas été intégrés; ces derniers concernent des villes ou agglomérations moyennes et sont exploités en général avec moins de 10 véhicules chacun.

L'activité des réseaux urbains de province choisis dans l'étude peut être estimée pour l'année 1971 à 95 % de l'activité de l'ensemble des réseaux urbains de province existants."

On regroupera ici les données concernant les réseaux de province (laissant donc de côté la R. A. T. P.) issues des Tableaux 2 à 6 de l'étude.

114 - Observations

S'il nous a semblé utile de rassembler de façon assez large ces informations statistiques, ce n'est pas pour en faire une exploitation détaillée, mais bien plutôt parce qu'elles appellent un certain nombre de remarques. En effet, le traitement de ces données (9) n'aboutirait qu'à tracer, à travers les chiffres, le profil type du réseau ou de l'entreprise moyens, c'est-à-dire qui n'existent pas, puis à repérer et mesurer des écarts par rapport à cette moyenne, effectuer les classements et typologies qui s'imposent et en tirer certaines "conclusions", dont la valeur dépendrait étroitement de celle des données retenues.

Une première série de remarques doit alors être faite sur ce point. On peut en effet relever un certain nombre d'écarts (en général mineurs) entre les chiffres publiés pour une même rubrique, soit au sein d'un même rapport, soit entre deux études distinctes, écarts que nous avons tenté de montrer en juxtaposant ces différents chiffres dans notre présentation. On peut seulement en conclure que la qualité de l'information n'est pas toujours affirmée et que la connaissance de base du problème étudié n'en sera que relative.

(8) Les réseaux urbains de transports en commun de 1964 à 1971 par Jean-Claude GUILLOZ, n° 98 des collections de l'I. N. S. E. E., série E, n° 20, juin 1973.

(9) En dehors de comparaisons possiblement utiles comme Province/Région Parisienne, ou Transports urbains/autres sous-branches, etc. qui sortiraient de notre sujet.

Cela d'autant plus que l'échantillon retenu n'est pas toujours identique : 76 puis 107 entreprises dans l'étude de G. NORADOUN-GUIAN, 85 réseaux dans celle de J.-C. GUI LLOZ, sans que l'on sache si ces dénominations diverses recourent la distinction juridique que nous examinerons plus loin entre réseau concédé (ou exploité) et entreprise concessionnaire (ou exploitante). La Commission des Comptes, examinant globalement la branche Transports et ses sous-branches, ne donne aucune base aux chiffres qu'elle analyse en matière de transports urbains.

Il faut également déplorer par moments un appauvrissement de l'information, soit par réduction de la taille des échantillons dans les études de l'INSEE, soit, dans les rapports de la Commission des Comptes, que les indications sur le financement des équipements se réduisent à un tableau global dans l'un, à un chiffre unique et très approximatif dans l'autre. Notons enfin que ces chiffres sont toujours livrés avec un retard important sur l'actualité : pesanteur administrative ou prudence politique ?

Une deuxième série de remarques devrait être faite concernant les catégories économiques employées, qui sont celles de la comptabilité nationale. Nous renvoyons pour ce problème à l'ouvrage de J. -C. DELAUNAY (10) qui montre comment ces catégories, "tout en reflétant la pratique et les contradictions de la phase actuelle du mode de production capitaliste, en sont aussi le voile".

Enfin, la dernière série de remarques concerne l'intérêt que peuvent avoir ces informations pour une démarche de recherche. En effet, les statistiques ainsi disponibles ne sont que le constat, la traduction, la mesure et la formalisation d'un état de choses existant, en termes de résultats et de moyens. Par ailleurs, elles revêtent un caractère global qui a deux conséquences :

- il met formellement l'ensemble des entreprises (ou réseaux) de cette sous-branche sur un même pied, à partir de l'idée, (non exprimée mais bien présente) qu'elles sont des agents économiques identiques, neutres et donc substituables et concurrents sur un même marché, ce qui est à l'évidence une représentation irréaliste du phénomène. On verra par la suite les différents critères de différenciation des entreprises entre elles;

- par sa généralité même, ce caractère global interdit l'identification des mécanismes, son aspect uniformisant privilégie l'objet empirique donné au départ et empêche toute approche des rouages

(10) J. -C. DELAUNAY "Essai Marxiste sur la Comptabilité Nationale" Ed. Sociales - Paris 1971 (Voir en particulier p. 208 à 212 sur la question des transports).

	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES EN SERVICE RÉGULIER								
Réseaux ferrés	116	74	42	42	42	42	42	42
Réseaux routiers	5 256	5 435	5 700	5 911	6 019	6 073	6 248	6 334
OFFRE DE TRANSPORT - PARC EN SERVICE AU 31 DÉCEMBRE								
Réseaux ferrés (5 réseaux)								
Automotrices, éléments articulés	237	187	102	101	102	103	103	101
Total des places offertes	18 348	14 962	9 303	9 284	9 815	10 579	10 467	10 307
dont : places assises	4 812	3 792	2 160	2 141	2 206	2 165	2 191	2 153
Réseaux routiers								
a) Trolleybus :								
Nombre de véhicules	892	822	765	673	562	506	484	462
Total des places offertes :	73 395	70 748	66 447	58 921	48 568	43 464	42 259	40 402
dont : places assises	20 130	18 379	17 056	14 955	12 481	11 392	10 863	10 111
b) Autobus :								
Nombre de véhicules	4 207	4 278	4 489	4 726	4 958	5 122	5 354	5 509
Total des places offertes	338 370	363 037	381 890	409 893	434 161	449 873	470 698	481 437
dont : places assises	101 036	107 493	112 807	120 067	125 836	131 521	138 169	142 843
EFFECTIF DU PERSONNEL EN ACTIVITÉ (Situation au 31 Décembre de chaque année)								
Ensemble du personnel	18 922	18 836	18 728	18 676	18 367	18 278	18 299	18 184
dont : personnel roulant	12 136	12 182	12 130	12 188	12 013	12 094	12 137	12 064
TRAFIC								
— Parcours des Véhicules								
						(Unité : million de voitures/km)		
Réseaux ferrés	8,4	6,3	4,2	3,4	3,2	3,3	3,4	3,3
Indice 100 en 1964	100,0	75,0	50,0	40,5	38,1	39,3	40,5	39,3
Réseaux routiers								
Trolleybus	30,3	27,7	25,7	23,2	18,6	17,1	15,9	13,7
Autobus	135,6	143,5	151,0	156,6	159,3	169,8	175,0	185,4
Ensemble des réseaux routiers	165,9	171,2	176,7	179,8	177,9	186,9	190,9	199,1
indice 100 en 1964	100,0	103,2	106,5	108,4	107,2	112,7	115,1	120,0
— Voyageurs transportés								
Réseaux ferrés	65,9	54,6	42,1	38,0	35,2	34,7	34,4	33,0
Indice 100 en 1964	100,0	82,9	63,9	57,7	53,4	52,7	52,2	50,1
Réseaux routiers (services réguliers)								
Trolleybus	263,6	241,8	221,9	191,8	140,5	127,1	114,1	96,5
Autobus	758,6	789,9	793,9	801,8	776,2	801,2	792,5	788,6
Ensemble des réseaux routiers	1 022,2	1 031,7	1 015,8	993,6	916,7	928,3	906,6	885,1
Indice 100 en 1964	100,0	100,9	99,4	97,2	89,7	90,8	88,7	86,6
Réseaux routiers (services occasionnels)	11,1	11,7	12,2	12,6	12,9	15,4	17,9	23,5
Ensemble des réseaux (services réguliers)								
Réseaux ferrés	65,9	54,6	42,1	38,0	35,2	34,7	34,4	33,0
Réseaux routiers	1 022,2	1 031,7	1 015,8	993,6	916,7	928,3	906,6	885,1
Total	1 088,1	1 086,3	1 057,9	2 031,6	951,9	963,0	941,0	918,1
Indice 100 en 1964	100,0	99,8	97,2	94,8	87,5	88,5	86,5	70,0

	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
RÉSULTATS D'EXPLOITATION								
— RECETTES DIRECTES DU TRAFIC VOYAGEURS								
Réseaux ferrés	27,6	23,6	19,3	18,1	18,3	20,2	21,7	23,6
Réseaux routiers	442,7	462,4	484,6	496,2	500,4	564,3	601,6	634,7
Services réguliers	7,6	8,2	9,3	10,7	11,2	15,1	18,9	24,2
Services occasionnels								
Ensemble des services	450,3	470,6	493,9	506,9	511,6	579,4	620,5	658,9
— FRAIS DE PERSONNEL								
Salaire, avantages en nature et primes	180,0	192,7	201,5	221,4	240,6	264,1	295,1	335,5
Charges sociales	78,3	83,0	87,9	90,7	97,5	101,0	116,2	131,2
Total des frais de personnel	258,3	275,7	289,4	312,1	338,1	365,1	411,3	466,7
— COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES D'EXPLOITATION								
A- Recettes d'exploitation								
a) Recettes directes du trafic :								
Réseaux ferrés	27,6	23,6	19,3	18,1	18,3	20,2	21,7	23,6
Réseaux routiers	450,3	470,6	493,9	506,9	511,6	579,4	620,5	658,9
b) Recettes indirectes du trafic (subventions)	12,0	16,2	19,7	26,4	33,7	39,6	46,8	61,8
c) Autres recettes (publicité, location, etc.)	11,1	12,9	14,2	16,4	23,2	25,5	28,0	28,4
Total	501,0	523,3	547,1	567,8	568,8	664,7	717,0	772,7
B- Dépenses d'exploitation								
a) Frais de personnel	258,3	275,7	289,4	312,1	338,1	365,1	411,3	466,7
b) Dotation aux comptes d'amortissements	67,1	68,8	72,4	74,3	78,7	86,0	89,1	91,5
c) Autres dépenses (énergie, impôts, frais de gestion, etc.)	227,8	231,9	236,0	237,1	255,3	283,0	289,2	315,5
Total	553,2	576,4	597,8	623,5	672,1	734,1	789,6	873,7

et des facteurs explicatifs. Tout au plus pourra-t-on repérer certaines ruptures dans la continuité chronologique, à la surface des phénomènes.

12 - Les autres sources générales possibles

121 - L'O.C.D.E. a publié un certain nombre d'études dans le domaine des transports urbains (11). Les travaux, guidés par la préoccupation d'améliorer l'existant peuvent être classés en deux rubriques : recherche de productivité et planification. Dans le premier thème, on trouvera une série de données empiriques sur les temps de parcours en fonction de la densité des zones, l'efficacité des bandes réservées, les problèmes d'horaires et de régulation des autobus, les problèmes des feux de croisement, etc. Cette information ne nous intéresse pas directement ici et nous ne la reprendrons pas. Notons seulement qu'elle présente la double caractéristique d'adopter un point de vue purement technique et de ne se situer qu'au niveau des ajustements à la marge.

Sous la deuxième rubrique, il est surprenant de ne trouver aucune donnée du genre de celles que nous avons relevées dans le paragraphe précédent. Il s'agit en fait plutôt d'études sur les méthodologies ou de discussions sur les problèmes économiques et organisationnels de ce secteur, sans références chiffrées sauf exemples particuliers.

122 - La mission principalement technologique de l'IRT (12) limite ses études à un champ assez défini, qui n'est pas le nôtre. Bien qu'ayant un rôle de conseiller technique à l'égard des collectivités locales, il n'a pas effectué, à notre connaissance, de travaux économiques sur la situation des entreprises de transports collectifs urbains. On trouvera par contre certaines analyses

(11) Organisation de Coopération et de Développement Economiques.

- Troisième symposium international sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports. Conférence Européenne des Ministres des Transports - Rome 23-26 septembre 1969.

- Amélioration et innovations dans les réseaux d'autobus urbains - Compte rendu du premier examen d'évaluation technologique - Groupe consultatif sur la recherche en matière de transports - Paris, octobre 1969.

- La planification des transports urbains - Paris 1971.

- Régulation de la circulation en zone urbaine - Paris 1972.

- Recherche routière - Utilisation optimum des autobus en zone urbaine - Paris, mai 1972.

(12) Institut de Recherche des Transports - 2, avenue du Gl Malleret-Joinville, 94110 ARCUEIL.

classiques de la demande, du choix du mode, etc., des recherches sur les innovations (problèmes technologiques, normes, fiabilité, coûts, etc.) et quelques études locales de valorisation des lignes de transport collectif, en particulier à Toulouse, Strasbourg et Clermont-Ferrand.

123 - Les rapports annuels de l'Inspection Générale des Voies Ferrées Secondaires et des Transports Urbains (V.F.S.T.U.).

Cette administration qui a pour fonction le contrôle technique des réseaux de province, présente chaque année un rapport sur "Les Transports Urbains dans les agglomérations de province" à partir des observations effectuées par elle sur 29 grands réseaux (13), environ 6 à 8 mois après la clôture de chaque exercice.

Il est intéressant de noter que de 1968 à 1971, le contenu de ces rapports s'est sensiblement étoffé. A la première date, on trouvait en effet une étude des problèmes concernant l'évolution, pendant l'année, du trafic, des tarifs, des salaires, des investissements; les problèmes posés par le financement des études et la mise en place des communautés urbaines étaient abordés, et les perspectives d'avenir des transports en commun étaient examinées.

Sous la pression des faits, une nette évolution s'est produite, puisqu'en 1971, on trouve, en plus des thèmes précédemment, l'étude des prix de revient, des résultats financiers, des conditions de travail, de la productivité interne, des conditions extérieures de la productivité. On trouve également deux parties s'efforçant de faire le point sur les évolutions du cadre juridique et des interventions de l'Administration dans ce domaine. Enfin, il est révélateur qu'une nouvelle partie soit introduite, donnant "un aperçu rapide de l'avancement des études et des projets de transports en site propre, s'inspirant ou non des techniques nouvelles".

L'examen des divers problèmes est abordé à partir des différents ratios et chiffres habituels, et fournit une information assez riche (14). Celle-ci décrit un échantillon bien sûr "stratégique", mais beaucoup plus restreint que ceux que nous avons examinés plus haut. Si les données gardent un caractère global, elles sont également "individualisées", soit sous forme de tableaux complets, soit "au fil de la plume" de façon non systématique. A un deuxième

(13) 30 réseaux jusqu'en 1968, les deux réseaux de Bordeaux ayant fusionné au 1er janvier 1969.

(14) Encore qu'à côté de statistiques précises et puisées à la source, on trouve des formules imprécises comme "économies appréciables", "ces pratiques grèvent lourdement les comptes d'exploitation", "l'intérêt bien compris des compagnies"...

niveau de lecture, les indications, conseils ou appréciations sur les politiques et les efforts à mener peuvent être des révélateurs permettant l'identification des problèmes. Car si ces derniers sont étudiés, si les mécanismes sont parfois mentionnés, il nous semble que le cloisonnement des différentes rubriques, et l'orientation très "techniciste" des observations interdisent, au total, une appréhension des questions dans toute leur dimension sociale, jusqu'en termes de blocages ou de contradictions éventuels.

124 - Les Services Régionaux de l'Equipement

Nous ne ferons ici qu'une mention brève des informations disponibles par ce canal. Il s'agit, par exemple, de l'Annuaire Statistique Régional des Transports de la région Rhône-Alpes (15). Sur un échantillon regroupant les 10 principales agglomérations de cette région de programme, cet annuaire nous procure une fiche technique de base sur les 12 réseaux qui les desservent. On y trouvera des données sur les lignes exploitées (nombre, longueur, parc), les couloirs réservés, la vitesse commerciale, les tarifs, le trafic, le matériel neuf, le nombre de véhicules à un agent et le nombre de salariés de l'entreprise.

Au total ces fiches, lorsqu'elles sont complètes, peuvent constituer le point de départ d'une étude des réseaux.

13 - Les publications internes à la profession

L'U. T. P. U. R. (16), syndicat professionnel des exploitants, regroupait 64 adhérents en 1969. Organe de concertation mais surtout d'expression des professionnels, cette organisation publie une revue mensuelle portant le même nom. Celle-ci rend compte d'un certain nombre d'événements intéressant la profession : conférences, expositions, congrès, voyages d'études, etc. Elle expose également des bilans ou points de vue sur certaines expériences techniques ou organisationnelles en cours dans les réseaux français ou étrangers, ainsi que sur les matériels. Pour le reste, mentionnons seulement la mise à jour de la jurisprudence et des indices de prix spécifiques à ce domaine, pour nous intéresser aux articles présentant des réseaux. On y trouve, en effet, retracé un bref historique de chaque cas, aboutissant à une description des problèmes

(15) M. A. T. E. L. T. - Ministère des Transports - Région Rhône-Alpes - Service de l'Equipement - Division Transports. "Annuaire Statistique Régional des Transports - Années 1969 - 1970 - 1971". Lyon 1973.

(16) Union des Transports Publics Urbains et Régionaux, 5, rue d'Aumale - 75009 PARIS.

actuels. Un certain nombre d'informations factuelles est ainsi fourni, qui permet de nourrir l'analyse des entreprises.

Mais ce serait une source bien limitée si l'on ne trouvait par ailleurs les comptes rendus des travaux de l'Union. Ces rapports condensent les préoccupations des professionnels, ainsi que les données chiffrées et les méthodes par lesquelles s'expriment les problèmes actuels de la gestion des entreprises. C'est pourquoi, si cette information appelle le même type de remarques que les rapports de l'Inspection Générale des V. F. S. T. U., nous la retiendrons au même titre que ceux-ci, comme élément de la réflexion.

Bien qu'officiellement, il n'y ait pas d'autre syndicat professionnel que l'U. T. P. U. R. (17), du moins à notre connaissance, il faut ici faire mention de la revue "Le Forum des Transports publics", dont les informations sont très fournies et peuvent constituer une série d'illustrations au cours de l'analyse. Elle se présente, en effet, comme "Revue Trimestrielle d'information et de documentation publiée par le Groupement pour l'Etude des Transports Urbains Modernes (G. E. T. U. M.), seul périodique français consacré aux Transports Urbains". Par ailleurs, elle réserve une page de chaque numéro, au Syndicat National des Usagers des Transports (S. N. U. T.) sous l'égide duquel le G. E. T. U. M. fut créé en 1964.

L'orientation générale de cette revue nous semble être une critique de type "technocratique" des divers aspects de la question des transports urbains, orientant son argumentation en faveur d'une très large priorité accordée aux divers modes collectifs possibles. Son rôle d'aiguillon dans les débats actuels apparaît, à ce titre, certain. Cependant, par ses positions plus "avancées" ou "novatrices" que l'U. T. P. U. R., par sa revendication d'une politique gouvernementale plus affirmée, mais surtout, peut-être, par l'accent mis sur les problèmes d'amélioration de la gestion, on peut se demander si le "Forum" n'est pas plutôt l'émanation d'un groupe de pression interne à la profession, utilisant, pour faire passer ses arguments, les propositions technicistes d'un syndicat d'usagers. On peut, en tout cas, voir au bas de certains articles la signature de membres d'un important groupe de sociétés

(17) De nombreuses entreprises exploitant de petits réseaux sont adhérentes d'un Syndicat affilié à la Fédération Nationale des Transports routiers (cf. Annexe 1), mais elles y voisinent avec la grande masse des transporteurs routiers; il semble que le porte-parole effectif des exploitants de réseaux urbains soit surtout l'U. T. P. U. R.

exploitantes. Si la liaison n'est pas obligatoirement directe, les thèmes mis en avant sont peut-être une détermination objective plus probante, répondant à la question ainsi soulevée.

14 - L'information locale

A l'échelle d'une agglomération particulière, on pourra s'attacher à rassembler une série de documents. Il n'est pas évidemment possible de tous les citer ici; nous ne ferons qu'énumérer les diverses possibilités.

Auprès de l'Administration ou des bureaux d'études publics, il pourra s'agir de pièces officielles (Conventions, Comptes, etc., auprès des D. D. E.) ou d'études opérationnelles et d'enquêtes (Agence d'Urbanisme, G. E. P., Services Techniques Municipaux). Les rapports d'experts ou de cabinets d'ingénieurs-conseils sont une deuxième source possible d'information, à titre de diagnostic sur la gestion à un moment donné. En troisième lieu, l'étude des comptes rendus de séances des Conseils Municipaux et Généraux, et des travaux de commissions, peut permettre de repérer les lieux institutionnels, les enjeux et les termes des débats aux différentes périodes d'émergence des problèmes de transports collectifs urbains. Enfin pour situer la période actuelle dans une perspective historique, on pourra s'appuyer, lorsqu'ils existent, sur des travaux de type universitaire, soit explicitement consacrés aux transports, soit plus généraux sur l'évolution d'une ville. On comprendra aisément que l'ampleur d'une telle collecte en limite l'étendue à quelques cas seulement.

15 - Les efforts de systématisation de l'information : le questionnaire de la Direction des Transports Terrestres (D. T. T.)

L'état de l'information, telle que nous l'avons décrite jusqu'ici, ne permet pas une connaissance suffisante des problèmes actuels des transports collectifs urbains. C'est pourquoi l'initiative de l'Administration centrale prend une importance toute particulière. En effet, par une circulaire n° 73-95 en date du 24 mai 1973, le Ministère des Transports a transmis aux Directions Départementales de l'Équipement un questionnaire très complet visant à réunir un ensemble de statistiques sur les réseaux urbains.

Du point de vue des collectivités locales, les questions sont regroupées en six parties :

- Caractéristiques générales du réseau
- Politique de développement des transports collectifs
- Investissements publics intéressant les transports collectifs
- Dates et pourcentages moyens pondérés des hausses tarifaires intervenues dans l'année

- Régime juridique d'exploitation du réseau
- Régime financier

Les questions relatives à la gestion des réseaux font l'objet de onze rubriques.

- Renseignements généraux
- Structure du réseau
- Parc des véhicules au 31 décembre
- Equipement des véhicules
- Effectif du personnel permanent
- Trafic
- Compte de gestion du réseau
- Fonds de renouvellement et d'investissement
- investissements et cessions
- Tarifs
- Mesures prises par l'entreprise en vue d'améliorer la productivité et la rentabilité.

On peut estimer, au vu du caractère complet de ce questionnaire, que l'on se trouve muni d'un outil de travail statistique de qualité. L'interprétation des résultats mise en relation avec les rapports politiques et sociaux peut permettre de mener une analyse significative. Malheureusement, à la date du choix de cette recherche, nous ignorions l'existence de cette enquête, et au moment de la rédaction, les résultats ne sont pas encore disponibles.

II - CONCLUSION ET REMARQUES METHODOLOGIQUES

Compte tenu, en particulier, des observations faites au paragraphe 14 ci-dessus, il est assez clair que les informations dont nous disposons sont très insuffisantes pour nous fournir une "image" relativement structurée de l'activité de transport urbain. En particulier, il n'est pas possible, au vu de ces seules données, d'imputer les diverses variations entre les différents types de réseaux, notamment en fonction de leur taille. Or, celle-ci est extrêmement variable, puisque les principaux échantillons retenus concernent les entreprises de plus de 5 véhicules : il faut se souvenir que les 69 adhérents à l'U. T. P. U. R., en 1969, annoncent des parcs variant de 9 à 640 véhicules (R. A. T. P. exclue bien sûr). Quelle est, par exemple, la part prise par les 29 ou 30 grands réseaux retenus pour ses études par l'Inspection Générale?

Néanmoins, un certain nombre de ces données permettent de broser à grands traits l'évolution générale de l'exploitation des transports urbains, ce qui n'est certes pas négligeable. A ce titre, l'étude de J. -C. GUILLOZ apparaît comme le document le plus précieux de ces dernières années, puisqu'il se propose de suivre un certain nombre d'indicateurs sur la période 1964 à 1971

et, bien que nous n'ayons aucune indication sur le degré de précision de l'étude, nous ne pouvons que regretter qu'elle soit la seule de ce type. En tout cas, sa récente parution est de toute évidence le signe d'une certaine prise de conscience (*). Les principaux résultats qui nous paraissent devoir en être tirés sont résumés dans les tableaux ci-après.

a) - Les substitutions technologiques

- % en nombre de véhicules

	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
- réseaux ferrés	4	3	2	2	1,8	1,7	1,7	1,6
- trolleybus	16	15	14	12	9,9	8,8	8,1	7,6
- autobus	80	82	84	86	88,3	89,5	90,2	90,8
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100

- % de places-km-offertes (P.K.O.)

	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
- réseaux ferrés	4,6	3,3	2,4	1,9	1,9	2,0	2,0	1,9
- trolleybus	17,7	15,8	14,4	12,7	10,1	8,7	8,1	6,7
- autobus	77,7	80,9	83,2	85,4	88	89,3	89,9	91,4
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100

b) - L'offre globale en P.K.O.

ensemble des réseaux	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
indice 100 en 1964	100	107,2	110	113,3	112,9	119	121,8	126,2

c) - L'évolution du trafic.

ensemble des réseaux	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
indice 100 en 1964	100	99,8	97,2	94,8	87,5	88,5	86,5	70

(*) Rappelons à cet égard que cette parution est intervenue assez tard dans le déroulement de notre recherche, ce qui explique le trop faible profit que nous en avons tiré.

d) - à partir des deux indicateurs précédents, nous pouvons établir un indicateur de "rendement" des exploitations par le rapport de l'indice de trafic sur l'indice P.K.O. Cet indicateur est, évidemment, très approximatif et suppose, en particulier, que le trajet moyen de l'utilisateur reste constant sur la période.

ensemble des réseaux	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
indice 100 en 1964	100	93	88,3	83,6	77,5	74,3	71	55,4

e) - enfin, une évaluation des résultats d'exploitation mérite d'être dégagée, de trois façons :

- par différence entre recettes et dépenses de toutes natures (y inclus les subventions des autorités concédantes),

- par différence entre recettes d'exploitation (hormis subventions) et dépenses. Pour cela, il suffit de déduire du premier résultat le montant des subventions. On obtient, ainsi, le résultat du grand équilibre avant subventions,

- en ajoutant le montant des amortissements au précédent résultat, on obtient le résultat du petit équilibre avant subventions.

en millions de F.	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	Total cumulé
Recettes(y compris subventions)	501	523	547	568	569	665	717	773	
Dépenses	553	576	598	624	672	734	790	874	
Résultat	-52	-53	-51	-56	-103	-69	-83	-101	-568
Subventions à déduire	12	16	20	26	34	40	47	62	257
Grand équilibre	-64	-69	-71	-82	-137	-109	-130	-163	-825
Amortissements à ajouter	67	69	72	74	79	86	89	92	620
Petit équilibre	3	0	1	-8	-58	-23	-41	-71	-205

(les notions de grand et de petit équilibre seront détaillées au chapitre 2, 221).

En conclusion, les principales observations que nous pouvons tirer de ces données concernent :

- le processus de substitution technologique, où nous voyons tout d'abord que le niveau d'activité des réseaux ferrés (tramways) a, probablement, atteint son seuil minimal et où le processus de disparition des trolleybus (dernière technologie dont l'usage est relativement figé) continue à s'effectuer,

- la très grande ampleur de la baisse de notre indicateur de "rendement"; même si cet indicateur est extrêmement grossier, il est assez clair que le mécanisme est profond et qu'à lui seul il justifie que l'existence même du transport collectif puisse être objet de controverses et donc appelle à une redéfinition de type politique,

- la disparition de la notion de "rentabilité économique" (ou monétaire) des exploitations : le cours normal des résultats d'exploitation avait déjà fait apparaître, depuis avant 1964 (1960 probablement, parfois avant pour certains réseaux) l'impossibilité de renouveler le matériel des réseaux dans des conditions correctes; depuis 1967, le petit équilibre lui-même est définitivement rompu, ce qui confirme la conclusion précédente. A ce mécanisme, est bien entendu lié l'accroissement des subventions de toutes natures (probablement beaucoup plus importantes que l'estimation donnée), qui constitue la première réponse de type politique au phénomène.

Ces trois observations décrivent un phénomène dont les causes paraissent être bien connues (développement de la production automobile, "rétrécissement" de l'objet social du transport urbain) mais ne constituent pas l'objet de notre recherche. Ce qui nous intéresse, et que nous avons rappelé en introduction, est d'évaluer quels sont, dans ce mouvement général, les changements qui interviennent dans la façon dont cette activité s'est, jusqu'ici, organisée. Les seuls éléments de réponse que nous avons, jusqu'ici, concernent l'intervention financière croissante de l'appareil d'Etat, ce que nous savions déjà.

Celle-ci se place, essentiellement, à deux niveaux. D'une part, la première (et jusqu'ici la plus importante) réponse financière se situe au niveau des institutions politiques locales qui se trouvent directement placées face au problème du déficit croissant des exploitations. D'autre part, certaines mesures de politique générale prennent corps au niveau des administrations centrales : redéfinir les rapports contractuels entre autorités concédantes et entreprises concessionnaires; promouvoir et, éventuellement, mettre en place un certain nombre d'alternatives technologiques; enfin, redéfinir les modes de financement du transport urbain (loi de juillet 1973).

Compte tenu de cette configuration générale (qui pourrait être détaillée, bien sûr, mais l'analyse y gagnerait-elle beaucoup?), qui peut constituer la toile de fond de notre recherche, nous sommes maintenant en mesure de détecter, d'une manière plus précise, en termes méthodologiques, les principaux éléments qui concourent aux orientations données pour nos prochains chapitres. En effet, nous avons isolé, à partir des données statistiques, deux conclusions essentielles qui concernent les notions que nous avons appelées "rendement" et "rentabilité économique". Sans vouloir faire une correspondance linéaire et hasardeuse, la distinction opérée entre ces deux notions permet d'avancer dans le découpage que nous avons proposé entre "l'exploitation" d'une part, "les entreprises" d'autre part, sans en couvrir, bien évidemment, les deux termes de façon définitive. D'une part, la notion de "rendement" vise très précisément l'organisation même du procès de transport, au sens où celle-ci recouvre à la fois la gestion des moyens de production et de la force de travail spécifiques de ce procès dans leur mise en œuvre. D'autre part, la notion de "rentabilité" réfère, à première approche, à la prise en compte des résultats de l'exploitation. Elle n'est, bien évidemment, pas sans rapport avec la première notion, mais elle nous paraît poser surtout le problème de la relation organique qui existe entre exploitation et entreprise, dès lors que nous voulons aborder la question de la destination du résultat, qu'il soit positif ou négatif bien sûr. Ce faisant, nous sommes bien évidemment amenés à mettre en œuvre une démarche de recherche qui permette de rendre compte de cette relation, en prenant, par conséquent, pour point de départ le constat de la séparation exploitation/entreprise, et qui permette aussi d'interpréter cette relation dans les termes du débat politique qui se déroule à propos du transfert de la responsabilité juridique et financière du transport vers la puissance publique.

Nous sommes donc, ici, au cœur du problème méthodologique propre à ce travail, d'autant que nous avons pratiquement épuisé les données immédiatement accessibles.

Sa résolution est principalement fondée sur l'hypothèse que l'on peut distinguer, au moins empiriquement, l'organisation technique du procès de transport, du procès de circulation du capital qui s'y trouve impliqué. Cette hypothèse nous a paru justifiée pour deux raisons. D'une part, elle n'est pas contradictoire avec le principe de l'unité du procès de reproduction du capital. En effet, le fait d'être placés au niveau de l'entreprise nous relève de l'application rigide de ce principe, dans la mesure où l'entreprise n'est qu'un des lieux qui supportent ce procès, ce qui nous incite, en outre, à ne pas nous laisser enfermer dans le champ clos qu'elle constitue et bien au contraire à rechercher par rapport à quels circuits du capital elle se trouve placée. D'autre part, cette hypothèse nous paraît justifiée par deux constatations déjà

énoncées : celle du désaisissement progressif de la maîtrise du capital constant par les entreprises (cf. notre rapport cité en référence) et celle de l'accroissement de l'intervention financière de la puissance publique. Ces deux constatations militent, en effet, en faveur d'une autonomisation des différentes fonctions traditionnellement dévolues au capital dans la plupart des procès industriels, en vue d'une nouvelle articulation des fonctions qui rende compte de ces deux éléments.

Nous avons tenu cette hypothèse pour purement méthodologique. Notre intérêt, en la posant de façon aussi simple, visait essentiellement à donner au moins quelques orientations générales à un travail qui s'annonçait profondément empirique. Aussi, n'avons-nous pas jugé utile de la développer à ce moment de notre raisonnement : pour être au départ purement instrumentale, elle ne s'en est pas moins trouvée être une base féconde pour les développements que nous ferons dans le chapitre 3.

Les conséquences méthodologiques en sont alors relativement simples, puisqu'elle oriente très nettement la recherche de matériaux dans deux directions principales.

Premièrement, il s'agit pour nous de retracer les principales caractéristiques de l'exploitation des réseaux, dans des termes qui permettent d'évaluer ce que recouvre l'organisation technique du procès de production du transport. Celle-ci comprend, essentiellement, les problèmes d'exploitation, où l'on peut distinguer les procédures d'investissement, la mise en œuvre des matériels et l'organisation du travail, ainsi que l'organisation des tâches annexes.

Pour ce faire, nous avons recherché l'essentiel de nos informations auprès des exploitants de transport eux-mêmes, de deux façons. D'une part, à travers les publications de la profession qui sont constituées par :

- les revues professionnelles :
 - . Revue des Transports Publics, Urbains et Régionaux (UTPUR, Paris)
 - . Revue des Transports (Ed. Techniques et Economiques, Paris)
 ou que l'on peut juger comme telles par leur niveau d'information et de technicité comme :
 - . le Forum des Transports Urbains (G.E.T.U.M., Paris)
- les rapports des congrès professionnels tenus par l'U.T.P.U.1 qui est la principale organisation patronale en matière de transports urbains,

- des documents internes à la profession, mis à notre disposition par l'U. T. P. U. R. , tels que l'annuaire des adhérents à l'U. T. P. U. R.

D'autre part, à travers un certain nombre de contacts directs que nous avons établis en procédant à un certain nombre d'études de cas. Celles-ci ont été effectuées sur les agglomérations de Lyon, Grenoble, Saint-Etienne, Strasbourg, Rennes et Le Mans. Ces enquêtes ont cherché, non seulement, à approfondir les problèmes de gestion et d'organisation technique de l'entreprise, mais aussi à permettre une évaluation de la façon dont les problèmes de transports se trouvaient posés dans chaque agglomération, compte tenu des situations locales particulières. Aussi, les enquêtes ont donné lieu d'une part à des séances de travail au sein de l'entreprise de transport, d'autre part à des entretiens divers : municipalités (en général l'adjoint aux problèmes d'urbanisme, ou à la circulation, ou les deux), services de tutelle (service du contrôle et arrondissement fonctionnel de la D. D. E.), agences ou services d'urbanisme, organisations politiques ou syndicales. Les séances de travail internes aux entreprises ont porté sur trois thèmes essentiels :

- histoire des réseaux et de la société de transports en termes technologiques, juridiques (concessions, régimes), et économiques (évaluation des résultats globaux par périodes),
- organisation de l'entreprise : définition, importance et fonctionnement des services (mouvement, dépôt, administration, études...); politique des achats, innovations techniques, principes de tarification, gestion du personnel, évaluation des notions de productivité,
- analyse détaillée de l'évolution récente : analyse du déficit, relations avec l'autorité concédante.

Enfin, un certain nombre des informations utiles à cette partie de la recherche ont été fournies par les administrations de l'Équipement et des Transports, soit au niveau central (D. T. T.) soit à l'échelon local.

Deuxièmement, il s'agit d'approcher la notion d'entreprise de transport, comme lieu et moment du procès de reproduction de certains capitaux. Cette phase du travail a été, essentiellement, constituée par l'analyse de la structuration de l'ensemble des entreprises "recensables", essentiellement au moyen des données financières. Les problèmes méthodologiques propres à cette phase sont étudiés au chapitre 3, qui précise, notamment, les restrictions que l'étendue de l'information disponible en ce domaine apporte à la recherche.

Chapitre 2

LES CARACTERISTIQUES GENERALES DE L'EXPLOITATION

Ce chapitre a, donc, pour objet l'analyse des conditions d'exploitation des réseaux de transports urbains, tels que nous pouvons les appréhender dans des termes analogues à ceux de l'économie de l'entreprise. Nous avons cherché, essentiellement, à faire ressortir les thèmes les plus cruciaux par rapport auxquels se situent les exploitants, ceux qu'ils considèrent eux-mêmes comme les points-clés de la gestion, en distinguant, le plus nettement possible, ce qui peut relever de leur maîtrise propre et ce qui s'en trouve, aujourd'hui, écarté. Ainsi, nous avons donné une importance particulière à la "recherche de la productivité", thème qui a fourni l'essentiel des travaux du Congrès de l'U. T. P. U. R. de 1970 et qui est une réponse directe à la question du "rendement d'exploitation" que nous avons introduite plus haut.

Auparavant, nous avons tenu à rappeler un certain nombre de données de base qui constituent le cadre (bien théorique et souvent lâche, il est vrai) dans lequel s'inscrit normalement l'exploitation. Il s'agit, d'une part, des données juridiques qui fixent les différents régimes de concession du transport urbain par les autorités locales, d'autre part, d'un certain nombre de données de type économique qui fixent un certain nombre de caractéristiques particulières de l'exploitation. C'est, notamment, à travers certaines d'entre elles (particulièrement les règles comptables) que sont présentées certaines informations chiffrées : leur importance méthodologique n'est, donc, pas négligeable, et nous en mesurons et l'intérêt et les effets dans le chapitre suivant.

I - LE CADRE JURIDIQUE DE L'ACTIVITE DES ENTREPRISES DE TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

Reflet de la réalité socio-économique en même temps que sa codification, le droit, en matière de transports terrestres, a correspondu à l'apparition et au développement des Compagnies de chemins de fer au siècle dernier. Ainsi, après la mise en place du réseau d'intérêt général, la loi du 12 Juillet 1865 institue les voies ferrées d'intérêt local, ancêtres des réseaux départementaux actuels. Le transport collectif urbain n'apparaît sous forme indus-

truelle qu'après 1875, et ce sont la loi du 11 Juin 1880 et le règlement d'administration générale du 18 Mai 1881 qui, en s'inspirant de l'expérience des réseaux d'intérêt général et local, fixent les règles de concession et de rétrocession, traçant ainsi le cadre du fonctionnement des réseaux, tant pour leur établissement que pour leur exploitation.

11 - Le principe de la concession du service public

Ces textes initiaux et les nombreux autres qui les ont suivis, ont organisé l'attribution par l'appareil d'Etat à des capitaux privés, d'activités économiques d'intérêt général, sur la base desquelles ceux-ci pourront se mettre en valeur. Si cette attitude peut apparaître comme un "choix", elle se fonde sur le fait que, dans le mode de production capitaliste, l'Etat ne prend en charge que les activités dont l'exécution par des capitaux privés abaisserait par trop le taux de profit (18); le rapport Nora a été, en la matière, le rappel le plus précis au cours des dernières années.

Cette pratique qui correspond aux mécanismes "normaux" de fonctionnement du capitalisme, se trouve exprimée, pour les juristes, dans les principes du Droit Administratif régissant les contrats administratifs de concession (19). Nous allons donc examiner comment ce principe de la concession du service public trouve ses applications.

111 - L'autorité concédante

C'est en principe l'Etat qui concède les réseaux de transports aux détenteurs de capitaux intéressés. En fait, depuis l'origine des transports collectifs urbains, on assiste à une délégation de responsabilités en la matière; ce sont en effet les collectivités locales qui demandent une concession à l'Etat, et la rétrocèdent ensuite à la société exploitante. L'autorité concédante pourra ainsi être le Département, ou la Ville (commune centre), ou un regroupement de communes, quelque soit sa forme administrative, ou encore un Syndicat mixte constitué à cet effet entre les collectivités pré-citées.

(18) Nous ne pouvons ici développer ce point qui renvoie à l'ensemble de l'analyse de l'Etat dans le mode de production capitaliste, à ses différents stades. Nous en mentionnerons cependant certaines manifestations particulières au cours de notre exposé.

(19) On trouvera un exposé de la doctrine officielle dans un article de M. FELIX, Adjoint au Directeur des Transports Terrestres, intitulé "Service Public et Entreprises Publiques dans les transports terrestres", in Equipement, Logement, Transports n° 72, novembre-décembre 1972, p. 69 à 75.

L'acte de concession, après les procédures de consultation, donne lieu à un convention liant l'autorité concédante à l'entreprise concessionnaire pour une durée déterminée, et stipulant les droits et obligations des parties, notamment les éléments de rémunération de l'exploitant. Le cahier des charges qui lui est annexé énumère les spécifications techniques (tracé des lignes, fréquences, arrêts, caractéristiques du matériel, etc.) et économiques (en particulier les tarifs) qui constituent les obligations de service public auxquelles devra se soumettre le concessionnaire pendant la durée de la concession. Figurent également dans le cahier des charges, les modalités du rachat éventuel de la concession par l'autorité concédante et les droits et obligations de celle-ci à l'expiration de la concession.

Ces deux documents ne prennent valeur exécutoire qu'après avoir été approuvés par un décret d'homologation déclarant d'utilité publique l'établissement du réseau ou de la ligne concédés, et auquel ils sont annexés.

C'est donc sous le contrôle et avec l'aval de l'administration centrale que les collectivités locales contractent avec une personne privée (physique ou morale) en vue d'assurer l'exécution d'un service public. Ce sont d'ailleurs les préfets qui signent les conventions de concession, agissant au nom et pour le compte des départements (20).

112 - Le périmètre urbain et le monopole d'exploitation

L'implantation des grands réseaux ferrés s'est faite selon le principe des concessions à monopole, la concurrence s'effectuant surtout au niveau des capitaux et non pas des marchés. Par contre, pour les réseaux secondaires et urbains, la concurrence sur le terrain entre sociétés fut la pratique la plus courante et l'histoire des transports d'une agglomération est souvent celle des conflits qui les opposèrent. A partir de 1930 environ, l'apparition de la technologie automobile suscita de nouvelles formes de concurrence, cette fois entre les réseaux ferrés et les transporteurs routiers.

(20) Notons que, sans être autorités co-concédantes, certains représentants de collectivités locales ou de sociétés privées émargent parfois en sus des parties au contrat, du fait de leurs engagements dans telle ou telle clause particulière de la convention. Par exemple, c'est le cas de la ville de Grenoble, de la Société des papeteries de Rioupéroux, de la commune de St-Martin-d'Uriage et de la Société anonyme de l'établissement thermal d'Uriage dans la convention du 5 décembre 1892 par laquelle le Département de l'Isère concédait à la Société des Voies Ferrées du Dauphiné la ligne de Grenoble à Vizille.

Le marché des transports (et pas seulement les transports urbains) s'en trouva fortement désorganisé, pour ne pas parler de concurrence anarchique. L'Etat fut alors amené à remettre de l'ordre dans cette branche; ce qu'il fit par les "décrets sur la coordination des transports" de 1938 et 1939 qui régissent aujourd'hui encore, cette activité. La tentative visait à instaurer, sous le contrôle d'un Comité Technique Départemental des Transports, une certaine rationalisation, en opérant un partage du marché entre les divers transporteurs, assorti de règles de contrôle pour l'entrée dans la profession. C'est dans ce cadre qu'a été posé le principe de non concurrence à l'intérieur des agglomérations entre les transports urbains et les transports interurbains ayant leur point de départ ou d'arrivée en ville. Ces derniers n'ont pas le droit de prendre des voyageurs qui n'effectueraient qu'un trajet urbain sur leur réseau. Par cette règle, qui vaut pour les lignes régulières, les entreprises de transports collectifs urbains sont donc assurées d'un monopole du transport des voyageurs dans les agglomérations.

Mais l'application de cette règle a rapidement posé le problème des limites géographiques dans lesquelles elle devait avoir cours, surtout pour les agglomérations pluri-communales de plus en plus nombreuses. La notion de "périmètre urbain" introduite par le décret du 14 Novembre 1949 dans son article 4 a cherché à y apporter une réponse. Le décret précise en effet que les services urbains seront ceux qui sont organisés ou autorisés à l'intérieur du périmètre urbain; il n'y a donc pas en principe de service urbain sans périmètre urbain. Celui-ci est défini comme englobant le territoire d'une ville et les ensembles bâtis de sa périphérie, et doit être approuvé par le Préfet (21). A Partir de cette définition, on trouve donc dans le périmètre urbain une commune centre et quelques communes limitrophes, pour partie ou en totalité.

Mais cette formule ne peut pas prendre en compte une extension prévisible à cinq ou même deux ans, puisqu'il n'y a pas encore d'espace bâti. Il n'y a donc pas de cohérence possible avec un quelconque schéma d'urbanisme. D'après les textes, il y a un deuxième problème, relatif aux regroupements de communes. En effet, il n'y a pas de périmètre urbain possible si, dans un ensemble de communes, existent des zones non bâties. Or, l'ordonnance sur les Communautés Urbaines leur donne compétence en matière de transports urbains. Il y a donc contradiction entre un texte spéci-

(21) La délimitation des périmètres urbains en application du décret de 1949 ne semble pas avoir donné lieu à un travail systématique des administrations et collectivités intéressées, puisqu'en 1972, on a encore procédé à cette opération pour 13 agglomérations.

fique sur les Communautés Urbaines et un texte général sur la coordination des Transports. Dans la pratique, l'Administration centrale dépasse cette contradiction dans le sens d'une unicité de la notion de compétence et de la notion de cadre en matière de transports urbains, ce qui peut la placer en situation d'infraction au droit.

Le décret de 1949 fait d'ailleurs l'objet d'un projet de modification, en particulier en ce qui concerne les notions de périmètre urbain et de pouvoir concédant. On mettrait en place des "périmètres de transports urbains" qui, afin de les ajuster avec l'autorité compétente, correspondraient de droit aux limites de l'établissement public, Communauté Urbaine, District, Syndicat de Communes, lorsqu'ils auront pris compétence en la matière, et à titre d'étape intermédiaire, sont encouragés, les Syndicats de Communes sur la base d'une association volontaire des communes périphériques qui veulent organiser en commun un réseau de transports urbains. L'Administration centrale prépare donc une modification importante de la notion d'autorité concédante, en y incluant l'ensemble des communes de l'agglomération. De plus, celles-ci seront directement intéressées à la gestion des réseaux, et les contrats de programmes passés actuellement entre elles et leurs exploitants en sont les premières manifestations.

Mais avant d'aller plus loin dans les transformations en cours, il est nécessaire de préciser les différentes modalités par lesquelles peuvent être pris en charge les réseaux de transports collectifs urbains.

113 - Les trois régimes juridiques et financiers possibles

1131 - La concession aux risques et périls

On a vu que le principe général régissant la mise en œuvre des réseaux de transports collectifs urbains était celui de leur concession à des capitaux privés. En termes économiques, cela signifie que l'entreprise concessionnaire à la propriété du capital mis en œuvre (voies, dépôts et ateliers, matériel roulant), qu'elle en assume totalement les charges d'exploitation et qu'elle se rémunère par un tarif perçu sur l'utilisateur : c'est ce qu'on désigne par la notion juridique de concession aux risques et périls du concessionnaire, qui est, au regard du Droit Administratif, le mode de concession obligatoire. Il n'y a, en principe, dans ce schéma, aucune responsabilité financière de l'autorité concédante, l'entreprise concessionnaire assumant aussi bien les bénéfices que les pertes de ses opérations.

En fait, ce système a fonctionné à l'état presque pur jusqu'à la première guerre mondiale. Après celle-ci, les réseaux ont

fait état de déficits d'exploitation dus aux charges exceptionnelles qu'ils eurent à assumer pendant le conflit, et dont ils demandèrent le remboursement à leurs différentes autorités concédantes, ce qui fut en général accepté. Ainsi se trouva posée la première d'une longue série d'exceptions au principe de la responsabilité financière des concessionnaires. Par une succession d'avenants à leurs contrats, ceux-ci obtinrent l'adaptation de leurs concessions aux conditions nouvelles qui apparurent par la suite (inflation, renforcement des syndicats, concurrence automobile, etc.) toutes transformations qui les rapprochèrent, lorsqu'ils ne les adoptèrent pas explicitement pour les nouvelles concessions ou les renouvellements, des deux autres régimes existants que nous allons maintenant examiner.

1132 - L'affermage

Ce régime s'inscrit dans une optique plus "patrimoniale" de la part de l'autorité concédante. En effet, l'affermage met à sa charge les dépenses de premier établissement, puis par la suite, les dépenses pour travaux neufs et extensions. A la fin de l'affermage, expiration ou résiliation, le fermier est tenu de remettre à la collectivité concédante l'ensemble des installations, immeubles, matériels, etc., mis à sa disposition au début de la convention ou acquis par la collectivité au cours de celle-ci.

La société fermière d'un réseau supporte, pour sa part, les dépenses courantes d'exploitation afférentes à l'exécution des services, et les enregistre dans un compte appelé compte d'affermage. Elle se rémunère par l'ensemble des recettes d'exploitation, dont la collectivité affermante s'engage à lui laisser le bénéfice.

1133 - La régie intéressée

Par rapport à l'affermage, la formule de régie intéressée marque un engagement financier plus important de la part de la collectivité contractante. En effet, celle-ci supporte, non seulement la charge des investissements, mais encore l'ensemble des dépenses d'exploitation occasionnées par le fonctionnement des services.

Le régisseur, chargé de la gestion du réseau ne se rémunère pas sur les recettes d'exploitation, qui vont à la collectivité, mais sa rétribution consiste en une formule contractuelle destinée à l'intéresser aux résultats de sa gestion. Elle comprend en général une rémunération forfaitaire à laquelle vient s'ajouter une prime de gestion variant avec les résultats obtenus.

12 - La régie directe, exception au principe général

Les trois régimes de concession que nous venons de décrire, s'ils montrent, dans l'ordre de leur exposition, un engagement financier croissant des collectivités locales, s'inscrivent cependant toutes à l'intérieur du principe général de concession des réseaux de transports collectifs urbains aux entreprises privées, celles-ci gardant toujours la responsabilité de la mise en œuvre des services.

Par contre, la formule dite de "régie directe" substitue entièrement la collectivité publique responsable à l'entreprise privée, tant pour les charges d'investissement et d'exploitation que pour la gestion du réseau.

Cette formule théoriquement possible, est en fait peu appliquée (le cas le plus important et le plus connu en province est celui de Marseille) et se voit vivement déconseillée par l'Administration centrale, en particulier la Cour des Comptes. La raison principale, mais rarement explicitée, se situe au niveau du personnel de la régie. Il est en effet jugé peu opportun que la collectivité locale élue soit en position d'employeur : on préfère de beaucoup maintenir un écran entre les urnes et les problèmes du travail. Pour les mêmes raisons, on préfère laisser à un intermédiaire le soin des contacts directs avec les usagers.

13 - La distinction entre domaine privé et domaine public des entreprises

La gestion d'un ou plusieurs réseaux de transports collectifs urbains ne constitue parfois qu'une partie de l'activité des entreprises qui obtiennent des concessions. Elles peuvent en effet avoir des intérêts dans des secteurs ne dépendant pas d'un service public : immobilier, commerce, industries, etc. Il est alors nécessaire de distinguer, par rapport au Droit Administratif, ce qui relève de leur activité de concessionnaire d'un service public, de leurs autres intérêts : c'est l'objet des notions de domaine public ou domaine concédé d'une part, et domaine privé d'autre part. Les entreprises ont l'obligation de séparer complètement les deux champs d'activité. C'est pourquoi on trouve en général, en annexe des conventions de concession, les inventaires des biens meubles et immeubles apportés par le concessionnaire et par la collectivité concédante. D'autre part, il est exigé de la société concessionnaire qu'elle tienne une comptabilité strictement séparée pour le réseau qu'elle exploite.

Pour finir l'étude du cadre juridique et administratif, il nous reste à mentionner brièvement le contrôle que l'appareil d'Etat exerce sur le système ainsi mis en place.

14 - La tutelle administrative

C'est la Direction Départementale de l'Équipement qui, en tant que service extérieur du Ministère des Transports, a la responsabilité du contrôle des transports dans sa circonscription, et en particulier des transports urbains de voyageurs. Elle est donc chargée d'enregistrer et de vérifier la régularité de tous les textes, comptes et opérations relatifs à ce domaine. Elle doit également fournir au Préfet des rapports d'appréciation de la situation des réseaux et éventuellement des suggestions de modifications à y apporter. Enfin, elle joue un rôle d'expert-conseil auprès des collectivités locales, en particulier auprès du Conseil Général du Département, souvent concédant des réseaux urbains.

2 - LES CATEGORIES ECONOMIQUES ET L'APPRECIATION DES PROBLEMES DU FONCTIONNEMENT DES ENTREPRISES

Après avoir vu les principaux aspects du cadre juridique et administratif de l'activité des entreprises, il s'agit, ici, d'étudier quel cadre conceptuel elles emploient pour juger de leur propre situation, à travers les outils d'analyse utilisés dans la profession.

La lecture des documents des entreprises ou des rapports administratifs relatifs à la situation actuelle des réseaux amène à distinguer deux approches, en général mêlées, des difficultés présentes de leur gestion. On observe, en effet, une étroite imbrication entre une analyse en termes de déséquilibre physique aboutissant à diagnostiquer un "décalage entre l'offre et la demande" d'une part, et une analyse des résultats économiques des différents éléments constitutifs des réseaux amenant au constat du déficit du compte d'exploitation générale, d'autre part. Afin de mieux les mettre en lumière, nous exposerons successivement ces deux axes de l'analyse.

Celle-ci s'appuie, également, sur la distinction qu'il nous faudra, parfois, reprendre, entre ce que l'entreprise peut maîtriser - l'aspect "interne" - et les variables qui échappent à son contrôle - l'aspect "externe", ou encore "l'environnement", bien que cette séparation revête parfois un caractère trop peu nuancé par rapport à la complexité des problèmes.

21 - L'approche en termes physiques

211 - L'offre de transports

Son évaluation se fait à travers différents résultats, qui correspondent soit à une simple mention indicative, soit à la recherche d'une appréciation du "service" offert. Selon les réseaux

étudiés, on ne trouvera pas toujours l'ensemble des indicateurs que nous avons pu relever, ni, parfois, la même définition pour chacun d'eux. On pourra, cependant, procéder à une estimation de l'offre de transport en termes physiques à travers les données suivantes :

- zone desservie
- nombre de lignes
- longueur des lignes
- nombre d'arrêts
- distance moyenne entre arrêts
- longueur moyenne des sections
- longueur de couloirs réservés et autres mesures visant à donner une priorité aux T. C.

L'ensemble de ces données permet, avec l'observation cartographique, d'évaluer quelle est la configuration et la teneur d'un réseau (22). Les indicateurs suivants évaluent la capacité d'activité et l'intensité de l'utilisation du matériel sur le plan ainsi tracé :

- nombre d'autobus
- capacité des autobus
- kilomètres véhicules : utiles
haut-le-pied
- places offertes
- vitesse commerciale : moyenne
minimale ou encore en heures creuses
à l'heure de pointe
- amplitude horaire du service.

(22) Il faut, cependant, signaler une omission importante : nous n'avons jamais relevé d'indications chiffrées sur les possibilités de correspondances des réseaux étudiés, alors que cet élément prend une particulière importance dans les études sur la structuration des réseaux comme le montrent, par exemple, pour l'agglomération lyonnaise, les travaux de l'Institut des Etudes Economiques de Lyon, en particulier : "Les flux de transport en commun dans l'agglomération lyonnaise" et "Flux de transport et gains de temps pour deux variantes du métro "lyonnais" - 1970 et 1971. Ou encore : "Les ruptures de charge dans les villes de province : le parking d'échange, les correspondances dans les transports collectifs" - I. R. T. - Rapport de recherche n° 6 - Arcueil - janvier 1972.

212 - La demande de transports

"Symétriquement" par rapport à l'offre, et pour confronter les deux termes par la suite, la demande physique de transports fait, à son tour, l'objet d'une évaluation. Les indicateurs généralement utilisés sont les suivants :

- population totale desservie
- nombre de communes desservies
- superficie totale
- densité de la population desservie
- nombre de voyageurs transportés (souvent répartis en fonction des différentes catégories de titres employés)
- nombre de voyages par habitant et par an
- distance moyenne parcourue par voyageur
- nombre de voyageurs par kilomètre-véhicule.

On trouvera, parfois, pour compléter ce type de données, certaines indications sur les phénomènes de pointes journalières et sur les variations de la clientèle au cours de la semaine.

213 - Observations

Si certains indicateurs appellent quelques remarques - le nombre de voyageurs par kilomètre-véhicule n'est-il pas plus une mesure de l'ajustement de l'offre et de la demande physique qu'une mesure du niveau de la demande? - la question principale nous semble plus globale. Elle concerne l'emploi même des notions d'offre et de demande. Pour cette dernière, en effet, il apparaît, de façon assez nette, que les données prises en compte n'expriment pas une demande potentielle, que certains voudraient appréhender en termes de "besoins", ou que d'autres chercheraient à traduire graphiquement, mais bien plutôt mesurent une demande satisfaite, ou mieux encore une consommation effectuée - ce qui permet de la mesurer.

De même pour la notion d'offre, il s'agit plus de faire état d'un certain volume d'activité, de l'effet d'une certaine production, que d'une offre jetée sur un marché (qu'advierait-il, en effet, de ce que sont les stocks dans toute autre production marchande?).

C'est d'ailleurs sur la notion de production de "places-kilomètres qu'ont débouché les travaux de l'U. T. P. U. R. Un accord s'est fait au sein de cet organisme pour définir ainsi l'activité des entreprises de transports collectifs urbains : "les entre-

prises de transport utilisent leur matériel pour produire des places-kilomètres.

L'unité de production est donc la "place-kilomètre-offerte" ou P.K.O. La production dans les Transports Urbains de voyageurs est donc définie comme étant l'ensemble des places-kilomètres-offertes produites par l'entreprise et mises à la disposition des usagers!" (23).

Techniquement, on mesure cette production par "la somme des produits obtenus en multipliant les kilomètres-utiles, effectués par chaque véhicule, par la capacité "MINES" de ce véhicule" (23).

Mais, si cette définition semble correspondre à une saisie exacte de l'activité des exploitants, il n'en reste pas moins que ceux-ci ont laissé ouvert le débat sur la correction, par des facteurs qualitatifs, de la mesure de leur production. Les facteurs qui, selon eux, pourraient être retenus et devraient être pondérés sont les suivants : la fréquence, la vitesse commerciale, la souplesse du trafic, le confort, le pourcentage de kilomètres utiles par rapport à l'ensemble des kilomètres parcourus. D'autres bases de modulation ont été proposées dans le rapport cité. Il s'agit :

- du prix des places offertes
- de la comparaison de ce prix avec le prix de la place offerte des voitures particulières
- de la sécurité.

On notera que, dans les corrections qualitatives proposées, se retrouvent certains des éléments (fréquence, vitesse commerciale) que nous avons signalés comme étant déjà cités par les entreprises, mais sans articulation entre eux et autour d'une notion précise de production.




















Il faut, également, remarquer qu'une telle approche introduit à une analyse en termes de coût généralisé telle qu'elle a été formulée depuis plusieurs années comme "méthodologie officielle" dans les études économiques relatives aux problèmes de transports urbains, mais il ne s'agit plus, alors, d'une analyse quantitative en termes seulement physiques.

(23) Union des Transports Publics Urbains et Régionaux - XIXe Assemblée Générale Technique - Tours, 27-30 mai 1970. La productivité interne dans les transports urbains. Rapport présenté par M. BRAGARD - Chapitre I - p. 4.

Les différents indicateurs que nous avons relevés, concernant l'offre et la demande physique ou plutôt la production et la consommation de transports, sont susceptibles d'un double traitement.

- Pour l'étude d'un réseau donné, leurs séries chronologiques permettent de mesurer l'évolution des variables déterminantes : en particulier la mise en évidence de la divergence entre l'accroissement des kilomètres parcourus et la diminution du nombre de voyageurs - appelés respectivement "réponse à l'urbanisation" ou "desserte des nouveaux quartiers" et "désaffection de la clientèle" - permet d'amorcer une explication du déficit croissant du compte d'exploitation du réseau.

- On peut, également, utiliser ce matériau pour procéder à des comparaisons entre réseaux, qui visent à mettre en évidence certaines différences structurelles de ville à ville. On obtiendra, alors, des résultats tels que ceux-ci, émanant du Ministère des Transports (24) :

NOMBRE DE VOYAGES EFFECTUES DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS PAR AN ET PAR HABITANT DANS LES PRINCIPALES AGGLOMERATIONS FRANCAISES ET EUROPENNES (1970)			
Zurich	432.000 h (70)		400
Genève	324.000 h (70)		320
Lausanne	226.000 h (70)		300
Turin	1 152.000 h (70)		270
Francfort	661.000 h (70)		260
Goteborg	447.000 h (71)		217
Munich	1 302.000 h (70)		200
Stuttgart	621.000 h (70)		195
St Etienne	331.000 h (68)		180
Lyon	1 074.000 h (68)		160
Cologne	860.000 h (70)		155
Strasbourg	334.000 h (68)		105
Bordeaux	555.000 h (68)		100
Lille	881.000 h (68)		90
Marseille	964.000 h (68)		88
Toulouse	439.000 h (68)		88
Grenoble	339.000 h (68)		55
Rouen	377.000 h (68)		51
Toulon	351.000 h (68)		44

voir note 24 page suivante.

Ces résultats donnent lieu à l'interprétation suivante de la part du Ministère :

"Le nombre de voyages effectués par an par les transports collectifs est nettement supérieur dans de nombreuses villes européennes voisines à celui enregistré dans les principales métropoles françaises. Ce fait indique non seulement l'attrait des Français pour l'automobile mais surtout :

- l'insuffisance qualitative et quantitative de l'offre des transports collectifs pénalisés par les exigences de la circulation générale et l'absence presque totale d'investissements,
- l'absence d'une réglementation et d'une tarification de l'usage de l'automobile correspondant au coût réel supporté par la collectivité" (24).

On voit que cette appréciation fait appel à des notions qui ne se trouvent pas dans les données commentées, en particulier la notion de coût et la référence à la réglementation de l'usage de l'automobile.

Nous mentionnerons, à l'aide d'un exemple, la possibilité de croiser les deux méthodes que nous venons de signaler, ce qui permet de combiner une lecture chronologique avec une analyse comparative :

"Les éléments du tableau ci-après, bien que calculés de manière différente suivant les réseaux, permettent de se faire une idée de la diminution du nombre de voyageurs par kilomètre/voiture dans quelques villes de France :

(24) Cités dans la revue de l'U. T. P. U. R. - n° 701 - octobre 1973 - p. 115. Extraits de la documentation remise à l'occasion de la conférence de presse de M. BILLECOQ, Secrétaire d'Etat auprès du Ministre des Transports, tenue le 4 octobre 1973 et consacrée aux transports urbains dans les agglomérations de province.

Nombre de voyageurs par kilomètre/voiture (x)

	<u>1964</u>	<u>1965</u>	<u>1966</u>	<u>1967</u>	<u>1968</u>
SAINT-ETIENNE	12,54	11,90	11,45	10,91	10,25
LYON	9,70	9,10	8,30	7,10	6,90
NANCY	7,26	7,07	6,81	6,62	6,40
BORDEAUX	7,25	6,65	6,20	6,00	5,47
TOULOUSE	7,25	7,35	7,25	7,12	6,85
LILLE	5,87	5,68	5,02	4,86	4,72
NANTES	5,81	5,85	5,68	5,28	4,88
TOULON	6,40	6,72	6,25	6,00	5,60
LE HAVRE	4,92	4,79	4,73	4,69	4,52
ROUEN	4,78	4,70	4,52	4,56	4,27

(x) Mission d'Etude Bordeaux 27 novembre 1969" (25)

Si ces données permettent une classification ordinale des différents réseaux par rapport à l'indicateur retenu, ainsi qu'une comparaison des vitesses différentes d'évolution du phénomène étudié selon les villes, l'explication des résultats doit s'appuyer sur l'analyse de plusieurs autres variables. C'est pourquoi on constate que les commentaires font toujours appel à des notions extérieures à l'appréhension purement physique des problèmes, montrant combien cette approche est insuffisante.

22 - Les éléments de l'analyse économique

Nous procéderons, ici, à un examen des principales notions utilisées dans l'analyse économique des entreprises de transports collectifs urbains, telles qu'elles se présentent dans les documents professionnels ou administratifs. Il apparaît, en effet, que, si le niveau de l'activité physique constitue un élément d'évaluation de la situation globale d'un réseau, c'est l'examen des données économiques au travers desquelles s'exprime cette activité, ce procès de transport, qui préside à l'appréciation des problèmes des entreprises et aux décisions concernant leur gestion ou leur réorientation. Ce n'est pas, en effet, au vu de la réduction du nombre

(25) in Claude BARDAVID "Problèmes économiques juridiques et comptables posés par les entreprises concessionnaires de transports en commun urbains" - Mémoire présenté en vue de l'obtention du Diplôme d'Expertise Comptable - Bordeaux - Session du 17 avril au 26 mai 1972.

d'usagers ou de la baisse de la vitesse commerciale des véhicules que les exploitants ont attiré l'attention des pouvoirs publics sur les difficultés de leur gestion - ces éléments ne sont venus qu'après, comme arguments explicatifs de la situation; on a, par contre, observé que l'apparition, surtout à partir de 1967, du déficit du compte d'exploitation des réseaux a été le point de départ d'un processus au cours duquel les entreprises concessionnaires se sont retournées vers leurs pouvoirs concédants pour trouver un mode de résolution à la crise ainsi amorcée.

221 - L'exploitation des réseaux

C'est le compte de gestion - ou compte d'exploitation - qui, au niveau des documents comptables, synthétise les résultats annuels de l'activité d'un réseau de transports collectifs urbains. Ce document permet de dégager un résultat d'exploitation, après confrontation des charges et des produits. Le principe général est celui de l'équilibre du compte d'exploitation, sinon sur une seule année, du moins sur quelques exercices, les bénéfices venant compenser les pertes antérieures. Cet équilibre doit être assuré par le biais des tarifs autorisés par le pouvoir concédant (on examinera plus loin, au paragraphe 225, la question particulière de la tarification). Outre sa responsabilité ainsi engagée dans l'équilibre de gestion du réseau, l'autorité concédante doit, en principe, être en mesure d'exercer son contrôle sur les comptes que la société concessionnaire s'est engagée à tenir conformément aux dispositions du contrat de concession et du cahier des charges. Ces dispositions introduisent, dans la pratique, une grande diversité dans la documentation fournie par les réseaux. Ce n'est qu'en 1970 qu'a été mis en place un Plan Comptable Professionnel des Transports Routiers dont les stipulations ont été rendues obligatoires par un arrêté du 20 octobre. Encore son application semble-t-elle rencontrer des difficultés.

Néanmoins, la structure globale du compte de gestion d'un réseau se présente, en général, comme suit. Le concessionnaire y porte les charges et les produits des seuls services urbains de transports de voyageurs (services réguliers, spéciaux et occasionnels).

- Les produits ou recettes, comptabilisés toutes taxes comprises, sont répartis ainsi :
- Chiffre d'affaires brut de l'activité transport (T. V. A. comprise)
- Produits accessoires
- Produits financiers
- Travaux faits par l'entreprise pour elle-même
- Travaux et charges non imputables à l'exploitation de l'exercice

- Subventions d'exploitation, dont :
 - Subventions forfaitaires
 - Indemnités compensatrices, dont :
 - Tarifs sociaux
 - Abonnements salariés
 - Abonnements scolaires
 - Autres réductions
 - Création ou extension de lignes
 - Services imposés
 - Baisse de la vitesse commerciale
 - Insuffisances tarifaires
 - Autres compensations

PERTE D'EXPLOITATION, couverte par

- Profits exceptionnels
- Subvention d'équilibre du concédant
- T. V. A. transférée par l'autorité concédante
- Avances remboursables du concédant
- Autres modes de couverture

Solde à charge de l'entreprise

Les recettes supportent, normalement, la taxe sur la Valeur Ajoutée, au taux de 17,60 %.

- Les charges ou dépenses sont répertoriées selon les rubriques suivantes :

- Achats consommés (hors-taxes), dont
 - Carburants
 - Pièces de rechange, fournitures et petit outillage
 - Rémunération du personnel
 - Charges sociales
- Impôts et taxes, dont :
 - T. V. A. sur prestations de services
- Travaux, Fournitures et services extérieurs, dont :
 - Entretien et réparations confiés à des tiers
 - Travaux et prestations exécutés par l'extérieur
 - Fournitures de courant haute tension
 - Redevance au pouvoir concédant
 - Assurances aux tiers
- Transports et déplacements
- Frais divers de gestion, dont :
 - Rémunération de l'exploitant
- Frais financiers, dont :
 - intérêts des emprunts
- Dotations aux amortissements, dont :
 - Matériel de transport
- Dotations aux provisions, dont :
 - Dotation au Fonds de renouvellement

BENEFICE D'EXPLOITATION

La confrontation des charges et des recettes amène, en général, à constater un déficit annuel d'exploitation dont le montant va rapidement croissant au cours des derniers exercices.

Cependant, une pratique tend à se développer depuis quelques années, consistant en une recette kilométrique garantie par l'autorité concédante, et dont le niveau est négocié avec le concessionnaire. La recette garantie donne lieu à un versement dont le montant est porté en recettes du compte de gestion. Celui-ci peut, alors, faire apparaître un résultat comptable excédentaire, mais qui ne reflète plus le résultat de l'activité économique du réseau.

L'interprétation des résultats du compte d'exploitation se fait, parfois, à l'aide de la notion de coefficient d'exploitation calculé de deux façons différentes, visant à faire apparaître la distinction qu'opèrent les transporteurs entre petit équilibre et grand équilibre.

Si l'on désigne par R les recettes d'exploitation et par D les dépenses d'exploitation, le résultat brut d'exploitation, qui peut être positif ou négatif, est obtenu en faisant la différence R-D.

Soient A les amortissements; le résultat net - excédent ou déficit - provient de l'opération R - D - A.

Le coefficient d'exploitation du petit équilibre se calcule selon la formule : $\frac{D}{R} \times 100$. S'il est inférieur à 100, les recettes d'exploitation couvrent les dépenses courantes d'exploitation, et s'il est supérieur à 100, elles sont insuffisantes pour assurer cette couverture.

Le coefficient d'exploitation s'obtient par la formule $\frac{D + A}{R} \times 100$ pour le grand équilibre. Un coefficient inférieur à 100 indique dans ce cas que les recettes sont suffisantes pour financer les dépenses courantes d'exploitation et les amortissements. Un coefficient supérieur à 100 signifierait un montant de recettes insuffisant pour assurer ce financement.

Il semble que la règle d'équilibre du compte d'exploitation se soit progressivement transformée, au fur et à mesure de la détérioration de la situation financière des réseaux, passant d'une exigence de grand équilibre à celle du petit équilibre, jusqu'à admettre, par la force des choses, un coefficient d'exploitation supérieur à 100 au petit équilibre. Ainsi, certains réseaux, après avoir perdu leur capacité d'assurer les amortissements, se trouvent

dans l'impossibilité de payer la totalité de leurs dépenses de fonctionnement.

Ce résultat traduit une évolution de plus en plus divergente des dépenses et des recettes, dont nous examinerons plus loin les principales caractéristiques.

222 - L'investissement

Dans de nombreux cas, le contrat de concession prévoit l'existence d'un fonds de renouvellement et d'investissement aliéné, entre autres, par un prélèvement sur les recettes brutes d'exploitation et faisant l'objet d'une comptabilisation distincte. Ce prélèvement est inscrit en charges du compte d'exploitation et apparaît en ressources du fonds de renouvellement et d'investissement, permettant, ainsi, d'effectuer, à la fois, la distinction et la liaison entre exploitation générale et investissement-renouvellement. C'est ainsi qu'à Saint-Etienne, la dotation statutaire se répartit en deux fonds spéciaux, à raison de 7 % des recettes pour les travaux d'aménagement et 8 % des recettes pour les travaux d'entretien et le renouvellement. Mais, cette formule, héritée des exploitations ferroviaires, est déconseillée par les documents types pour les réseaux d'autobus, et certains réseaux adoptent la pratique industrielle courante en matière d'investissements.

Néanmoins, on retrouve, en général, deux types de travaux à financer :

- le renouvellement, l'entretien et la modernisation des éléments d'exploitation, meubles ou immeubles,
- les dépenses de premier établissement concernant les lignes nouvelles, les prolongements de lignes existantes et l'accroissement des services existants.

Dans la pratique, les exploitants diffèrent ou accélèrent leurs programmes de renouvellement et d'investissement, en fonction de la conjoncture générale et surtout de leur situation particulière. Il existe, en effet, certains réseaux capables de s'autofinancer intégralement, comme par exemple Périgueux ou Valenciennes. Cependant, les plus grands d'entre eux n'ont plus cette capacité et les réseaux de taille moins importante la perdent progressivement. Il leur faut, donc, avoir recours à des aides financières, susceptibles d'être fournies soit par le secteur privé, soit par le secteur public.

Si l'intervention publique, en matière d'investissements est la plus visible - et sans doute la plus massive - le financement privé se présente sous deux formes essentiellement :

- les crédits accordés par les fournisseurs de matériel, sous forme de délais de paiement ou de conditions financières particulières. C'est, d'ailleurs, un des moyens qu'utilisent les constructeurs étrangers pour s'implanter sur le marché français,
- le recours au crédit bancaire, surtout à titre de relais, et apparemment de courte durée.

Mais, nous n'avons eu connaissance d'aucune information systématique sur ces deux procédures et il apparaît, actuellement, impossible d'en évaluer le montant et la portée exacts, ces opérations n'apparaissant pas sous forme spécifiée dans les comptes.

Pour le financement des investissements par recours aux fonds publics, c'est le comité n° 8 du Fonds de Développement Economique et Social qui procède à l'attribution des prêts. Le tableau ci-après regroupe les opérations effectuées pendant la période de 1968 à 1972, selon les différentes phases de la procédure.

Malgré le caractère incomplet de ces données, on peut constater que la mauvaise situation financière des réseaux leur impose un recours croissant à l'emprunt sur fonds publics : ainsi, dans les propositions des réseaux, la part des emprunts auprès des Caisses de Crédit Public passe de 43 % en 1968 à 61 % en 1970, 63 % en 1971 et 73 % en 1972.

Les autorisations d'emprunts du F.D.E.S., par leur accroissement en volume, prennent en compte cette situation, en ouvrant assez largement "les vannes du crédit"; en proportion des emprunts proposés par les réseaux, elles passent successivement de 59 % en 1968, à 75 % en 1970, reviennent à 61 % en 1971 et passent à 82 % en 1972. Il faut, donc, ici, noter le changement important de politique opéré par le F.D.E.S. en 1972, qui a fortement augmenté le montant de ses autorisations d'emprunts, tout en acceptant de prendre en compte, à raison de 30 % de leur total, les dépenses de renouvellement.

Au niveau de l'emploi effectif des fonds ainsi dégagés, les investissements se sont accrus en volume de 1968 à 1970, mais il est significatif de noter que la part des emprunts sur fonds publics qui ont servi à les financer est passée de 36 % en 1968 à 44 % en 1969 et 50 % en 1970. Bien que portant sur trois années seulement, cette statistique illustre, a contrario, dans quelle mesure et à quelle vitesse les réseaux perdent leurs capacités de financer leurs investissements. La part des emprunts réalisées par rapport aux emprunts demandés par les réseaux ne peut être calculée, d'après ce tableau, que pour 1968 et 1970. Elle doit, donc, être interprétée avec réserve. Néanmoins, passant de 56 %

	1968	1969	1970	1971	1972
* Propositions des réseaux dont emprunts auprès des Caisses de Crédit Public	144 62	- -	121,5 74,5 (3)	149 95	148,5 (4) 109
* Programme de la D.T.T., dont autorisation d'emprunt auprès du F.D.E.S.	- 41,5 chiffre égal aux prévisions du V ° Plan	124,8 47	- 56 (48+8)	- -	- -
* Programme retenu par le F.D.E.S., dont autorisation d'emprunt du FDES	- 37,15	Programme D.T.T. dans l'ensemble 44,6	Totalité du pro- gramme de la DTT 56	- 58	- 90 (5)
- C.A.E.C.L.	-	5,5 (6ans maxi.)	26(de 5 à 10 ans)	-	-
- C.D.C.	-	-	<30(de 10 à 20 ans)	-	-
* Investissements réalisés dont emprunts sur fonds publics	94,9 (1) 34,8 (1)	98,7 (2) 43,5	11,3 ? >56	- -	- -

Source : Rapports annuels de l'Inspection Générale des V.F.S.T.U.

Unité = millions de F. courants
- = chiffre non mentionné

(1) selon les indications des réseaux au cours du 2° semestre de l'année, en vue de la préparation du programme de 1969

(2) estimation

(3) dont 11,5 "destinés au financement de deux opérations exceptionnelles, au nombre desquelles se trouve la modernisation accélérée du réseau de Marseille"

(4) pour 67 réseaux

(5) prenant en compte environ 30% tant des dépenses de renouvellement.

en 1968 à 75 % en 1970, elle indique l'accroissement de la dépendance des réseaux, par rapport au financement public, en ce qui concerne leurs investissements. Cette dépendance par rapport à l'Etat pour les emprunts se double d'un appel aux collectivités locales : "Un nombre croissant de collectivités locales a bien accepté de financer l'acquisition des autobus nécessaires", déclare l'Inspection Générale des V. F. S. T. U. , dans son rapport pour 1972. Il y a là, semble-t-il, une tendance qui pourrait s'accroître dans les années à venir.

223 - La productivité

Au vu des résultats d'exploitation, les responsables de la gestion des réseaux ont tenté de réagir par une série d'actions visant à accroître ce qu'ils appellent la "productivité". Il nous faut donc examiner maintenant le contenu de cette notion.

Il apparaît, d'abord, qu'une distinction est opérée entre "productivité interne" et "productivité externe", tenant au fait que la production des transporteurs urbains n'est pas obtenue dans les murs de l'entreprise, mais se déroule dans un champ spatial contraignant, un tissu urbain de plus en plus encombré par les véhicules particuliers. Cette distinction réfère, donc, en fait, au degré de maîtrise ou au pouvoir de l'entreprise sur l'exécution de son processus de transport. On notera qu'elle n'est possible qu'à partir du moment où il y a eu séparation effective au niveau physique - et non pas en termes de propriété - des deux principaux moyens matériels de la production du transport, l'infrastructure et le matériel roulant, alors que pour une ligne ou un réseau en site propre, la question d'opérer cette distinction ne se pose pas.

Cependant, la situation actuelle des réseaux a appelé une telle démarche de la part des professionnels et il faudra en lire l'expression la plus systématique dans deux rapports différents présentés devant la même assemblée (27).

(27) Il s'agit de deux rapports présentés devant la XIXe Assemblée Générale Technique de l'U. T. P. U. R. qui s'est tenue à Tours, du 27 au 30 mai 1970.

- Rapport présenté par M. BRAGARD : "La productivité interne dans les transports urbains".

- Rapport présenté par M. ROBIN : "Incidence des priorités de circulation sur la productivité et la qualité de service des transports publics urbains".

La rédaction de ce paragraphe s'appuiera sur ces deux rapports, qui seront désignés par le nom de leurs auteurs.

Cette distinction a, également, opéré dans le temps; en effet, sous réserve d'un certain nombre de décalages et de chevauchements des deux étapes, les transporteurs ont d'abord porté l'accent sur la productivité interne, jusqu'à ce qu'ils en atteignent les limites, pour les plus avancés dans le processus, vers 1970. Une deuxième étape s'est alors présentée, dont les termes, les enjeux et les manifestations concrètes sont centrés autour du thème de la productivité externe.

2231 - L'évaluation de la productivité interne par les transporteurs repose sur la théorie classique de la productivité marginale des facteurs de production, ceux-ci étant classés en trois catégories : capital, travail et achats, puis rapportés à la production effectuée, c'est-à-dire au nombre de places-kilomètres offertes (P.K.O.) calculées par rapport aux kilomètres utiles. La méthode retenue par la Commission des Statistiques et des Méthodes de l'U.T.P.U.R. est celle de la mesure par les volumes ou à prix constant, mais le rapport BRAGARD mentionne la possibilité de procéder à une pondération de ces mesures en prenant en compte les variations de la structure des prix (méthode O.C.D.E.) ou celles de la structure des quantités (méthode C.N.I.P.E.). Ce rapport cite, également, la méthode du C.E.R.C., visant à dégager le surplus de productivité globale entre deux périodes et la méthode dite des coûts de production qui revient "à exprimer, pour chaque année de référence, le coût de production de 100 P.K.O."

A partir des données prises en compte, la méthode retenue permet de mesurer la productivité globale des facteurs, et la productivité spécifique de chaque facteur.

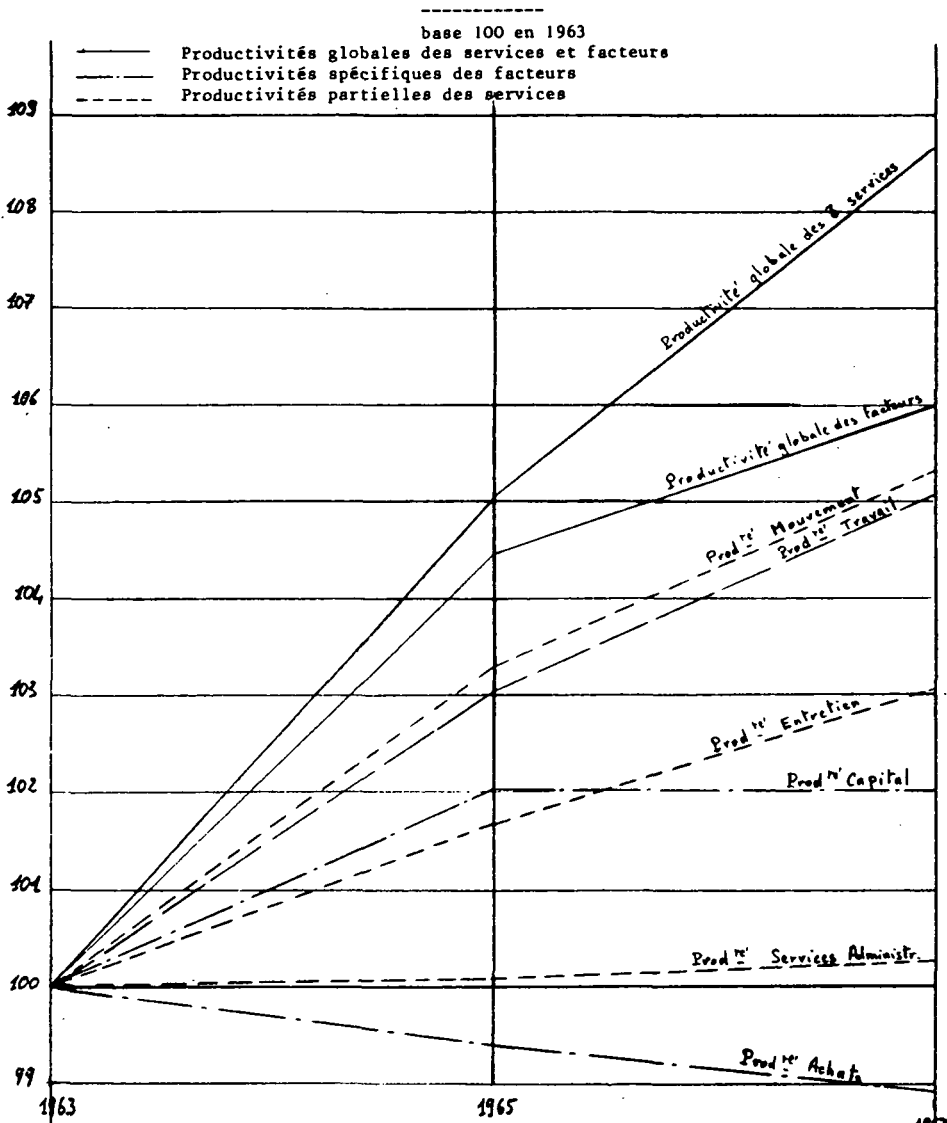
En outre, sur la base d'un découpage fonctionnel de l'entreprise, il est possible de faire apparaître la productivité propre à chaque service, ou productivité partielle. Le découpage utilisé répartit l'activité des entreprises en trois grands services : le service du mouvement, le service des ateliers et les services administratifs.

Nous reproduisons, ci-après (p. 57) les principaux résultats obtenus par l'U.T.P.U.R., pour la période de 1963 à 1967, à partir d'un échantillon de 10 réseaux de tailles diverses, sur la base des distinctions analytiques que nous avons mentionnées.

L'analyse met, ensuite, en évidence, de façon plus fine, les pourcentages de variation de la consommation des facteurs de production dans chacun des services. Mais, nous nous contenterons, ici, de faire mention de ces résultats, dans la mesure où, selon le rapporteur lui-même, les réseaux n'effectuent pas, en général, ce type de calculs, mais opèrent, dans leur recherche

PRODUCTIVITE MOYENNES DES

RESEAUX DE TRANSPORT URBAIN DE 1963 A 1967



Source : Rapport BRAGARD op.Cit. p28
graphique G1

de productivité interne, à l'aide des ratios mis au point par l'U. T. P. U. R. (28).

Il nous apparaît plus important d'observer les mesures concrètes prises par les exploitants pour améliorer la situation de leurs réseaux, ou du moins freiner les tendances à la dégradation.

Sans entrer dans le détail, il faut, cependant, constater qu'une des bases des mesures de rationalisation consiste en une comptabilité analytique minimale. Si les réseaux dépendants de groupes importants remplissent cette condition, par contre les petites et moyennes exploitations ont, parfois, été amenées à mettre en place un tel outil sous la pression de la nécessité. Corrélativement, une réorganisation de la gestion a, parfois, été opérée, généralement dans le sens d'une décentralisation, par l'introduction de la méthode budgétaire au niveau des services. Mais, ce sont là des changements au niveau de la gestion qui n'ont eu qu'une importance mineure par rapport aux mesures prises en matières d'exploitation.

a) - En ce qui concerne le service du mouvement, le rapport de l'U. T. P. U. R. examine cinq séries de mesures possibles, portant sur :

- la vitesse commerciale
- le service à un agent
- l'augmentation de la capacité des voitures
- la diminution des temps morts par régulation automatique ou dispatching
- la réduction, sans perte d'efficacité, des services d'inspection et de contrôle.

Des mesures comme le pré-paiement ou la perception automatisée, impliquant un investissement important (5.000 à 10.000 F par véhicule à la date du rapport : 1970), ou encore l'élargissement des issues, permettant de réduire le temps des arrêts, contribuant à accroître la vitesse commerciale. Mais, celle-ci dépend, essentiellement, des conditions de circulation, ce qui renvoie à la notion de productivité externe.

(28) L'Inspection Générale des V. F. S. T. U. évalue les résultats obtenus à l'aide du ratio "nombre de voyageurs transportés par agent à l'effectif" (p. 19 du rapport de 1972). Si les taux calculés traduisent éloquemment des situations locales fortement diversifiées, ils ne nous semblent pas pouvoir être retenus comme indicateurs de la seule productivité interne, dans la mesure où le numérateur dépend fortement du trafic dont les variations peuvent se produire indépendamment de l'action propre de l'entreprise.

L'accroissement de capacité des véhicules semble une mesure susceptible d'accroître la productivité et de faire face aux heures de pointe. Mais, elle peut s'avérer contradictoire avec le but poursuivi si elle occasionne un accroissement des temps d'arrêts. Dans la pratique, les véhicules standards du type U. T. P. U. R. - R. A. T. P. semblent réaliser un moyen terme satisfaisant.

Réalisations techniquement séduisantes, la régulation automatique ou le dispatching n'emportent pas l'adhésion générale des exploitants. Leur caractère onéreux autant qu'aléatoire explique probablement cette attitude.

Avec la réduction des services d'inspection et de contrôle, les mesures d'accroissement de productivité concernent le personnel des réseaux. Dans ce domaine, le service du contrôle ne représente qu'un nombre restreint d'individus, mais, par contre, le passage au service à un agent a été la principale mesure en matière de productivité interne.

Si, comme le note M. BRAGARD, le conducteur faisait le travail de perception depuis l'origine du transport routier en service interurbain, la pratique n'en est apparue sur les réseaux urbains qu'avant la dernière guerre, sur des véhicules de faible capacité affectés aux lignes nouvelles généralement très peu chargées. Le passage des tramways aux trolleybus et autobus fut l'occasion de poser le problème "dans sa généralité et sa difficulté".

On voit, donc, que dans la pratique des réseaux, la question du service à un agent n'est pas nouvelle. Cependant, selon le rapporteur lui-même, "depuis quelques années le problème est ouvertement posé pour des voitures de grande capacité, de l'ordre de 100 places, voire pour des véhicules articulés ou des ensembles remorqués, et essentiellement sous la pression des difficultés économiques et sociales que rencontrent tous les réseaux urbains" (29).

En effet, la main-d'œuvre représente une part très importante des dépenses d'exploitation et la vitesse de progression du coût de ce "facteur" lui confère une place croissante dans l'ensemble des dépenses. Par ailleurs, les tarifs autorisés par l'administration ne permettent pas aux exploitants de voir les recettes progresser au même rythme que les dépenses. L'objectif de la mise à agent unique est donc d'obtenir un "tassement" de la courbe des

(29) Rapport BRAGARD - op. cit. - pp. 42-43.

dépenses, en transférant la charge du travail de perception sur le conducteur et sur l'usager (30). Secondairement, certains exploitants convertissent les receveurs en conducteurs, ce qui leur évite la recherche d'une main-d'œuvre; selon eux difficile à recruter.

Le service à un agent, s'il doit permettre des économies de personnel a, cependant, un effet "pervers" dans la mesure où il tend à allonger les temps d'arrêt. Sous le titre "La technique au service des méthodes", le rapporteur montre que certaines solutions sont apportées au problème. Ainsi, le dédoublement de l'accès avant en deux couloirs de fonction spécialisée fut aménagé à l'initiative des exploitants, alors qu'aujourd'hui les constructeurs proposent des véhicules immédiatement utilisables en service à un agent. La self-oblitération tend, actuellement, à se généraliser sur l'ensemble des réseaux qui, pour ce faire, doivent s'équiper en appareils. Les oblitérateurs qui réalisent, également, une comptabilisation automatique des passagers, sont actuellement adaptées à de nombreuses formes de billetteries, ce qui permet de passer à la self-oblitération en conservant des structures tarifaires qui autorisent la recette maxima (sectionnement ou zonage), alors qu'à l'origine, l'instauration d'un tarif unique semblait faciliter la perception de la recette.

A un niveau d'équipement supérieur, au-delà de la self-oblitération, le self-service intégral n'a été introduit en France que le 17 décembre 1973, sur le réseau de Rennes (31). Le système mis en place permet la perception à bord à l'avant pour les billets au détail, la perception à terre pour les voyageurs munis de cartes à vue ou de carnets de billets, qui montent par les portes arrières et médianes. "La solution "rennaise" apparaît comme un compromis habile entre les méthodes de self-service intégral développées en Suisse (perception à terre, banalisation totale des portes) et en Italie (perception à bord, mais maintien d'un sens de circulation

(30) On notera, à propos de ce dernier, que l'obligation de self-service n'est pas le seul fait du secteur en régression que sont les transports collectifs urbains : citons à titre d'exemple, les stations-service automatiques qui remplacent le pompiste par l'automobiliste, ou les "grandes surfaces" qui éliminent, en grande partie, les vendeuses en laissant le client se servir tout seul.

(31) Nous renvoyons, à ce sujet, à l'étude détaillée de l'U.T.P.U.R. : "Le self-service dans les transports urbains et son incidence sur le contrôle des voyageurs" - XXe Assemblée Générale Technique - 23-27 mai 1972 - Rapport présenté par M. HERAIL - Paris, U.T.P.U.R., ronéo - 43 pages + annexes.

des voyageurs à l'intérieur des véhicules¹¹ (32). Ce commentaire montre qu'à l'intérieur même du choix pour le service à agent unique, les exploitants sont amenés à mettre en place différentes options. Le rapport BRAGARD fait, à cet égard, appel à la recherche opérationnelle pour fournir les critères d'appréciation des différentes méthodes.

Au total, le processus de mise à agent unique est déjà fortement avancé, comme en témoigne le tableau suivant (33).

Exploitation à un agent	Situation à fin 1971		Situation à fin 1972	
	Nombre de réseaux	Pourcentage	Nombre de réseaux	Pourcentage
Totalité du parc	44	71 %	45	72,6 %
50 % et plus du parc	7	11,3 %	11	17,7 %
moins de 50 % du parc	11	17,7 %	6	9,7 %

La self-oblitération progresse, également, rapidement dans la période récente (34).

Equipement en self-oblitération	Situation à fin 1971		Situation à fin 1972	
	Nombre de réseaux	Pourcentage	Nombre de réseaux	Pourcentage
Totalité du parc	16	24,2 %	22	33,3 %
50 % et plus du parc	5	7,6 %	11	16,7 %
moins de 50 % du parc	10	15,1 %	9	13,6 %
néant	35	53,1 %	24	36,4 %

On constate, donc, d'importantes modifications dans les services du mouvement des réseaux, impliquant un effort d'équipement spécifique. Mais, l'évaluation précise des résultats de ces transformations en termes d'accroissement de la productivité interne semble difficile au niveau général. La rentabilité de ces opérations dépend, étroitement, de leur coïncidence ou de leur décalage avec le renouvellement du matériel. Il n'y a donc que des résultats particuliers à certains réseaux ou à certaines lignes ayant été convertis au service à un agent.

b) L'amélioration de la productivité des ateliers peut être recherchée selon le rapport BRACHARD, à travers trois politiques, distinctes mais combinables ; le choix à faire semble fortement dépendant de la taille des réseaux.

* L'entretien du matériel par les ateliers paraît, aujourd'hui, réservé aux seuls réseaux importants "dont le volume à traiter permet d'appliquer les méthodes modernes de gestion des ateliers", alors que la pratique des "grands levages" à l'époque des tramways avait généralisé des ateliers importants responsables de tâches nombreuses. A partir du cas de Lyon, le rapport mentionne les implications d'une politique de recherche de productivité dans les ateliers : mise en place d'un bureau des méthodes, amélioration de l'équipement et de l'outillage, tant individuel que collectif, transformation des méthodes d'entretien et relèvement du niveau professionnel des ouvriers. Au total, cette politique repose sur un niveau important d'investissement. Mais, dans le cas cité de Lyon, "cette méthode a été reconnue bénéfique pour le "réseau" dont les ateliers centraux ont réalisé 62 grandes révisions en 1969 contre 60 en 1963, avec une diminution de 19 % des heures travaillées sur la période.

* Le choix du recours à des entreprises extérieures pour les travaux d'entretien représente une politique opposée à la précédente. Nous ne disposons pas d'évaluations à cet égard et la question demeure encore controversée, selon l'expression du rapporteur, qui ne dégage pas d'orientation générale en la matière, mais mentionne le recours à cette forme d'organisation par de nombreux réseaux de taille moyenne ou même importante.

* Le renouvellement accéléré du matériel est la troisième voie dans laquelle peuvent s'engager les exploitants. Ici encore, il ne se dégage pas de loi générale ou de doctrine : "Il s'agit de faire la balance des coûts entre des investissements et les autres consommations de facteurs permettant d'obtenir un véhicule en bon état de marche et la consommation en capital du parc, avec un renouvellement plus rapide mais qui diminue l'ensemble des frais d'entretien.

Les avis recueillis sur ce point varient en moyenne entre 8 et 10 ans d'âge pour un autobus. Certains vont jusqu'à 12 ans ou 500.000 kilomètres (35).

Pour donner un état général de la question, nous reproduirons le ratio "nombre d'agents d'atelier par véhicule en parc" portant sur des chiffres de 1971 et sur un échantillon de 23 grands réseaux, d'après le rapport annuel de l'Inspection Générale des V. F. S. T. U. en 1972. Il est précisé que "les réseaux de Lille (S. N. E. L. R. T.)

et Saint-Etienne dont une partie importante du réseau comporte des lignes de tramways et celui de Limoges qui est exploité presque entièrement en trolleybus, n'y figurent pas, ces techniques d'exploitation nécessitant davantage de personnel d'entretien. Par contre, les réseaux qui conservent une faible part de leurs lignes en trolleybus, voire même en tramways (Marseille) sont repris dans le tableau".

Marseille	1,27
Valenciennes	0,94
Rouen) Le Havre)	0,87
Lyon	0,83
Clermont-Ferrand	0,65
Bordeaux	0,64
Metz	0,61
Toulon	0,60
Lille (C.G.I.T.)	0,58
Mulhouse) Montpellier)	0,55
Nancy	0,54
Amiens	0,51
Nantes	0,50
Toulouse	0,49
Le Mans	0,48
Tours	0,44
Dijon	0,40
Rennes	0,38
Brest	0,36
Reims	0,34
Orléans	0,28

L'Inspection Générale fait remarquer que l'inégalité de la durée du travail selon les réseaux introduit de légères distorsions dans ces chiffres, de même que la pratique consistant à affecter au personnel d'atelier un certain temps de conduite pour assurer les pointes de trafic (Grenoble, Amiens par exemple). On remarquera que cette solution, qui couple le service du mouvement et les ateliers au profit du premier, relève de la recherche d'un usage maximal du "facteur travail" au niveau de l'ensemble.

En conclusion de ses observations, l'Inspection Générale estime que le ratio étudié ne devrait pas dépasser 0,4 pour un réseau d'autobus, moyennant un renouvellement normal du matériel roulant et qu'en conséquence des progrès restent à réaliser dans cette voie. Si ce chiffre indique une évolution générale, il nous semble que la fixation d'une norme unique pour l'ensemble des réseaux globalise trop de problème et ne tient pas assez compte de la particularité des situations, et des trois solutions possibles étudiées par la Commission de l'U. T. P. U. R. , dont nous avons rappelé, ci-dessus, l'existence et la combinaison possible.

c) Les services administratifs font, également, l'objet de tentatives d'amélioration de la productivité. Celles-ci consistent, essentiellement, à introduire l'informatique, pour effectuer un certain nombre d'opérations. Selon la taille du réseau, les matériels mis en place seront différents et la gamme proposée par les constructeurs permet aux entreprises d'importance moyenne d'y accéder. Ainsi pourront être traités, "à des coûts intéressants, des problèmes complexes englobant la comptabilité générale, la comptabilité analytique d'exploitation, la gestion des stocks, la paie, les statistiques, etc..."(36). La pénétration de l'informatique et ses conséquences mériterait, sans doute, une étude particulière. Le rapporteur fait seulement état de l'expérience de Marseille où l'installation, à la R. A. T. V. M. , d'un ordinateur I. B. M. 360-20 et d'une machine comptable I. B. M. 632 a permis des gains appréciables ; le coût supplémentaire par rapport à l'équipement antérieur a été largement compensé, d'une part, par les nouvelles applications prises en charge lors de la mise en service de l'ordinateur et, d'autre part, par la réduction des effectifs de ce bureau"(37).

Si la recherche d'une "utilisation rationnelle des facteurs de production" demeure une préoccupation constante des exploitations de réseaux, il apparaît, cependant, que les possibilités de gains de productivité se réduisent de façon importante. La recherche opérationnelle peut, encore, déceler des créneaux ou proposer des méthodes permettant d'aller plus loin dans cette voie. Mais, globalement, la tendance est au "fléchissement" de la courbe de productivité interne. Si, en effet, comme le note M. BRAGARD en conclusion, l'accroissement de productivité a été de 6,01 % sur 5 ans, de 1963 à 1967, ce taux se répartit en 4,46 % de 1963 à 1965 et seulement de 1,55 % de 1965 à 1967. ET, depuis cette date déjà ancienne, les problèmes de circulation ont considérablement accru les difficultés des exploitants. Mais, comme on le voit, lorsque l'accroissement de la productivité interne atteint ses limites, le débat est alors reporté à l'extérieur de l'entreprise : il ne s'agit plus de rechercher la combinaison optimale des facteurs de la

(36) Rapport BRAGARD - op. cit. - p. 56.

(37) idem - p. 58.

production, mais de trouver, par la recherche de la "productivité externe" les conditions d'obtention de cette production.

2232 - La productivité externe

Le rapport ROBIN, qui traite de cette question, suppose explicitement que le maximum a été obtenu en matière de productivité interne et précise : "Les conditions de circulation des véhicules, c'est-à-dire la vitesse pratique de leur déplacement en sont l'élément fondamental (de la productivité externe) ; elles déterminent la productivité de l'essentiel des investissements et de la majeure partie du personnel" (38). De ce fait, le problème du transport collectif se trouve posé à l'intérieur du débat entre modes de transports concurrents, dans les termes suivants : "Il importe, finalement, non pas d'imposer le transport collectif, mais de le rendre très compétitif" (39). C'est pourquoi on trouvera dans le corps du rapport un recours aux courbes d'affectation de trafic employées dans les méthodologies classiques d'études de transport ; c'est pourquoi, également, apparaît dès l'introduction (pp. 2 et 3), la notion de choix de l'usager, entre les variables prix et fréquence par exemple, qui repose implicitement sur l'idée d'un homo oeconomicus effectuant des choix rationnels sur un marché pur entre produits substituables (40).

Ces prémisses étant rappelées, nous pouvons maintenant suivre le déroulement de l'analyse.

Dans un premier chapitre intitulé "La dégradation de la circulation et ses conséquences", le rapporteur reprend des thèmes maintenant connus. Dans le cadre d'une paralysie de la circulation, spécialement aux heures de pointe, s'accroissant en volume mais aussi en durée, les transports collectifs subissent un processus de dégradation qui se mesure par deux facteurs :

* la baisse continue de la vitesse commerciale qui entraîne deux conséquences :

- la nécessité d'augmenter en permanence le parc de véhicules si l'on veut maintenir la fréquence,
- une augmentation des coûts d'exploitation, matériel et surtout personnel, dans la mesure où la productivité

(38) Rapport ROBIN - op. cit. - introduction p. 1.

(39) Rapport ROBIN - op. cit. - résumé p. 2.

(40) Pour une analyse critique de ce cadre conceptuel, nous renvoyons à l'ouvrage de M. FICHELET, R. FICHELET et N. MAY: "Contribution à une psychosociologie des comportements urbains. Pour une approche écologique de l'utilisation des moyens de transport - Paris, M.E.L. - 1970 - 87 p.

des agents de conduite est proportionnelle à la vitesse commerciale.

* le temps d'attente moyen des voyageurs augmente du fait de l'irrégularité de passage des véhicules, ce qui contribue à faire diminuer la clientèle - donc les recettes - des réseaux.

L'objectif du deuxième chapitre est, alors, d'étudier les conséquences des priorités de circulation qui peuvent être accordées aux transports collectifs, en analysant une seule ligne à un instant donné, à partir de la notion d'équilibre économique de la ligne.

Cet équilibre est défini "par la stabilité simultanée des différents facteurs qui régissent sa gestion : moyens mis en oeuvre, temps d'attente (fréquence et régularité), temps de transport, longueur de la ligne, prix payé par le voyageur" (41). La rupture de cet équilibre, par attribution de priorités de circulation, permet d'obtenir deux types de gains : pour les voyageurs, un gain en temps de trajet (attente et transport) et pour le transporteur, un gain en prix de revient. L'étude est alors faite, en termes de stratégies possibles pour "la collectivité", puis en termes de choix pour la clientèle, de trois hypothèses concernant les transports publics urbains (T. P. U.) :

- Dégradation des conditions actuelles pour les T. P. U.
- Maintien des conditions actuelles pour les T. P. U.
- Facilités de circulation données aux T. P. U.

Les choix sont étudiés, dans ce rapport, à partir des variables : temps de trajet et longueur des lignes pour la politique d'urbanisation, et à partir des variables : prix et fréquence pour la population transportée.

La conclusion est ainsi exprimée : "On voit donc qu'il n'est pas possible de demander un meilleur service aux transports publics urbains (zone d'influence plus lointaine, prix plus bas, fréquence augmentée) si des priorités de circulation ne leur sont pas accordées" (42).

A l'aide d'un exemple, le chapitre troisième, étudie l'influence du temps de parcours en transport collectif sur l'affectation des déplacements à ce mode ; la famille des courbes d'affectation obtenues, pour un trajet donné, en fonction du prix et du temps, permet de mesurer dans quelle proportion, pour différents niveaux de prix, un gain de temps accroît la clientèle des transports collectifs.

(41) Rapport ROBIN - op. cit. - p. 8.

(42) Rapport ROBIN - op. cit. - p. 12.

En conclusion, le rapporteur mentionne la nature des investissements qu'une politique de priorité de circulation aux transports collectifs impliquerait :

- investissements faibles :
 - . couloirs de circulation réservés aux autobus
 - . signalisation spéciale
 - . politique de stationnement dégageant le centre des villes,
 mesures dont l'application est relativement facile et peut être immédiate ;
- investissements limités, réalisables dans des délais relativement courts :
 - . aménagement des points sensibles de la voirie urbaine,
 - . construction de parkings permettant de remplacer le stationnement par une voie réservée,
 - . dans les quartiers nouveaux, création de couloirs centraux ou latéraux réservés ;
- investissements importants qui ne pourront être réalisés qu'à moyen terme :
 - . mise en souterrain des autobus et des tramways (prémétros),
 - . construction de métros en souterrains et viaducs,
 - . transports nouveaux à mettre en oeuvre, s'ils sont opérationnels, les emprises actuellement utilisées étant maintenues, et de nouvelles emprises étant réservées.

Au total, cette analyse débouche donc sur une sorte de plaidoyer pour des mesures de priorité au transport collectif, adressé "aux collectivités" sans plus de précisions. On a vu, à propos des concessions, que l'entité appelée collectivité devait être spécifiée pour chaque agglomération. Si, donc, l'interlocuteur des exploitants n'est pas plus précisé, il est cependant important de noter que le débat est désormais porté "sur la place publique". Après la phase de défense fondée sur le recours aux ressources propres des entreprises (nécessitant, également, on l'a vu, une adaptation des matériels aux nouvelles formes d'exploitation), on assiste à une interpellation directe des pouvoirs publics - collectivités locales et administration centrale - en tant que pouvoir de police, autorité réglementaire compétente, et financièrement seuls capables de mettre en place les moyens de résolution demandés. A travers les différentes mesures préconisées, il s'agit, pour les entreprises, de tenter de récupérer la maîtrise de leur procès de transport, ce qui, semble-t-il, implique de retrouver des conditions analogues à celles du site propre.

Un bilan des mesures prises ou étudiées à cet égard est dressé par l'Inspection Générale des V.F.S.T.U. pour l'année 1972 (43), qui les regroupe en 3 catégories :

- Les mesures destinées à enrayer l'aggravation des conditions de circulation :

- . les plans de circulation : sur 21 agglomérations ayant fourni des renseignements, 2 n'ont pas étudié de plans de circulation, 2 ne lancent cette étude qu'au début de 1973, 12 ont un plan en cours d'étude, 1 a terminé cette étude en 1972 et 4 ont déjà un plan de circulation.
- . le stationnement payant dont il est dit qu'il a connu, en 1972, un développement important,
- . les rues piétonnières qui tendent à se développer dans certaines zones centrales (6 agglomérations) ;

- Les mesures spécifiques en faveur des transports en commun :

- . les bandes réservées qui sont passées de 40 km en mars 1972 à 55 km environ à la fin de l'année,
- . les aménagements de carrefours et des feux bicolores en faveur des véhicules de transport collectif (5 agglomérations examinées en 1971, 2 ayant des projets à l'étude en 1972) ;
- . les mises en site propre partiel : 2 projets à l'étude à Rouen et Lille ;

- Des expériences de promotion, qui donnent généralement de premiers résultats positifs, sont analysées : Marseille (1971), Toulouse, Rennes, Besançon, Avignon et Chalon-sur-Marne. Elles combinent en général les mesures mentionnées ci-dessus avec une réorganisation de la gestion et un engagement financier important de la part des collectivités locales (investissements et subventions). Les premiers bilans ne pourront être faits que sur l'exercice 1974. Il est donc trop tôt pour tirer des conclusions valables sur ce thème de la productivité externe.

224 - Les rapports de travail - La séparation de l'économique et du social.

Des documents professionnels que nous avons pu rassembler, il ressort que le problème des "relations de travail", la gestion des rapports sociaux internes aux entreprises, ne s'insère pas dans une analyse globale. On trouve, en effet, d'un côté une approche en termes de coûts salariaux, de productivité de la main d'oeuvre, telle que nous l'avons vue aux paragraphes 221 et 223, et d'un autre côté, une appréhension plutôt institutionnelle des rapports des transporteurs avec les salariés qu'ils emploient. Bien qu'elle ne s'inscrive donc pas dans l'analyse économique que font les exploitants de réseaux, il nous a paru utile de rendre compte, brièvement, de cette deuxième approche, à travers le rapport de l' U. T. P. U. R.

qui lui est consacré (44), afin d'éclairer la séparation ainsi faite entre "l'économique" et le "social".

L'objet du rapport est en effet d'étudier le plus ou moins bon fonctionnement des institutions sociales légales et des relations contractuelles, afin d'évaluer quelle est leur efficacité en tant qu'instruments de régulation des relations de travail. L'étude est menée sur un fonctionnement normal de ces relations, hors période de crise. Mais le "normal" a, en fait un rôle préventif par rapport aux grèves, qui apparaît très nettement chez les exploitants (p.). On le comprend bien qu'il est ainsi qu'il est rappelé au début du rapport, que le transport est essentiellement une industrie de main d'oeuvre ; on le comprend encore mieux, si l'on se souvient, comme nous le disait un directeur de réseau, qu'"une journée de grève est une journée de production qui ne se rattrape jamais". Comme on le voit, la spécificité économique des transports de personnes - l'impossibilité d'avoir des stocks et la simultanéité de la production et de la consommation - est implicite dans les réflexions ; cependant, elle n'est pas prise en compte comme telle, mais seulement par ses manifestations négatives possibles.

Aussi, les diverses possibilités de "concertation" ou de "dialogues" sont-elles particulièrement étudiées : délégués du personnel, syndicats, comités d'entreprise et d'établissement, intéressement et participation, formation professionnelle et emploi, organismes particuliers, accords contractuels et initiatives diverses. Il n'est pas jusqu'au Comité d'hygiène et de sécurité qui contribue à la régulation des rapports sociaux : "Ce comité permet de résoudre des questions de son ressort avant que celles-ci ne prennent une forme revendicative, et on note que les membres de ce comité font des remarques pertinentes et utiles" (p. 24).

La recherche de la paix sociale passe, selon les exploitants, par une connaissance et une compréhension de la marche de l'entreprise de la part des salariés, dont on ne déplore que, s'ils commencent à avoir la première, ils n'aient pas ou refusent la seconde. L'accent est mis sur la nécessité d'une bonne circulation de l'information (il n'est pas précisé qu'elle vient de la direction, mais cela va de soi) et la recherche d'un bon esprit "au-dessus des divergences" : "Actuellement, du balayeur au directeur, tous les agents sont conscients de cet esprit d'équipe" (p.).

(44) "Les relations du travail" - XX^e Assemblée Générale Technique - 23-27 mai 1972 - Rapport présenté par MM. GRIGNON et PETIT-JEAN - Paris, U. T. P. U. R., ronéo - 36 p. + annexes.

Les relations humaines et les institutions sociales peuvent avoir des retombées positives au niveau économique. Ainsi, sur les questions qui lui sont familières, le personnel "peut exprimer jusque dans les organismes chargés de la gestion de l'entreprise des remarques pertinentes et utiles, par exemple en matière de circulation, d'agencement du matériel, de relations avec la clientèle etc..." (p.). Mais, il n'est pas fait d'évaluation chiffrée de cet apport, en terme de productivité par exemple, pas plus que ne sont pris en compte comme données de base pour les relations du travail, les problèmes tels que salaires, durée et amplitude du travail, mise à agent unique ou rationalisation des ateliers. Seuls sont objet d'étude les lieux institutionnels de leur discussion.

225 - Les tarifs

Si la circulation automobile générale est un paramètre que les entreprises de transport collectif urbain ne maîtrisent pas, la politique tarifaire est, également, une donnée économique sur laquelle elles ne peuvent pas vraiment agir. En effet, si les tarifs des réseaux urbains ne sont pas soumis à l'ordonnance du 30 juin 1945 sur la fixation des prix, il est prévu une procédure d'homologation préfectorale, par les textes successifs : loi du 13 juillet 1913, décrets du 30 septembre 1953 et du 19 octobre 1954, Code d'Administration Communale. Le pouvoir préfectoral s'exerça donc, sans limitation particulière autre que les clauses existant dans les conventions, les tarifs étant fixés par accord entre l'entreprise et la collectivité concédante, jusqu'à ce que les hausses fassent l'objet d'un contrôle plus étroit de l'administration centrale.

Une première limitation intervient, avec une circulaire du 5 août 1953, fixant à 10 % par rapport à la situation antérieure les hausses que pouvaient homologuer les préfets. Puis, en application du plan de stabilisation économique et financière, une circulaire du 26 février 1964 retira aux préfets leur pouvoir d'homologation. La décision de hausse appartient au Ministère des Transports lorsque la situation financière du réseau demandeur est jugée critique.

Cette proposition fut maintenue jusqu'au 22 novembre 1968, exception faite d'une augmentation de 2,5 % en moyenne pondérée, autorisée à partir du 1er janvier 1968 pour tenir compte de la répercussion de la T. V. A. Le calendrier des mesures tarifaires se déroule ensuite comme suit :

- 22 novembre 1968 : homologation préfectorale pour les hausses tarifaires inférieures ou égales à 10 % en moyenne pondérée,
- 19 octobre 1971 : toute augmentation est refusée jusqu'au 15 mars 1972. Les dossiers critiques sont

soumis au Ministre des Transports,

- 22 mai 1972 : homologation préfectorale pour les hausses tarifaires inférieures ou égales à 7 % dans l'année,
- 15 novembre 1972 : stabilité tarifaire au 1er janvier au 31 mars 1973.

Au total, en 8 ans et 10 mois (de 1964 à 1972), les tarifs ont été bloqués pendant 51 mois, ils ont pu augmenter de 2,5 % pendant 13 mois, de 10 % pendant 35 mois et de 7 % pendant 7 mois.

Dans l'ensemble, les hausses accordées ont été importantes, puisque pour la durée du V° Plan, les tarifs ont augmenté de 43,64 % en moyenne pondérée et de 44,14 % en moyenne arithmétique, pour un échantillon de 30 grands réseaux urbains (45). Pour l'année 1972, le pourcentage médian de hausse s'établit à 6,92 % parmi les 29 réseaux importants enquêtés par l'Inspection Générale des V. F. S. T. U. contre 9,5 % les deux années précédentes, avec trois dépassements du plafond autorisé : Grenoble (10 %), Nancy suburbain (9,6 %) et Saint-Etienne (10,70 %). Par contre, 5 réseaux n'ont appliqué aucune hausse durant cet exercice : Toulouse, Metz, Orléans, Strasbourg et Rennes (46).

Il apparaît donc, au total, que les tarifs des transports collectifs urbains font l'objet d'une gestion directe de l'appareil d'Etat central, qui est amené à prendre en compte deux objectifs contradictoires :

- contenir les hausses en montant et en nombre, dans les limites socialement acceptables,
- maintenir la situation financière des réseaux, ou contenir la croissance des déficits.

Ces deux préoccupations antagoniques expliquent les mesures prises, qui autorisent, restreignent ou interdisent les hausses tarifaires en fonction de la situation (inflation, plan de stabilisation, élection). Nous avons là une illustration particulièrement nette de la politique dite du "stop and go". Sur une longue période, celle-ci s'est traduite, selon les exploitants de réseaux, par un gain en faveur des usagers, ainsi que le montre le tableau suivant, qui donne la moyenne de 15 réseaux :

(45) Pour l'ensemble de ces données sur les mesures tarifaires, source : Ministère des Transports, Direction des Transports Terrestres.

(46) Source : Rapport annuel de l'Inspection Générale des V. F. S. T. U. 1972 - p. 11.

Coût d'un voyage en autobus exprimé en $\frac{1}{1.000}$ de salaire mensuel.

	1950	1960	1970	Ecart% entre 1970 et 1950
Salaire moyen de référence	214F	583F	1.335F	-

Avec ticket simple en numéraire	0,65	0,62	0,64	0
Voyage avec abonnement	0,37	0,32	0,29	-22%
Voyage écolier	0,32	0,29	0,26	-19%
Voyage avec tarif social	0,44	0,40	0,39	-11%
Recette moyenne par voyageur	0,70	0,57	0,53	-24%

NOTA : Ce tableau n'est valable que pour des comparaisons horizontales (évolution de 1950 à 1970) ; il n'est pas valable pour des comparaisons verticales (niveaux de prix entre les différents titres ou par rapport à la recette moyenne par voyageur) car le voyage indiqué par chaque réseau n'est pas comparable avec celui des autres réseaux (réseau à tarif unique, ou à sections plus ou moins longue ou à tarification zonale etc..) (47).

Le salaire mensuel de base est celui d'un chauffeur d'autobus ayant 10 ans d'ancienneté, qui a été estimé représentatif du revenu mensuel moyen des habitants de la ville.

Constatant que la recette moyenne par voyageur a baissé de 24 % par rapport au salaire de référence, les auteurs du rapport estiment que "la productivité d'une part (service à un agent entre autres) et l'accroissement des compensations financières des collectivités d'autre part, ont permis cette baisse". Si, en terme de prix, ce sont bien les usagers qui ont bénéficié de la politique tarifaire de l'Etat, il semble donc que celui-ci, en fonction des objectifs que nous avons énoncés plus haut, en ait fait supporter la charge, d'une part au personnel des entreprises de transport, d'autre part aux collectivités concédantes.

(47) in "La rénovation de la tarification" XX^e Assemblée Générale Technique - 23-27 mai 1972 - Rapport présenté par MM. ROCH, RAT et BUDILLON - Paris, U. T. P. U. R., ronéo - 42 p.

Mais, sur une période plus courte et plus récente, celle du V° Plan, la différence d'évolution entre les tarifs et les salaires apparaît peu significative. Nous avons noté, plus haut, que les hausses de tarifs avaient été de 43,64 % en moyenne pondérée et de 44,14 % en moyenne arithmétique pour cette période. Sur le même échantillon, les hausses de salaires ont été de 46,12 % en moyenne pondérée et de 45,91 % en moyenne arithmétique (48).

L'explication fournie dans le rapport de l'U. T. P. U. R. , quant à la baisse relative des tarifs, si elle repose sur des faits reconnus, n'est sans doute pas unique. Mais, la suite de l'argumentation est intéressante, car elle met l'accent sur un autre phénomène qui est l'évolution de la clientèle. En effet, les usagers n'ont pas bénéficié de façon uniforme de la baisse de 24 % de la recette moyenne : "ce même rapport pour :

- le ticket en numéraire est resté inchangé
- la carte habdomadaire a baissé de 22 %
- le tarif écolier a baissé de 19 %
- le tarif social a baissé de 11 % (49).

Il ne semble pas que les usagers aient opéré un glissement vers les tarifs les plus bas, mais bien plutôt qu'une modification de la structure de la clientèle soit intervenue : "perte des voyageurs à plein tarif en particulier en heures creuses, accroissement de la clientèle écoliers à bas tarif, importance relative plus grande de la clientèle d'heures de pointe avec abonnement" (50).

Ainsi, outre le niveau absolu des tarifs, la décroissance en valeur absolue du nombre de voyageurs sur les réseaux urbains (pour l'échantillon de la D. T. T. mentionné ci-dessus, ce nombre est passé de 801.845 en 1966 à 701.643 en 1971) et les transformations de la composition de la clientèle expliquent, également, la limitation de la progression des recettes des réseaux.

La tarification se présente alors comme un outil permettant, à l'intérieur des limites imposées par l'Etat, de rechercher certains résultats : obtenir la recette maximale, attirer une nouvelle clientèle, réaliser des péréquations entre usagers en fonction de la distance, du quartier, des horaires etc. . . , la définition de ces objectifs dépendant étroitement des rapports concrets entre la société de transport et les collectivités locales.

(48) Source : Direction des Transports Terrestres.

(49) Rapport ROCH, RAT et BUDILLON - op. cit. - p. 25.

(50) Rapport ROCH, RAT et BUDILLON - op. cit. - p. 26.

Le débat qui s'ouvre, alors, est celui des compensations financières que le transporteur cherche à obtenir des collectivités. Le repère choisi est, en général, le tarif commercial qui est censé exprimer la vérité des prix et l'on connaît bien maintenant les revendications des transporteurs quant aux divers tarifs sociaux ou aux lignes nouvelles ou extension de lignes qui se révèlent déficitaires. Nouveau en matière de compensation financière est le thème que l'on pourrait appeler de la responsabilité des collectivités locales en matière de condition de circulation, qui peut amener des clauses de remboursement des pertes de recettes résultant de la baisse de la vitesse commerciale (cas de Nice). Ce type de mesure qui spécifie la nature et le niveau des engagements pris par les collectivités semble, d'ailleurs, avoir la préférence de l'administration centrale, par rapport à des mesures plus globales telles que subventions d'équilibre ou recette kilométrique, jugées par trop indifférenciées.

Chapitre 3

LES ENTREPRISES : STRUCTURATION ET TENDANCES

1 - L'ANALYSE FINANCIERE DES ENTREPRISES

S'attacher à une analyse des caractéristiques financières des entreprises de transports urbains, vise à répondre à deux questions, corrolaires l'une de l'autre, qui échappent presque'entièrement aux instruments d'analyse que nous avons mis en oeuvre jusqu'ici.

La première question naît de l'observation empirique qui permet de distinguer entreprise et réseau de transport. L'application de ces deux notions à l'ensemble des activités de transport urbain, si elle pouvait être systématique, ferait apparaître deux découpages, qui globalement ne se recouvrent pas. En effet, si nous adoptons pour l'entreprise une définition qui découle de la problématique de l'analyse financière (51), nous devons retenir son caractère privé (comme lieu de fonctionnement d'un certain capital) ce qui nous oblige à exclure ces "entreprises publiques" que sont les régies directes de transports. En outre, le rapport de la population des entreprises de transport à la population des réseaux de transport (dont la définition tient au conventionnement, par la puissance publique, de l'activité de transport urbain) est un rapport d'inclusion, une même entreprise pouvant se trouver concessionnaire de plusieurs réseaux. La question à laquelle il nous faut répondre est celle de la désignation de cette population.

La deuxième question est déduite, immédiatement, de la définition que nous avons donnée de l'entreprise comme lieu de fonctionnement d'un certain type de capital : de quel capital s'agit-il et qui le détient ?

(51) C'est bien, en effet, l'introduction de cette problématique qui oblige à préciser la définition, alors que la problématique en termes de conditions d'exploitation que nous avons menée jusqu'ici n'y appelait pas de manière aussi évidente. Il y a probablement là une réponse "de fait" à la critique que nous faisons en introduction des matériaux statistiques existants.

Avant même de tenter de répondre à ces deux questions, il nous faut rendre compte des problèmes méthodologiques qu'elles soulèvent, dans la mesure où cela a, nécessairement un impact très net sur la délimitation de notre population d'entreprises.

11 - Les sources de l'information financière

111 - La documentation

Les sources de nature documentaire sont de deux types. D'une part, il s'agit des sources usuelles en matière d'analyse financière, et nous allons les décrire ci-après. D'autre part, nous avons été amené à étendre le champ des matériaux à un type de document, constitué essentiellement par les traités ou conventions qui règlent, cas par cas, les modalités de la concession par la puissance publique de l'activité de transport. En effet, s'il ne s'agit pas là de données financières à proprement parler, ces conventions présentent un double intérêt. D'une part, elles précisent en général dans quelles conditions s'opère ce qui est appelé la "rémunération du concessionnaire" et qui constitue un des éléments du calcul de la rentabilité de l'entreprise. D'autre part, elles prévoient en général l'établissement de "comptes d'exploitation du réseau", documents annuels qui peuvent permettre d'évaluer (nous verrons dans quelles conditions) la part de l'activité de transport dans l'activité de l'entreprise.

Les données financières classiques que nous avons pu établir sont constituées par :

a) "les liaisons financières des entreprises françaises", publiées par les éditions S.E.F. Les sociétés qui y sont représentées sont répertoriées, par ordre alphabétique, sous leur dénomination qui peut être complète, abrégée, inversée (dans l'ordre des mots composant la dénomination) ou seulement par leur sigle.

Pour chacune d'entre elles sont, en outre, précisés le n° d'identification D.A.F.S.A. (si la société fait, effectivement, l'objet d'un classement et d'une analyse dans le fichier du même nom), les actionnaires connus (essentiellement des sociétés) et les actionnaires des actionnaires, les participations qu'elle détient dans d'autres sociétés, ainsi que les participations détenues par celles-ci, toutes participations (amont et aval) étant présentées en pourcentage.

Nous avons pu exploiter ainsi les éditions de 1969 et de 1971, qui donnent les liaisons pour 1968 et 1970 (52).

Il est bien évident que toutes les entreprises de transport urbain ne figurent pas dans ces tableaux et que cela a déjà abouti à une limitation importante de l'étendue de l'information recueillie.

b) Les fiches D. A. F. S. A. ou les fiches S. E. F. (suivant les années). Ces fiches présentent, de façon récapitulative sur cinq années en général un certain nombre d'analyses : présentation des bilans, comptes de pertes et profits, performances financières, et, dans les dernières éditions, les comptes d'exploitation générale et certains renseignements financiers sur les participations. En outre, elles indiquent la composition du conseil d'administration, de la direction et retracent l'évolution du capital social.

c) La cote Desfossés, qui présente à peu près les mêmes renseignements, tout en ayant l'avantage de classer les sociétés par rubriques et, en outre, de fournir des informations sur quelques sociétés étrangères importantes.

d) Les documents publiés par les sociétés elles-mêmes, c'est-à-dire essentiellement les rapports d'assemblées générales annuelles. On y retrouve, bien sûr, tous les documents comptables précédemment évoqués. En outre, y est reproduit le rapport d'activité présenté aux actionnaires, et surtout (ce qui est fort intéressant pour certaines sociétés) l'inventaire du portefeuille des titres détenus.

112 - Les entretiens

Dès le début de la recherche, nous avons bien sûr prévu de constituer une partie de notre matériau par des contacts directs avec les sociétés de transport. Aussi un certain nombre d'enquêtes ont eu lieu avant même que nous ayons pu exploiter les données financières et ont porté, essentiellement, sur l'activité de l'entreprise contactée, et ont été articulées sur trois thèmes principaux : historique de la société - évolution financière récente du réseau et conditions d'exploitation - rapports avec l'autorité concédante.

(52) Néanmoins, ce sont en général ces liaisons qui sont reprises dans les organigrammes présentés plus loin, indiqués comme étant ceux de 1969 ou de 1971, dans la mesure où nous possédions d'autres informations couvrant, également, ces deux années. Il n'aurait pas été possible de produire des organigrammes ne prenant en compte que les informations exactement datées, par souci de cohérence.

Par la suite, une fois avancée l'étude des données financières, il s'est avéré nécessaire de compléter nos informations par de nouveaux entretiens visant à appréhender, non plus les entreprises elles-mêmes, mais, pour certaines d'entre elles, le groupe auquel elles étaient affiliées. L'entretien a alors porté sur l'historique du groupe - les principales caractéristiques de son fonctionnement interne - la situation de la branche transport dans le groupe.

Autant la première série d'entretiens s'est avérée extrêmement fructueuse, notamment en nous permettant de nous familiariser avec l'activité de l'entreprise (certains d'entre eux ont été constitués par deux ou trois journées de séances de travail), autant les entretiens de la deuxième série ont été plus nettement limités. En général, ils n'ont pas permis d'aborder des éléments d'information qui n'étaient pas déjà, en partie, à notre disposition. Dans un cas, nous avons, néanmoins, pu recueillir par ce biais une information statistique assez complète sur l'ensemble des réseaux exploités par le groupe.

12 - Les échantillons

La diversité des sources disponibles signifie, compte tenu de leurs caractéristiques, une certaine hétérogénéité des informations recueillies, qui doit être observée d'une part en termes de contenu (quelles informations ?) et d'autre part en termes de périodes de références. Le croisement de ces deux formes d'hétérogénéité aboutit à devoir travailler avec des échantillons qui peuvent s'avérer très différents les uns des autres en fonction des questions abordées, ce qui n'est pas sans nous poser de sérieux problèmes.

La population totale d'entreprises réellement exploitantes répertoriées est de 37, couvrant 47 réseaux. Cette population est constituée d'entreprises sur lesquelles nous disposons d'au moins une des informations décrites ci-dessus, ou bien de son identification d'appartenance effective à un groupe déjà répertorié.

Sur cette population, 27 entreprises, réellement exploitantes (32 réseaux), peuvent être classées dans 5 groupes effectivement répertoriés et sur lesquels nous pouvons disposer de données financières utilisables. Une entreprise exploite 6 réseaux sur laquelle nous ne disposons d'aucun élément permettant une analyse, 9 entreprises exploitant 9 réseaux ne peuvent être rattachées à aucun groupe répertorié (ce qui ne signifie pas, bien sûr, qu'elles n'aient pas d'actionnaires connus (4 de ces entreprises, seulement, se trouvent être dans ce cas).

a) Sur les 27 premières entreprises, 14 seulement font l'objet de fiches financières détaillées (dont 4 ne couvrent que la période antérieure à 1967). Pour les 13 autres, nous ne disposons pratiquement d'aucune information (sauf, bien sûr, sa place dans le groupe, si ce n'est le compte d'exploitation du réseau pour une entreprise.

b) Les 10 entreprises restantes sont :

- La Compagnie Française de Transport (réseaux de Reims, Versailles, Montluçon, Roanne, Saint-Brieuc, Laval), sur laquelle nous ne disposons malheureusement d'aucune information vérifiable,
- La Compagnie de Transports Urbains (réseau d'Argenteuil) dont nous ne connaissons que l'actionnaire principal,
- 8 autres entreprises sur lesquelles nous disposons d'informations financières : Angers, Limoges, Nantes, Guebviller (Colmar), Dijon, Toulouse (Sté des T.C.R.T., jusqu'à 1971) et Grenoble et Strasbourg qui ont fait l'objet d'une enquête particulière.

13 - Les groupes

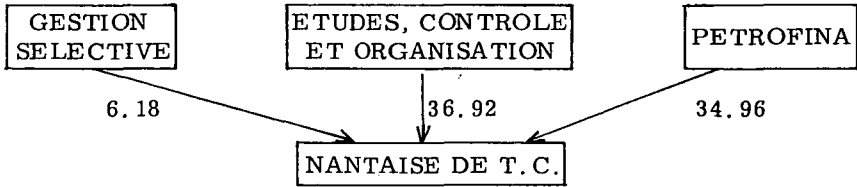
Le problème de la délimitation des groupes qui interviennent dans le transport urbain s'est d'abord posé (pour chacun d'entre eux) au niveau de l'identification de ce que nous appellerons la branche-transport (53) et de sa liaison avec une société-mère.

La notion de branche-transport appelle que le sous-ensemble constitué par les sociétés de transports soit effectivement distinguable dans l'ensemble des participations détenues par la société que nous identifions comme étant la société-mère. Celle-ci peut être actionnaire directe des sociétés de transport (ou d'une partie d'entre elles) ou actionnaire au 2e degré (c'est le cas pour le groupe appelé C.G.I.T. où la société-mère est la Parisienne d'Etudes et de Participations, holding du groupe Empain, et qui est actionnaire des principales sociétés de la branche transport par l'intermédiaire de la C.P.A.C.).

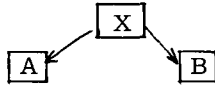
Par ailleurs, nous avons choisi de ne considérer comme branche que des ensembles constitués de plus d'une société de transport. Ce choix qui pouvait s'avérer arbitraire au départ se trouve de fait justifié puisqu'aucune des sociétés qui se trouvait ainsi écartée n'a pu ensuite être rattachée à un groupe identifiable dont elle aurait constitué, à elle seule, la branche-transport. Il

(53) Cette notion n'est employée que pour la commodité de l'exposé et ne recouvre évidemment pas tout à fait la notion de branche telle qu'elle est utilisée par l'I.N.S.E.E.

en est, ainsi, par exemple, pour la Cie Nantaise de T.C., qui se présente comme suit (en 1972).



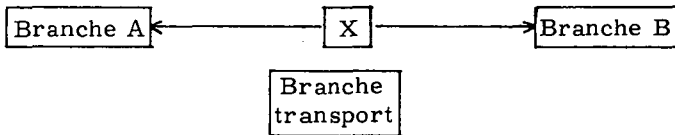
Ainsi, la configuration minimale que nous avons été conduit à retenir comme définition d'un groupe a été la suivante :



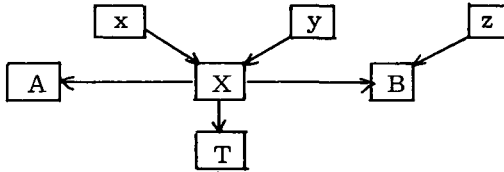
A et B étant des sociétés de transport.

On remarquera que cette définition laisse totalement dans l'ombre le problème de la qualification du groupe comme groupe industriel, financier... La définition est purement empirique, la question n'étant pas d'étudier des groupes de telle ou telle nature intervenant dans le transport, mais étant de rechercher l'origine et la structuration des capitaux qui s'y trouvent engagés.

Une fois identifiées la branche et la société-mère, nous avons cherché à situer la branche par rapport à l'ensemble du groupe. Cela nous a, donc, amené à identifier l'ensemble des participations connues de la société-mère et à les classer, également, sous la forme de branches :



Chaque fois que cela a été possible, nous avons, ensuite, recherché l'origine du capital de la société-mère, en identifiant l'ensemble de ses actionnaires. Nous avons, parfois, été amenés à procéder de même pour certaines sociétés du groupe n'appartenant pas à la branche transport, de façon à permettre une identification beaucoup plus nette de la nature de chacune des branches.



Les groupes ainsi délimités sont les suivants :

C.G.F.T.E.

Continental d'Entreprises Industrielles

Exploitation Electriques et Industrielles

C.G.I.T.

S.P.I.T.

LE GROUPE CIE GENERALE FRANCAISE
DE TRANSPORTS ET D'ENTREPRISES CGFTE

I - FICHE SIGNALETIQUE

a) Dénomination

Constituée en 1875, sous le nom de Compagnie Générale Française de Tramways. Prend sa dénomination actuelle en 1953, par extension de son objet social.

b) Principaux actionnaires connus

La structure des participations au capital de cette société est relativement complexe, et il n'est pas possible d'être complètement affirmatif dans sa description. Le principal actionnaire se trouve être, en effet, la Sté des Chemins de Fer et Tramways du Var et du Gard (25 % environ), mais il semble que cet état de fait n'aie pas d'autre fonction que de conserver une position dominante au Groupe Artois (Banque de l'Indochine) dans le capital de la C.G.F.T.E. En effet, cette société a pour activité essentielle la gestion de ses actions C.G.F.T.E. Mis à part Var et Gard, les principaux actionnaires directs sont le groupe Artois, d'un côté, le groupe Thomson-Houston-Brandt de l'autre, les participations étant sensiblement équivalentes.

c) Activités

La société fonctionne sur deux modes dont l'importance a considérablement varié dans le temps. D'une part, elle exploite un certain nombre de réseaux de transports, soit directement soit par l'intermédiaire d'un certain nombre de participations. D'autre part (et c'est maintenant l'élément le plus important de son activité), elle prend la forme d'une société de gestion de portefeuilles et de placements dont les éléments les plus actifs sont directement liés à son appartenance partielle au groupe Artois. La diversité du portefeuille rend quasiment impossible une analyse en termes de branches, d'autant que les mouvements y sont assez fréquents, les points forts restant essentiellement Pathé-Cinéma et SOCALTRA.

et d'autre part, semble avoir joué un certain rôle dans la structuration du capital de la C.G.F.T.E. (d'après les informations dont nous disposons, il semble que cette filiale contrôlait Var et Gard à 61 % avant 1967, assurant à la C.G.F.T.E. son contrôle propre par le système des participations triangulaires et qu'en 1969, le contrôle de Var et Gard soit passé à SOCFRANCE, du groupe Artois; il nous est impossible de dire si cela a changé quoi que ce soit à la configuration de la compagnie).

En tout état de cause, la forme dominante de la société, aujourd'hui, la place d'emblée au niveau de la circulation du capital, comme l'un des lieux de fonctionnement du capital financier, ce dont nous tirerons d'importantes conclusions dans l'analyse des changements du secteur transport en général.

II - DETAIL DE LA BRANCHE TRANSPORT

La compagnie a été créée en 1875, par apport des concessions de tramways du Havre, de Marseille et de Nancy. L'exploitation s'est très rapidement élargie aux réseaux de Tours et Orléans (en 1877) et Gènes (1878).

Nous ne disposons pas de toutes les informations qui permettraient de suivre en détail l'évolution des activités de transport de la C.G.F.T.E. jusqu'à la deuxième guerre mondiale. Dans une note qui nous a été remise, il est simplement mentionné, de façon générale, que "certains réseaux ont disparu, d'autres ont échappé à la compagnie, tandis qu'elle en récupérait par ailleurs...".

Néanmoins, nous devons noter que :

- le réseau du Havre a été transformé en régie intéressée en 1921,

- le réseau de Rouen, qui était exploité depuis son origine par la Cie des Tramways de Rouen, a été transformé en régie intéressée, également en 1921. Nous ne savons pas à quelle date, exactement, cette société est devenue filiale de la Sté d'Etudes de Financements et de Travaux, mais tout porte à croire que cette prise de participation (qui peut avoir joué le rôle d'un apport au groupe...) est antérieure à 1921.

En 1939, les réseaux de Tours et de Gènes n'appartiennent plus au groupe qui, en revanche, exploite, par l'intermédiaire de filiales, les réseaux de St-Quentin et de Hanot.

Le réseau d'Orléans a été entièrement détruit pendant la seconde guerre mondiale, et sa concession a été rachetée à la

C.G.F.T.E. par l'autorité concédente.

Le réseau de Marseille a été l'objet d'un des plus importants "avatars" de l'histoire du groupe. Mis sous séquestre en 1946, son exploitation a été reprise sous la forme d'une régie autonome par la ville de Marseille, et la C.G.F.T.E. a obtenu, entre 1952 et 1956, une indemnité d'un montant total de 745 millions de francs (7,45 M de Francs actuels). Il semble que cette indemnisation a joué un rôle important dans le changement d'orientation du groupe.

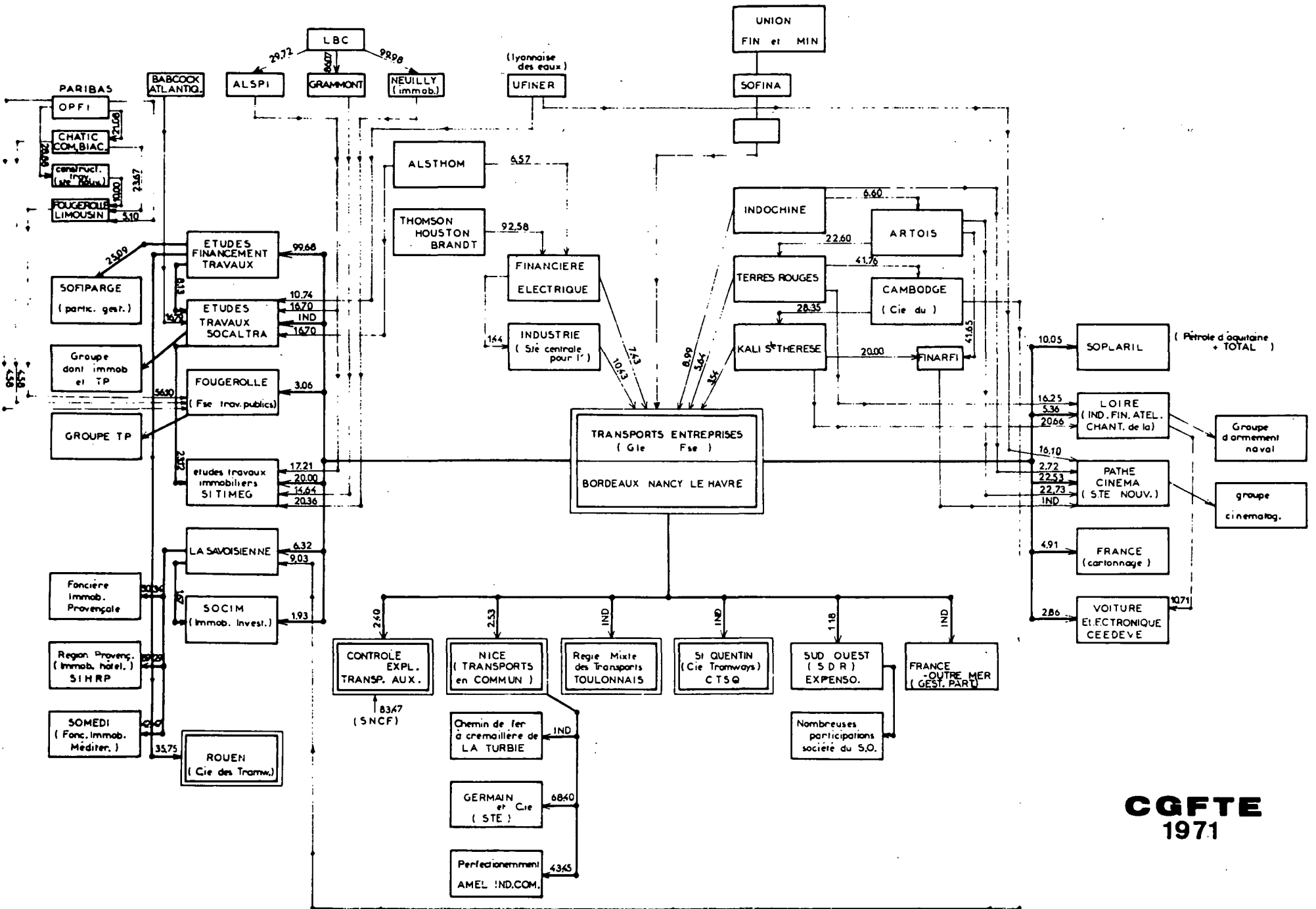
Le réseau de Bordeaux qui avait fait l'objet d'un contentieux entre la C.G.F.T.E. et la Ville, après 1947, a été repris, en 1951, sous la forme d'une régie intéressée. Le réseau urbain et le réseau départemental ont été fondus en un seul réseau, en 1968, sous l'égide de la Communauté Urbaine.

Le réseau d'Hanof a été repris en 1956 par le Comité Administratif de la ville de Hanof.

Enfin, le réseau de Toulon est exploité, depuis 1952, dans le cadre de la Régie Mixte des Transports Toulonnais. Ce réseau était exploité directement par la Société des Chemins de Fer et Tramways du Var et du Gard avant d'être mis sous séquestre en 1936 et repris en 1937 par une Régie Municipale. A ce titre, il est évident qu'il faisait déjà partie du groupe bien avant la constitution de la Régie Mixte.

Le réseau urbain de Nancy, qui était exploité en concession aux risques et périls depuis 1875, est devenu régie intéressée du district de Nancy, en 1970, alors que le réseau départemental reste en concession (il est le seul réseau de la C.G.F.T.E. à ne pas avoir été transformé en régie intéressée).

Outre cette situation assez remarquable (la C.G.F.T.E. est le seul groupe à opérer presque exclusivement sous le régime de la régie intéressée), il faut insister sur le caractère assez particulier de cette structuration où les principales exploitations sont gérées directement par la société-mère. Seuls échappent à cette centralisation les réseaux de St-Quentin (pour des raisons que nous ignorons) et Toulon (probablement pour des raisons de politique locale, sûrement, en tout cas, à cause de la forme particulière de la Régie Mixte, qui appelle constitution d'un capital qui puisse apparaître de façon autonome par rapport à la société-mère).



LE GROUPE
"CONTINENTALE D'ENTREPRISES INDUSTRIELLES"

I - FICHE SIGNALÉTIQUE

a) Dénomination

Société anonyme, constituée le 15 janvier 1900 comme "Société Continentale de Traction et d'Eclairage par l'Electricité". Changement de dénomination en 1947, comme "Société Continentale d'Entreprises Industrielles".

b) Principaux actionnaires connus

- Elektrowatt (participation variable autour de 50 %) (Suisse)
- Sogénin (groupe La Hénin) (environ 10 %).

c) Activités

La Continentale d'Entreprises Industrielles fonctionne d'une part comme une société de holding, d'autre part comme établissement financier depuis 1959, date à laquelle elle est enregistrée comme telle. On peut distinguer 5 branches d'activité, qui sont particulièrement bien découpées dans l'organigramme du groupe (que nous lisons de gauche à droite).

1 - Financement immobilier et promotion : ce sont, d'une part, les participations dans COGEFIMO (financement immobilier) et l'UNIF, qui apparaissent toutes deux comme des instruments de regroupement du capital bancaire, avec notamment un redoublement important de la participation SOGENIN dans COGEFIMO, d'autre part, un secteur propre d'investissement immobilier, au moyen d'Athènes Immobilière, qui regroupe les biens immobiliers de la société (généralement loués à des filiales).

2 - Engineering : au moyen du groupe SERETE, qui comprend lui-même une branche "engineering industriel" très fortement tournée sur les marchés internationaux (Amérique Latine, Espagne, U. R. S. S.) et une branche "études techniques d'aménagement" qui réalise en partie la fonction d'études pour le compte des compagnies de transport du groupe.

3 - Industrie de l'eau et assainissement : distribution des eaux, traitement des eaux et résidus, avec : "Sté d'Aménagement Urbain et Rural", "SODEN" et aussi "ODA" (qu'il faut chercher en haut à droite de l'organigramme à cause de sa liaison avec C.G.E.).

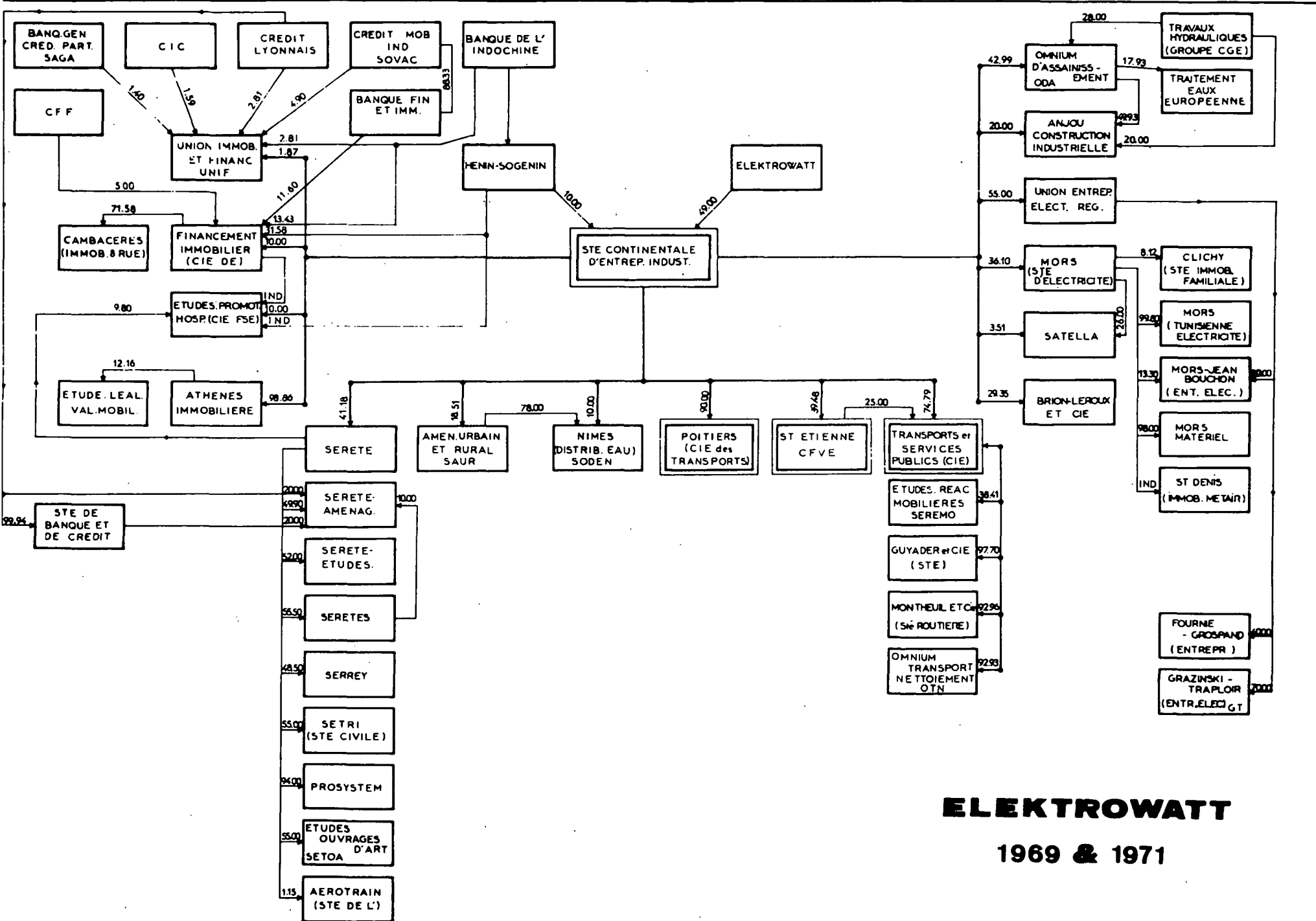
4 - Transports Urbains : qui comprend les réseaux de Saint-Etienne (C.F.V.E.), Poitiers et Bourges (par l'intermédiaire de C.T.S.P., qui pourrait aussi être rattachée à la branche précédente dans la mesure où son activité comprend aussi la collecte des résidus urbains).

5 - Industrie électrique : essentiellement centrée autour de la Société d'Electricité MORS. La structuration de cette branche est elle-même relativement complexe et sujette à de fréquentes modifications dont certaines ne sont pas portées sur l'organigramme (comme l'existence d'O.D.E.I., Omnium d'Entreprises Electriques et Industrielles, société holding qui renforce, en fait, la liaison avec MORS).

II - DETAIL DE LA BRANCHE TRANSPORT

La principale entreprise est la C.F.V.E. qui exploite le réseau de Saint-Etienne depuis 1881. A partir de 1942, la C.F.V.E. reprend en affermage la totalité des réseaux urbains et départementaux de Saint-Etienne, dont une partie avait été exploitée, jusqu'en 1929, par une filiale du groupe des Exploitations Electriques et Industrielles.

Jusqu'en 1972, la branche est complétée par les réseaux de Poitiers et de Bourges, ce dernier étant exploité par la C.T.S.P. En fait, l'activité de celle-ci est beaucoup plus importante dans le domaine de l'enlèvement des ordures, qu'elle assure dans plusieurs agglomérations du Centre et de la banlieue parisienne. En 1972, ces deux sociétés ont constitué l'apport de la Sté Continentale d'Entreprises Industrielles à la C.G.E.A. (Compagnie Générale d'Entreprises Automobiles) pour une prise de participation de 29,19 % du capital de celle-ci (détenu en outre à 17,31 % par la C.G.E. et 12 % par OPFI-PARIBAS).



Il ne nous est pas possible, aujourd'hui, de connaître les implications de cette modification de la structure du groupe sur les exploitations de Poitiers et de Bourges, ne disposant pas d'informations sur la politique suivie par la C.G.E.A., ni sur la signification que peut avoir le fait que la Continentale s'y retrouve en position de principal actionnaire. L'une des hypothèses qui peuvent être faites tient à la disposition de la C.G.E.A. dans le secteur de la location des véhicules de transports en commun, dans la mesure où cette activité particulière est l'un des éléments qui supportent, et de façon sensible, l'accroissement de son C.A. comme l'indique le tableau ci-dessous.

	1970	1971	1972
C.A.H.T. (M.F.)	92,34	80,15	89,20
dont en %			
Ordures ménagères	45,10	42,78	42,21
Transports en commun	24,78	27,84	29,69
Location de véhicules ind.	33,11	29,38	28,10
TOTAL	100	100	100

LE GROUPE
 "EXPLOITATIONS ELECTRIQUES ET INDUSTRIELLES"
 Les EXEL - TRANSEXEL

I - FICHE SIGNALÉTIQUE

a) Dénomination

Société anonyme, constituée en 1911, à la suite de la liquidation de la "Compagnie Générale de Traction" dont elle a reçu un certain nombre d'exploitation de réseaux de transports.

b) Principal actionnaire connu :

ELECTROBEL (participation majoritaire), société belge, elle-même reliée au groupe de la Banque de Paris et des Pays Bas et au groupe Empain (par Electrorail).

c) Activités

Les activités des EXEL ont essentiellement pour objet l'exploitation des réseaux de transports urbains, qui constituent sa branche la plus importante.

Il faut, également noter :

1 - Une branche industrielle, d'assez petite taille, mais "vigoureusement" animée par LOGABAX et par C.E.E.

2 - Un secteur d'activité financière (portefeuille et placement) notamment par FINAPI, FINEXEL (Suisse) et COMEXEL (Luxembourg).

De façon générale; il semble que la branche transports soit relativement bien séparée des deux autres secteurs d'activités, ce qui se traduit notamment au niveau du fonctionnement de la société-mère. La principale exception à cette règle est, apparemment, fournie par le complexe articulé autour du réseau de Lyon : la liaison T.C.L. - SOLPI.

II - DETAIL DE LA BRANCHE TRANSPORT

Constitué, notamment, à partir de l'exploitation du réseau d'Oran, la branche transport a connu une certaine ampleur, au moins quant au nombre des réseaux domiciliés au siège social. En effet, nous relevons en 1930 les réseaux suivants :

Alep	Caen	Le Mans	Saint-Etienne
Angers	Châlons sur Marne	Montpellier	Sedan
Angoulême	Cherbourg	Oran	Tours
Besançon	Dijon	Perpignon	Tours à Vouvray
Brest	Lorient	Rennes	

à quoi il faut ajouter la Cie O. T. L. à Lyon.

En fait, cet important portefeuille est assez rapidement amputé, soit par rachat des concessions, soit par exploitation en régie. Sont déjà liquidés, avant la deuxième guerre, les trois réseaux de Bordeaux, les réseaux de Béziers, Nîmes, Saint-Etienne et Châlons sur Marne. Dijon, Lyon et Oran ont fait l'objet de changements de régimes.

Par ailleurs, il est certain que cette branche n'a pas constitué, jusqu'à la deuxième guerre, l'activité principale du groupe. Bien que ce critère soit purement indicatif et ne représente pas une image très fidèle des activités, notons l'évolution de l'inventaire des titres en portefeuille :

	1933	1938	1945
Production et distribution d'électricité	66 %	77 %	82 %
Réseaux rachetés par le concédant ou en régie	22 %	14 %	14 %
Autres	12 %	9 %	4 %

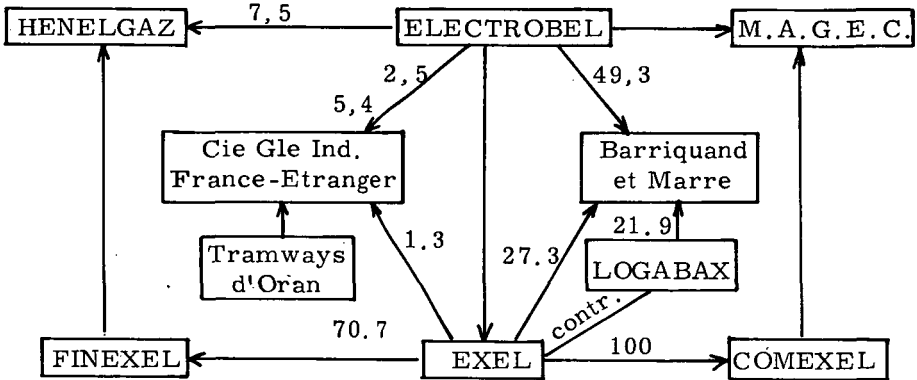
Après la nationalisation de l'électricité, les EXEL réinvestissent le produit des indemnités dans des entreprises industrielles et constituent un secteur hypothécaire et immobilier, et le portefeuille de 1952 est constitué par :

- électricité	31 % (dont 8 % E. D. F. non échangées)
- industrie et divers	37 %
- transports	32 % (dont régie 7 %, autres 25 %).

En 1971, la branche est constituée par :

Cherbourg, Besançon, Brest, Lyon	en affermage
Lorient, Caen, Montpellier	en concession aux risques et périls
Perpignan, Tours	en régie intéressée.

L'une des caractéristiques de cette branche transport est très probablement (par rapport à d'autres groupes, et nous y reviendrons en comparant les diverses configurations) son absence de liaisons financières avec les autres sociétés du groupe et surtout avec Electrobél. A l'inverse, des sociétés comme FINEXEL, COMEXEL et LOGABAX se trouvent plus fortement impliquées dans la structure du groupe ELECTROBEL, en général par l'intermédiaire d'autres sociétés dans lesquelles elles détiennent, elles-mêmes, des participations, comme en témoigne le schéma suivant (54), où nous trouvons les seuls tramways d'Oran.



Enfin, il faut noter la modification de structure qui est intervenue en 1971, et qui explique que nous ayons représenté les deux organigrammes de 1969 et 1971.

En 1969, les EXEL détiennent directement les participations du groupe dans les différentes sociétés de transport, ainsi que dans le bureau d'études E. C. T. (Etudes de Circulation Urbaine et de Transports) qui joue le rôle de conseil technique pour chaque réseau.

L'année 1971 est marquée par la constitution de la société TRANSEXEL qui regroupe l'essentiel des participations de transport, à l'exception d'une faible participation dans les T. C. L. qui

(54) d'après l'Opinion Economique et Financière - 3 septembre 1964.

reste à la société-mère. Le bureau d'études E. C. T. est présent dans la branche ainsi restructurée, mais nous n'avons pas pu le localiser de façon exacte, aussi ne figure-t-il pas sur l'organigramme (il est très probablement soit détenu intégralement, soit même intégré sans autonomie juridique par TRANSEXEL). L'objectif de cette nouvelle configuration semble être d'affirmer la solidarité de fait qui existe entre les diverses sociétés de transport, et de renforcer l'autonomie relative vis-à-vis des autres activités du groupe que nous avons notée plus haut.

Remarquons, enfin, la prise de participation dans le Cie de l'Ouest Electrique (ce qui se traduit, en 1972, par la présence de l'Administrateur-Directeur Général des EXEL au Conseil d'Administration de la C.O.E.) et, sous toutes réserves, l'apparition d'un montage financier relativement complexe autour des réseaux de Montpellier et Besançon (ce montage ne nous a pas été confirmé par un membre du Conseil de Direction de TRANSEXEL). Si un tel montage existe, il peut être dû, en partie, au fait que Montpellier, qui était devenu une régie directe, a été assez récemment repris par le groupe, en concession aux risques et périls et sans garantie particulière de l'autorité concédante, c'est-à-dire dans des conditions relativement difficiles sur le plan financier, ce qui peut mériter que son exploitation soit relativement bien distinguée vis-à-vis du reste de la branche.

REMARQUE
SUR LA COMPAGNIE DE L'OUEST ELECTRIQUE (C. O. E.)

Cette société revêt un statut un peu particulier par rapport à la classification que nous avons opérée. En effet, si dans la profession, on parle parfois du "groupe C. O. E.", la Compagnie ne constitue pas un groupe au sens où nous l'avons défini plus haut. Sa présentation à la suite du groupe Transexel se justifie par les liens financiers que celui-ci a toujours eu avec la C. O. E. (55) et qui ont connu un renforcement récent, comme on l'a vu plus haut.

FICHE SIGNALETIQUE

a) Dénomination :

Constituée en 1896 par transformation des Compagnies des Tramways électriques du Mans, la C. O. E. est une société anonyme qui a officiellement pour objet la construction et l'exploitation de réseaux de transports publics.

b) Actionnaires :

Nous n'avons pas trouvé de document portant mention explicite des actionnaires. Les quelques informations que nous avons obtenues l'ont été oralement et à l'extérieur de la société.

L'actionnaire principal est une personne privée qui gère un porte-feuille personnel.

Transexel a donc une participation au capital et se trouve représenté, nous l'avons vu, par son Administrateur-Directeur général.

(55) Notons que si le siège social se trouve au Mans, l'adresse de l'Administration Centrale de la C. O. E. à Paris est celle de Transexel ; rappelons également la domiciliation au siège social des EXEL des réseaux du Mans et de Rennes en 1930.

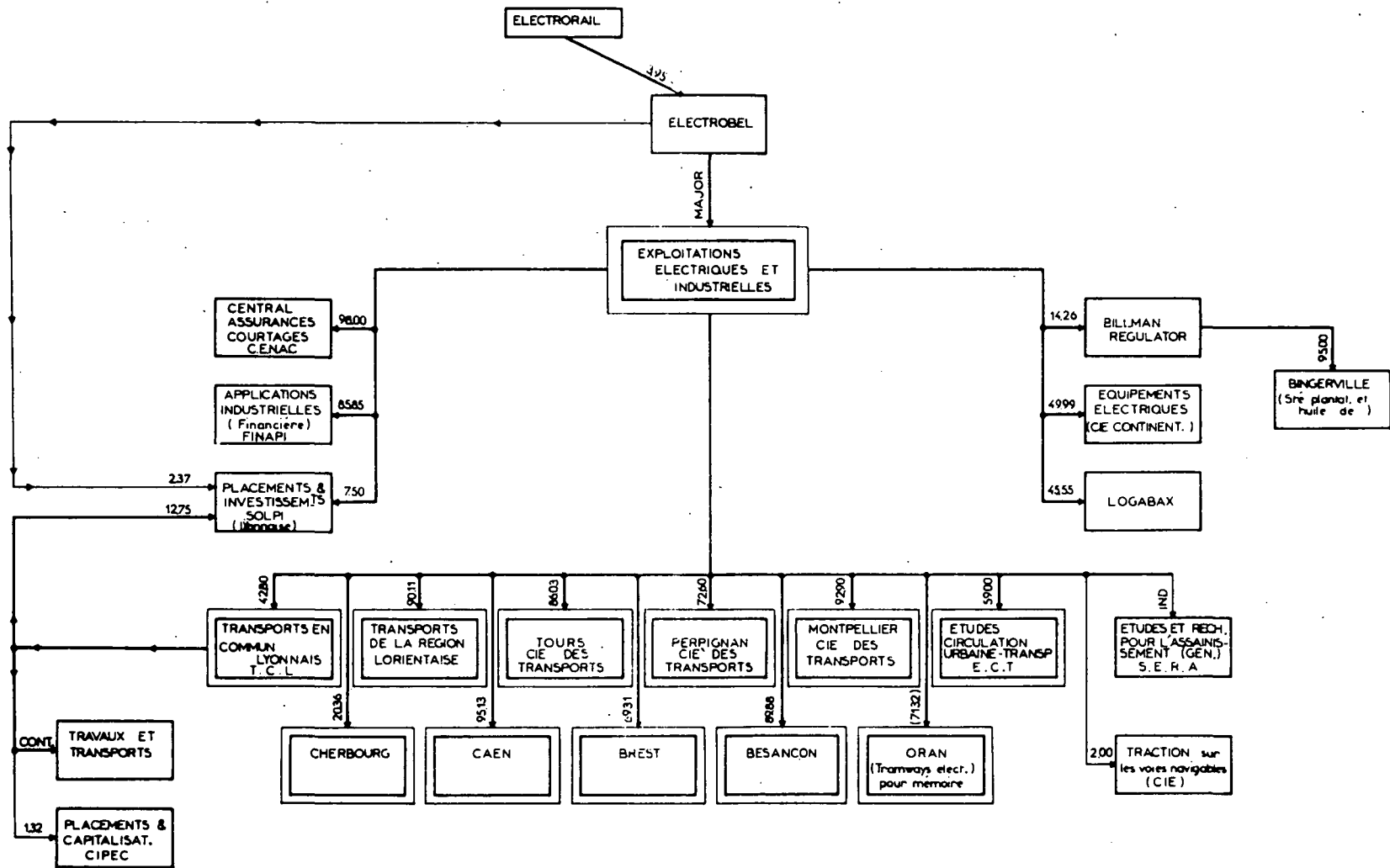
Enfin, le groupe lyonnais de la Banque Cottet semble également présent dans la Compagnie. C'est ce groupe qui aurait mis en place les réseaux de tramways de Rennes, du Mans et d'Angers (56) sur la base d'une technologie commune.

c) Activités :

La C.O.E. a pour seule activité l'exploitation des deux réseaux du Mans et de Rennes. Celle-ci est directe et ne donne pas lieu à une structuration particulière de la Compagnie, par exemple en une maison-mère et deux filiales locales. C'est pour cette raison que nous ne l'avons pas classée dans les groupes.

A l'origine l'exploitation se faisait sous le régime de la concession aux risques et périls dans les deux réseaux. Une Convention des 8 et 12 janvier 1954 a renouvelé la concession de Rennes jusqu'au 27 mars 1972. Au Mans, c'est une convention des 1er et 2 décembre 1933 qui lie la C.O.E. et la Ville. Ces deux contrats ont chacun fait l'objet d'une série d'avenants qui en ont progressivement transformé la nature, jusqu'à aboutir récemment (26 juin 1972 à Rennes, novembre 1973 au Mans) à un régime intéressé conforme aux vœux de la Compagnie.

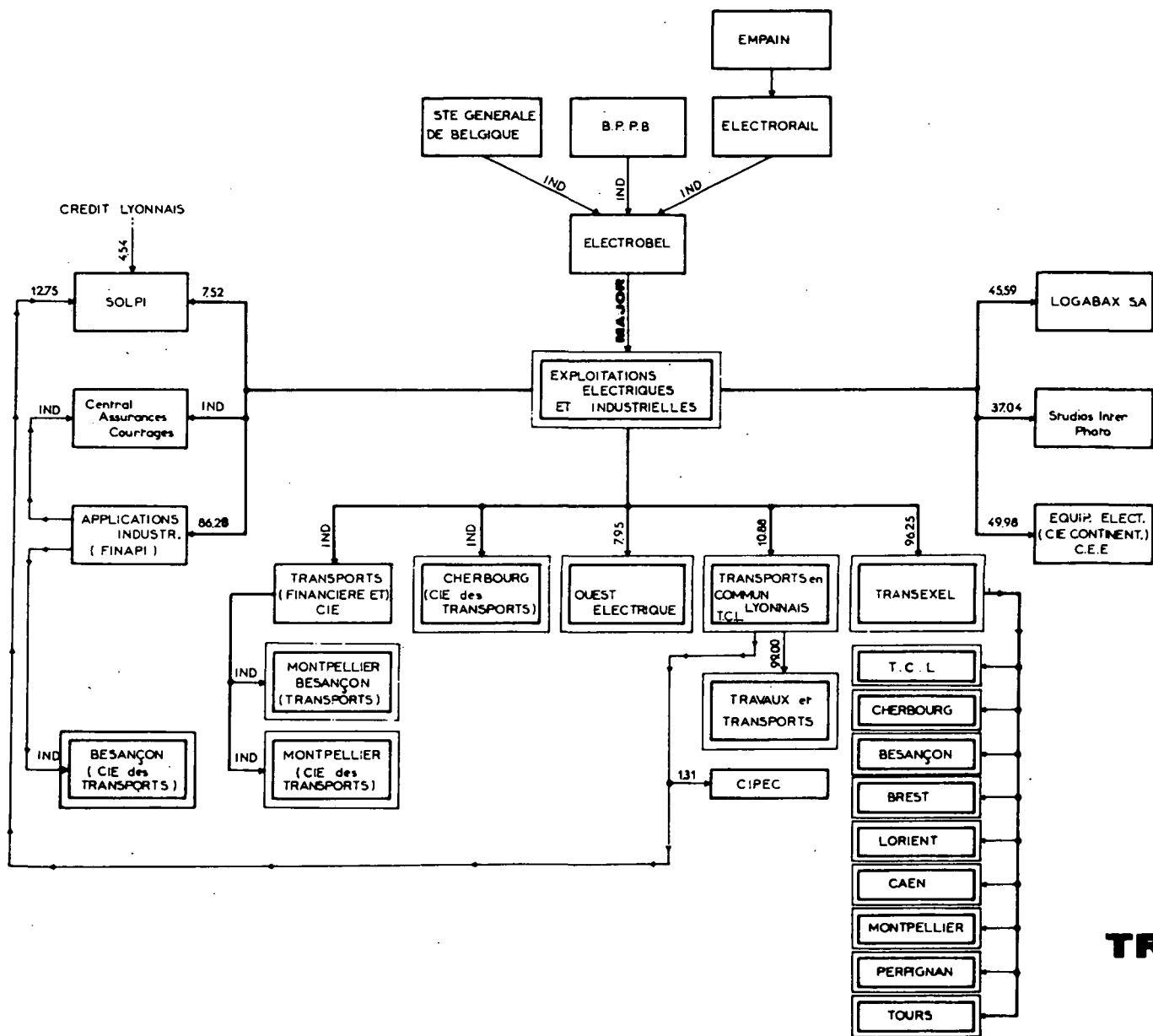
(56) L'actuel Directeur Général de la C.O.E. est également Directeur du réseau d'Angers.



EXPLOITATIONS ELECTRIQUES

ET INDUSTRIELLES

1969



TRANSEXEL
1971

LE GROUPE

Cie Gle POUR L'INDUSTRIE DES TRANSPORTS (C.G.I.T.)

Il ne nous a pas été possible d'obtenir les éléments qui auraient permis de préciser la structuration et le fonctionnement de ce qu'on appelle, dans le milieu professionnel, le groupe C.G.I.T. En particulier, la C.G.I.T. n'est pas répertoriée, en tant que telle, dans les annuaires et documentations financières que nous avons consultés, ce qui rendait très aléatoire un contact direct avec l'entreprise. En outre, les données qui ont pu être obtenues de la part du principal organisme professionnel se trouvent très fréquemment en contradiction avec les recoupements que nous avons pu faire, compte tenu des documents existants, recoupements qui nous ont permis d'établir les deux organigrammes où figure la C.G.I.T. pour 1969 (sous une forme simplifiée) et 1971. Enfin, ces deux organigrammes révèlent des changements structurels assez nets qu'il ne nous est pas possible, aujourd'hui, d'expliquer, faute d'avoir eu le temps et les moyens d'un approfondissement spécifique. En particulier, de 1969 à 1971, le Cie des Tramways électriques de Lille semble "disparaître", l'ensemble des participations qu'elle détenait dans la C.G.I.T. passant à la Compagnie Parisienne d'Air Comprimé (71,80 %), ainsi que celles qu'elle détenait dans les Chemins de Fer Economiques du Nord (61,65 % puis 65,20 %). Ceux-ci seront transformés, en 1972, en Financière du Nord. En outre, il "apparaît" en 1971 une importante participation de la C.G.I.T. dans les transports de Douai, auparavant reliés seulement aux C.E.N.

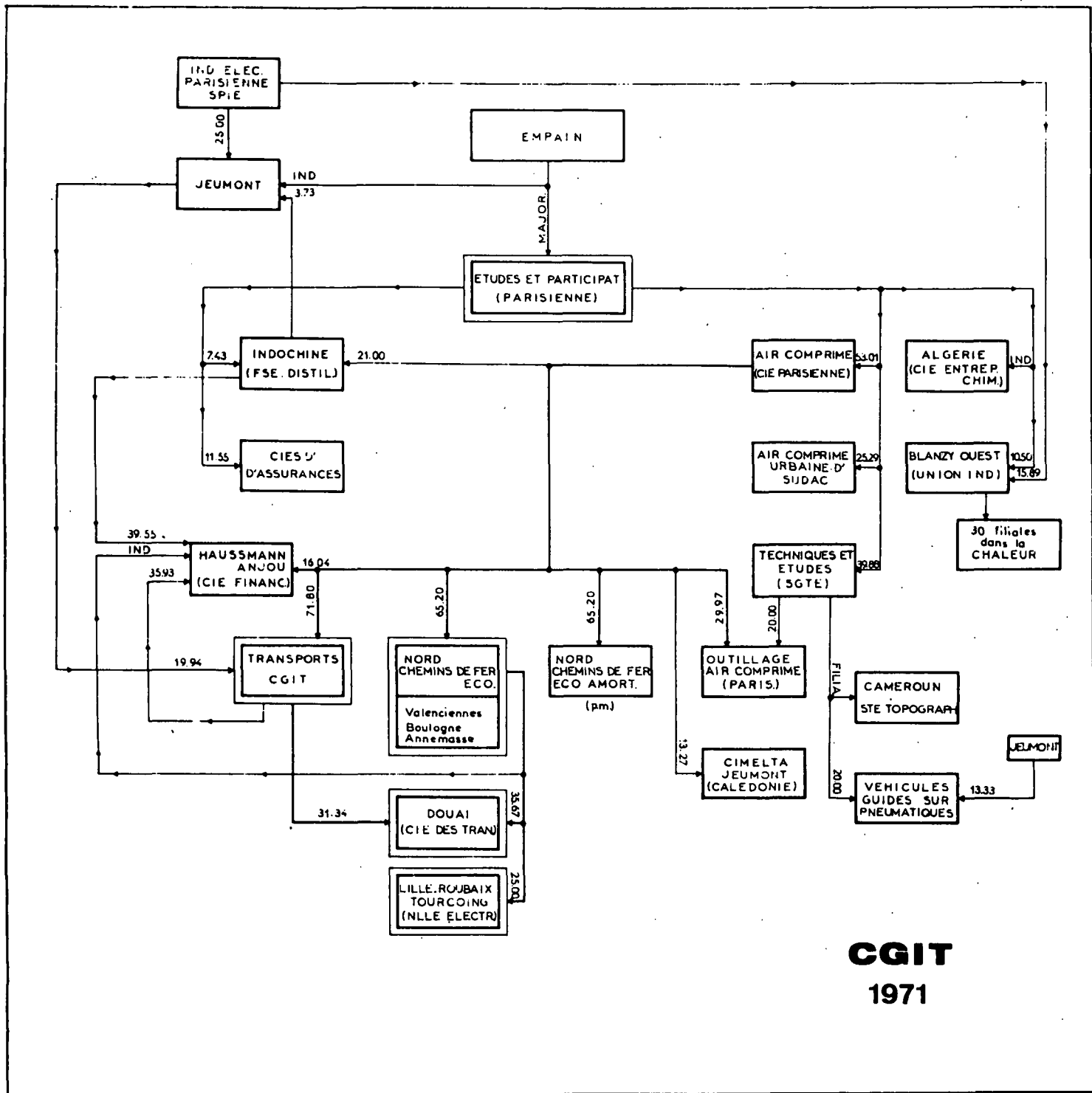
En tout état de cause, quels que soient les schémas retenus (et d'ailleurs les sources d'information), nous devons noter que le groupe constitué par C.G.I.T., C.E.N., Douai et Lille-Roubaix-Tourcoing (Sté Nouvelle l'Electrique) et qui comprend donc les deux réseaux de Lille, est entièrement contrôlé par le groupe Empain dont font partie la S.P.I.E., la Sté Parisienne d'Etudes et de Participation, la Cie Parisienne d'Air Comprimé et la Société Jeumont pour une part. Les participations du Baron Empain dans ces différentes sociétés s'effectuent soit directement, soit par l'intermédiaire d'Electrorail.

Une deuxième constatation doit concerner la forme extrêmement ramassée et structurée du groupe : non seulement les liaisons financières sont très généralement des liaisons de contrôle (plus de 50 %), mais elles sont très nettement redoublées par les liaisons personnelles (jusque dans Lille-Roubaix-Tourcoing dont le capital n'est connu qu'à 25 %) au point que le groupe est souvent appelé "Groupe Dupaigne", du nom du P.D.G. de la C.G.I.T.

Les réseaux exploités par le groupe sont :

- Lille-C.G.I.T.
- Lille-S.N.L.E.I.R.T.
- Valenciennes (C.E.N.)
- Boulogne (sur lequel nous avons deux informations contradictoires, l'attribuant soit aux C.E.N., soit à une filiale de la S.P.I.E., ce qui nous laisse tout de même à l'intérieur du groupe...)
- Douai
- Annemasse, qui est sous-traité par les C.E.N. à un transporteur routier.

Par ailleurs, les C.E.N. continuent à percevoir des annuités pour un certain nombre de lignes dont ils avaient obtenu la concession dans l'Isère (et rachetées en 1930).



LE GROUPE

Sté POUR L'INDUSTRIE DES TRANSPORTS (S.P.I.T.)

I - FICHE SIGNALETIQUEa) Dénomination

La société prend sa dénomination actuelle en 1947, en remplacement de son ancienne appellation : Société des Transports en Commun de la Région Parisienne. Celle-ci avait été constituée en 1921, en exécution du traité d'affermage de 1920 des réseaux de la Région Parisienne. La convention ayant été résiliée par la loi du 26 juin 1941, la S.T.C.R.P. avait cessé son activité le 1er janvier 1942.

b) Les principaux actionnaires connus sont en 1971 :

- Les Transports Rapides Automobiles S.A., pour 10 % du capital, sur lesquels nous ne disposons pas d'informations,
- et la C.G.I.T., pour 6,52 %.

A noter une petite participation (2,7 %) de la C.G.F.T.E.

II - CONFIGURATION DU GROUPE

Nous avons porté le groupe sur l'organigramme commun à la C.G.F.T.E. et la C.G.I.T., pour 1969. Son évidente simplicité rend inutile la reproduction isolée de cet organigramme.

1) La S.P.I.T. y joue le rôle quasiment exclusif de société holding qui a pour filiales :

- la Compagnie Provençale de Transports Automobiles (C.P.T.A.)
- la Société Béarnaise " " " " " " "
- (S.B.T.A.)
- la Société des Transports de Calais et Extensions

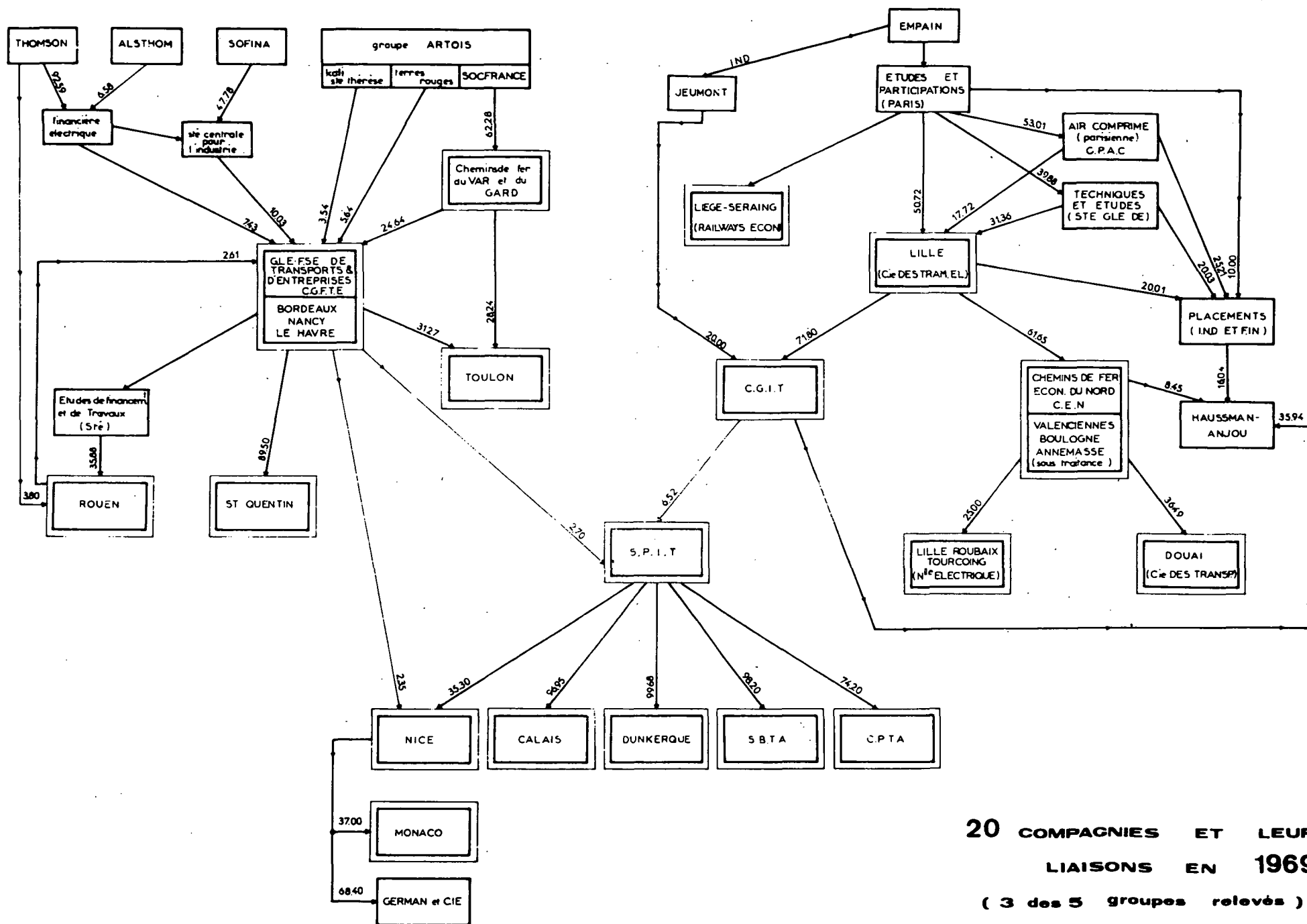
et qui contrôle de fait (avec 35,30 % des actions) la Compagnie des Transports en Commun de Nice.

Cette structuration est très bien mise en évidence par le compte d'exploitation générale de la S.P.I.T. qui, pour 1970, s'élève à 1.013.000 F dont 828.00 F de produits des sociétés du groupe, laissant un bénéfice d'exploitation de 641.000 F. On voit bien, sur cet exemple, comment l'activité financière de la S.P.I.T. est réduite purement et simplement à la gestion des participations.

Nous ne disposons pas des bilans consolidés du groupe qui permettraient d'en mesurer l'ampleur exacte, et d'avoir une image plus réaliste. Le statut de holding de la S.P.I.T. ne permet, en effet, absolument pas de lire, dans son bilan, le montant réel des immobilisations et des capitaux et réserves d'un groupe qui a, pourtant, une structuration extrêmement solide et qui mériterait une telle évaluation.

2) Compte tenu des faibles participations de la C.G.F.T.E. et de la C.G.I.T. dans le groupe S.P.I.T., il peut paraître injustifié d'avoir présenté ces trois groupes sur un même organigramme, laissant ainsi entendre des rapports plus étroits que les seuls liens financiers.

Néanmoins, nous pensons pouvoir retenir l'hypothèse d'une solidarité privilégiée entre les trois groupements, compte tenu d'une part du rôle très important qu'ils ont joué au sein de l'organisme professionnel (l'U.T.P.U.R.), au moins jusqu'à une époque récente et d'autre part de la collaboration effective qui s'était opérée entre la S.T.C.R.P. et la S.G.F.T.E., par l'intermédiaire du Président Boule. Celui-ci avait marqué beaucoup trop profondément les structures de la C.G.F.T.E. pour qu'on ne sente pas, encore aujourd'hui, les effets de cette collaboration. Compte tenu également des relations qui pouvaient exister entre la S.T.C.R.P. et la Cie du Métropolitain de Paris, devenue depuis la Société Générale des Techniques et d'Etudes qui, comme l'indiquent les deux organigrammes, joue un rôle important au sein du groupe C.G.I.T. (ce qui nous paraît renforcer la signification de la participation de ce groupe dans le capital de la S.P.I.T.).



**20 COMPAGNIES ET LEURS
LIAISONS EN 1969**
(3 des 5 groupes relevés)

REMARQUES

Une fois opéré le constat du rattachement d'un nombre assez important d'entreprises de transports urbains à des groupes industriels ou financiers au sein desquels elles constituent une branche transports, il conviendrait d'une part de pouvoir évaluer quels sont les divers modes de fonctionnement des relations groupe-branche-entreprises, et d'autre part d'évaluer quelle est l'importance de ces mécanismes dans l'évolution actuelle de cette activité considérée de façon globale.

Tout d'abord, nous devons constater, sur le plan méthodologique au moins, l'impossibilité quasi totale d'aboutir à de telles conclusions au moyen des seuls documents dont nous disposons ; bien que nous limitant à la population des entreprises de transports appartenant à un groupe, la diversité des situations observées rendrait fortement illusoire des essais directs de comparaison. En effet, l'une des caractéristiques de la comptabilité privée est de présenter des modes concrets de fonctionnement économique profondément différents les uns des autres sous une forme abstraite qui, pour être commune, n'a que peu de choses à voir avec la réalité. En particulier, les indicateurs que sont le bilan, le chiffre d'affaires et le capital social, ne permettent pas d'établir des comparaisons pertinentes d'entreprise à entreprise (encore moins de branche à branche), dans la mesure où les sociétés qui constituent notre échantillon ne sont pas toutes de même nature : nous trouvons ensemble des sociétés holding, des entreprises qui assurent directement l'exploitation, dont certaines se trouvent avoir plusieurs exploitations ou des activités complémentaires et enfin des situations combinées, où la même société est à la fois un holding et la principale entreprise exploitante.

Deuxièmement, le statut d'appartenance à un groupe ou à une branche d'un groupe, pose le problème du profit d'entreprise.

A cet égard, il nous faut reprendre les distinctions déjà opérées (57) entre profit réalisé et profit distribué, ou encore entre profit non distribué et profit distribué. Posant le problème de la distinction entre "petits" et "gros" actionnaires (ceux-ci étant les détenteurs du capital financier, ceux-là, par exemple, de capitaux patrimoniaux), les auteurs précisent ceci : "En réalité, il n'y a pas à proprement parler deux catégories de capitaux, l'une faiblement,

(57) D. COMBES et E. LATAPIE - "L'intervention des groupes financiers français dans l'immobilier" - C. S. U. 1973 - P. 143.

l'autre fortement rémunérées : il n'y a qu'un seul capital ! Celui apporté par des actionnaires, égaux en droits et constituant le capital social de la société. Mais, s'il n'existe qu'un capital et un seul propriétaire de ce capital (les actionnaires), on doit, en revanche, distinguer deux pôles de détention des profits : la société et les actionnaires. Et seuls ceux qui contrôlent la société disposent du droit de décider périodiquement où seront déposés ces profits.

Il faut, ici, séparer nettement les processus d'appropriation juridique et d'appropriation effective des profits. Les profits retenus dans la société restent, en effet, en droit, la propriété des actionnaires... Mais si l'actionnaire peut réaliser ce droit par la vente de ses actions... cela n'affecte en rien la société où le profit non distribué s'accumule" (57)

Même si, dans le cas qui nous occupe, nous pouvons observer que le plus grand nombre des entreprises de transports apparentées à des groupes sont effectivement des filiales (c'est-à-dire détenues pour plus de 50 % par le groupe), nous devons retenir des remarques précédentes que les rubriques "produits financiers des filiales" dans les comptes des sociétés-mères ne peuvent être retenues comme un indicateur de la répartition du profit dans le groupe et en tout cas pas comme un critère de comparaison de groupe à groupe. Tout dépend, en effet, des choix qui peuvent être faits, au sein d'un groupe, en ce qui concerne le lieu (les lieux) de l'accumulation du profit et de sa répartition, c'est-à-dire, en fin de compte, la circulation du capital à l'intérieur du groupe. Dès lors, c'est ailleurs, aussi, qu'il nous faut chercher les indicateurs de fonctionnement d'une branche dans un groupe et ne pas nous contenter de l'affirmation "notre affiliation à un tel groupe représente simplement une carte de visite, dans la mesure notamment où les dividendes que nous leur versons représentent moins de 1 % de l'ensemble de leurs produits financiers" (58). Cela doit donc nous inciter à nous pencher plus particulièrement sur la notion d'appartenance et en des termes plus qualitatifs.

Enfin, un autre obstacle non négligeable à l'exercice de comparaison sur des bases comptables, tient bien sûr à la diversité des formes juridiques de l'exploitation des réseaux de transports et à ses conséquences financières et comptables. D'une part, nous avons déjà rappelé que l'exploitation privée des réseaux peut s'opérer sous trois formes juridiques distinctes : la concession aux

(57) Voir note page précédente.

(58) Interview.

risques et périls, l'affermage, la règle intéressée. Ces trois formes diffèrent essentiellement par le partage qu'elles opèrent au niveau de la propriété économique et juridique du capital constant. D'autre part, les termes de la séparation (obligatoire) entre la comptabilité de l'exploitation du réseau et la comptabilité de l'entreprise concessionnaire ne sont jamais d'une clarté telle qu'on puisse y lire de façon évidente la nature et le détail des rapports qui existent bien sûr entre les deux notions, comme nous allons le voir, plus loin.

Ces différents points sont, bien sûr, en relation directe avec l'essentiel du propos de ce chapitre, comme préalables aux hypothèses que l'on peut faire concernant la place des entreprises dans les procès de circulation des divers capitaux décelés. Ce qui nous importe tient en deux points essentiels. D'une part, il s'agit d'approfondir la notion de branche-transport d'un groupe, notion que nous avons utilisée jusqu'ici de façon purement empirique, comme visant à permettre un certain type de classement des entreprises en fonction de l'origine de leur capital : cela doit permettre de reprendre essentiellement les deux premières remarques. D'autre part, il s'agit de mettre à jour le mécanisme qui lie l'entreprise et le réseau qu'elle exploite ; cette relation est particulièrement difficile à exposer de façon très claire, notamment pour les raisons évoquées au troisième point. Pour ce faire, il n'est pas nécessaire de rester à l'intérieur de l'échantillon des sociétés affiliées à des groupes, la méthode restant la même dans son principe, quel que soit le cas retenu. Aussi, avons-nous préféré utiliser certaines de nos études de cas, le critère déterminant nous paraissant être celui de la "faisabilité" de l'analyse.

Auparavant, il convient de donner une indication des tailles respectives des différents ensembles repérés. Nous ne disposons, malheureusement pas des bilans consolidés de groupes ou de branches, qui auraient permis des comparaisons relativement correctes. A titre purement indicatif donc, nous nous sommes contentés d'opérer deux classements : celui des sociétés-mères, pour lesquelles on peut observer que le classement par bilans et celui par portefeuilles restent les mêmes (cela tient au fait que les tailles respectives sont très différentes, les bilans n'ayant pas de caractère indicatif pour EXEL et S. P. I. T.) ; celui de 9 des entreprises recensées dans les groupes, retenues uniquement par le critère connaissance de l'information.

CLASSEMENT DES SOCIETES-MERES

(Chiffres en milliers de francs)

	1969			1972				
	Bilan	Capital social	Porte-feuille	Bilan	72/69	Capital social	Porte-feuille	72/69
Sté Continentale d'Entreprises Indus.	77.562 + HB (157.000)	21.000	29.247	117.908 + HB (163.000)	+ 52%	20.000	52.971	+ 82%
C.G.F.T.E.	68.819	13.151	24.161	70.190 (*)	+ 2%	13.151	26.552	+ 10%
EXEL	22.483	10.600	13.791	27.147	+ 21%	10.600	16.143	+ 17%
S.P.I.T.	6.487	3.941	4.358	7.025	+ 8%	3.941	5.643	+ 28%

- Le groupe C.G.I.T. ne figure pas sur le tableau par manque d'informations.

(*) 74.283 en 1970. La baisse du bilan est due, en particulier, à la modification de régime apportée aux réseaux de Bordeaux en 1971, ainsi qu'à des reprises de provisions.

CLASSEMENT DE 9 ENTREPRISES

en 1969

Chiffres en milliers de francs	Forme juridique (1)	Bilan	Capital social	Porte-feuille	Compte d'exploitation	Groupe
Nice	C.R.P.	25.720	9.120	1.100	23.432	S.P.I.T.
C.T.S.	C.R.P.	22.630	16.000	444	34.393	-
C.F.V.E.	C.R.P.	13.338	750	1.152	27.942	Cie d'E.I.
Rouen	R.I.	9.539	915	1.875	16.020	C.G.F.T.E.
C.P.T.A.	C.R.P.	7.785	3.480	-	26.042	S.P.I.T.
C.O.E. (4)	C.R.P.	6.049	661	.	(3)	C.O.E.
Brest	A	5.093 (2)	507 (2)	-	(3)	EXEL
Lyon	A	4.751	1.600	2.130	799	EXEL
Tours	C.R.P.	2.097 (1)	180 (1)	623 (1)	(3)	EXEL

(1) C.R.P. = concession aux risques et périls

A = affermage

R.I. = régie intéressée

(2) en 1967

(3) non connu

(4) 2 réseaux confondus.

Le classement des entreprises appelle quelques remarques. Tout d'abord, l'indication de la forme juridique de l'exploitation est celle déclarée par le groupe dont elle relève, au cours des entretiens que nous avons eus, et à la date retenue (1969). Cette information ne peut être vérifiée qu'à la lecture des traités de concession, ce qui n'a pas été possible pour Nice, Brest et Toulon. Deuxièmement, le classement a été fait par ordre de bilans décroissants et diffère, ainsi, du classement par ordre de comptes d'exploitation générale décroissants (qui donne : 1 . CTS ; 2 . CFVE ; 3 . CPTA ; 4 . Nice ; 5 . Rouen). Enfin et surtout, ce type de classement apparaît comme totalement incompatible avec un classement qui serait fait par taille de réseaux en termes physiques (par exemple en fonction du nombre de véhicules). A cet égard, alors que le réseau des T.C.L. est le réseau le plus important de province, la Cie des T.C.L. se trouve en avant-dernière position dans notre tableau ! Cette situation aberrante tient exclusivement au régime juridique de l'exploitation et à la traduction comptable qui en est faite. En effet, la Cie des T.C.L. est société fermière du Syndicat des Transports en Commun de Lyon. A ce titre, elle opère une distinction très nette entre ses comptes de société et le compte de réseau qu'elle tient pour le compte du Syndicat où il apparaît. En particulier, le compte d'exploitation de la Société des T.C.L. fait apparaître presque exclusivement la rémunération de la Sté fermière. Ainsi, en 1971 (en milliers de francs) :

<u>DEBIT</u>		<u>CREDIT</u>	
Charges de fonctionnement	235	Rémunération de la Sté	819
Oeuvres sociales	53	- participation au déficit	
Amortissements	26	de l'exploitation affermée	<u>- 286</u>
Provisions	13	Rémunération nette	533
Résultats d'exploitation	500	Produits accessoires	116
		Produits financiers	<u>178</u>
	<u>827</u>		827

En l'espèce, le principe de la séparation des comptes est parfaitement conforme au principe juridique dont il s'inspire et nous devrions en déduire une règle identique pour l'ensemble des exploitations en affermage ou en régie intéressée. Or, le cas de Rouen est, à nouveau, aberrant à cet égard. L'exploitation se faisant en régie intéressée, nous devrions voir apparaître, dans le compte d'exploitation de la société, la seule rémunération du régisseur. Bien au contraire; les deux comptes d'exploitation sont

pratiquement calqués l'un sur l'autre, comme on peut le voir sur l'exercice 1971 :

en milliers de francs	Compte d'exploitation du réseau	Compte d'exploitation de la compagnie
- Achats	2.310	2.310
- Frais de personnels (charges comprises)	11.306	11.306
- Impôts et taxes	3.169	293
- Travaux et fournitures	844	844
- Transports et déplacements	28	28
- Frais de gestion	83	83
- Frais financiers	91	91
- Dotation aux amortissements	1.688	1.688
- Dotation aux provisions	-	13
Bénéfice d'exploitation	-----	415
TOTAL DEPENSES	----- 19.519	----- 17.071
TOTAL RECETTES	18.273	17.071
dont - Provisions ou ventes de marchandises		14.936
- Subventions d'exploitation		1.246
- Produits accessoires		645
- Produits financiers		244
Résultat d'exploitation du réseau -----	----- -1.246	

En conclusion, nous devons (au moins provisoirement) noter la distorsion qui existe entre la règle et la pratique, pour ne pas nous laisser entraîner dans des analogies trop rapides. Il est, en effet, tout à fait probable qu'aujourd'hui, à la suite des très nombreux avenants apportés à chaque traité de concession, chaque situation juridique se trouve être particulière et ne plus avoir aucun rapport avec la catégorie juridique de départ, sans qu'on puisse savoir dans quelle catégorie on se trouve, au bout du compte.

2 - L'INTEGRATION DES ENTREPRISES DANS LES GROUPES

Les remarques d'ordre méthodologique que nous avons été amenés à faire tout au long de ce rapport nous incitent à une très grande prudence dans les tentatives d'explication du phénomène de l'affiliation d'une entreprise de transports urbains à un groupe, comme de l'existence d'une branche transports et du rôle qu'elle peut jouer. En particulier, toute recherche de ce genre bute sur le problème de l'information directe, tant qualitative que quantitative, et les textes des entretiens que nous avons menés sont très significatifs à cet égard par leur niveau de généralité. On y trouve beaucoup plus de références à "l'ordre des choses", de justification de "l'efficacité de la gestion privée du service public", que d'allusions aux rapports qui peuvent exister entre entreprises, branche et groupe, même lorsque la notion de branche est effectivement admise comme telle, c'est-à-dire comme un ensemble cohérent d'activités. Les quelques réflexions que nous avons pu recueillir dans ce sens, visaient essentiellement à valoriser la notion d'autonomie de chaque entreprise par rapport au groupe, et il est assez remarquable que tous les entretiens convergent sur ce point. Néanmoins, la notion d'autonomie ne prend pas exactement le même sens suivant les interlocuteurs. Si elle apparaît généralement comme un moyen de combattre l'idée qu'il y aurait de fortes relations d'autorité de la société-mère à l'entreprise de transports (hypothèse que nous n'avions pas présentée nous-mêmes dans les entretiens, mais qui nous était manifestement imputée), son contenu varie assez fortement d'un groupe à l'autre, jusqu'à se révéler parfois fort ambigu. Ainsi peut-on relever dans un même entretien les deux affirmations suivantes : "... l'interlocuteur réel de la collectivité locale, c'est la compagnie de transports. Il est primordial d'être sur place, c'est là que tout se passe...". Et plus loin : "C'est la responsabilité du groupe qui est engagée, c'est lui qui est présent. Quand il y a des décisions importantes à prendre, pour discuter un avenant, ou pour définir un programme d'investissements, ça se passe entre la direction du groupe et la collectivité locale... Le directeur du réseau est là, bien sûr...".

On ne peut aborder la notion d'autonomie sans chercher à la référer à ces deux formes de la reproduction du capital que sont la division du capital en fractions et la division du travail entre capitalistes, toutes deux constituant le support de ce qui fait la spécificité d'un groupe : la combinaison des fractions du capital, et l'articulation des fonctions liées à sa reproduction. Il ne nous est bien évidemment pas possible, dans le cadre de ce travail, d'aborder l'examen de ces formes qui doit se situer bien sûr au niveau de la structuration de chaque groupe dans son ensemble,

d'une part pour des raisons qui tiennent à l'étendue de la recherche elle-même, d'autre part en raison du caractère empirique de leur délimitation. Aussi, notre approche ne peut être que limitée et devons-nous nous contenter de proposer quelques hypothèses qui viseront surtout à approcher le fonctionnement de la branche-transport de certains groupes.

21 - Les relations fonctionnelles

Le problème de l'autonomie (ou de l'intégration) des sociétés de transports dans les groupes dont elles dépendent peut tout d'abord être posé en termes de relations fonctionnelles, dans la mesure où l'on peut isoler un certain nombre de tâches appelées par l'exercice du procès de transport. Dans ces conditions, on peut procéder à une évaluation des notions d'autonomie (et d'intégration), donc d'une certaine forme de fonctionnement de la branche, suivant que ces tâches sont assurées par des fonctions distinctes ou non, qui peuvent être situées par rapport à l'entreprise, à la branche, au groupe.

Les principales fonctions que nous avons retenues, compte-tenu des renseignements que nous avons pu obtenir, sont les suivantes :

- Fonction de financement. Elle a pour objet le rassemblement des capitaux qui sont nécessaires à l'exercice de l'activité. Ceux-ci peuvent être décomposés en deux catégories principales : les capitaux liés à la définition de la Société concessionnaire, c'est-à-dire :

- l'apport en capital
- l'augmentation de capital par émission d'actions
- l'augmentation de capital par prélèvement sur les réserves
- le réinvestissement des bénéfices ;

les capitaux qui peuvent être définis comme externes :

- l'émission d'obligations
- les crédits bancaires
- les emprunts sur fonds publics
- les subventions.

Nous verrons dans le prochain paragraphe quelles sont les principales articulations que l'on peut observer entre ces différents types de capitaux.

- Fonction de direction, telle qu'elle apparaît dans la plupart des procès industriels et commerciaux, c'est-à-dire comme lieu où s'élabore la politique de l'entreprise, le Directeur Général étant traditionnellement investi des pouvoirs qui lui sont dévolus par le Conseil d'Administration. Outre les rapports d'autorité sur l'ensemble des personnels qu'elle suppose, cette fonction concerne

principalement : la définition de l'organisation interne de l'entreprise, la politique d'investissements, le rôle de représentation de la société notamment vis-à-vis des interlocuteurs locaux, les relations avec le reste du groupe.

- Fonction d'exploitation. Elle a pour objet l'ensemble des tâches qui sont nécessaires dans le cadre de l'organisation technique du procès de travail. Elle peut regrouper, en général, la gestion du personnel, le service du mouvement et du contrôle, les services d'entretien du parc.

- Fonctions d'études. Elle apparaît comme relativement nouvelle dans l'organisation des sociétés de transports et nous disposons d'assez peu d'éléments qui nous permettent de définir son objet de façon très précise. Il semble qu'il en soit attendu des résultats analogues à ceux qu'on attend habituellement des techniques dites "d'engineering" d'une part, de "marketing" d'autre part. Ainsi, certains documents que nous avons pu consulter se présentent sous la forme assez classique d'analyses suivies de propositions, visant essentiellement à présenter l'argumentation d'une société en ce qui concerne son explication de l'évolution qu'elle suit, et à mettre au point un certain nombre de projets (modification de réseaux, introduction de nouveaux matériels, expérimentation, publicité...).

Pour des raisons que nous exposerons plus loin, et qui tiennent à son contenu même, la fonction de financement n'apparaît pas de façon autonome.

Par contre, les trois autres fonctions peuvent être distinguées et entretiennent entre elles des rapports qui varient suivant les groupes. On peut, tout d'abord, être étonné de la séparation que nous avons effectuée entre fonction de direction et fonction d'exploitation, et nous en avons nous-mêmes été assez surpris. Dans les faits, et pratiquement dans tous les cas observés, le fondement de cette distinction est le principe de la séparation entre le réseau de transports et la société qui l'exploite. "Le réseau et la Compagnie n'ont rien à voir entre eux, ce sont deux choses distinctes. L'exploitation du réseau est une des activités de la Compagnie qui est rémunérée tant par an pour assurer la direction générale", explique un directeur de réseau. Ce qui est extrêmement remarquable, c'est que cette définition, qui s'est opérée de façon très progressive, notamment compte tenu de l'évolution des relations financières entre les deux entités (réseau et entreprise), est pratiquement générale et ne dépend pas du régime juridique de l'exploitation. Nous pourrions la considérer comme allant de soi dans le cas d'une régie intéressée, pourtant elle nous est présentée par un directeur d'un réseau exploité en concession aux risques et périls.

En ce sens, le Directeur Général est, de fait, l'émanation du groupe. C'est à lui qu'il "appartient" et non pas au réseau. A contrario, la fonction d'exploitation se trouve d'abord liée au réseau, et constitue l'autre terme de la séparation. Le petit groupe des cadres qui assurent cette fonction est attaché au réseau et n'a jamais aucune relation avec d'autres entreprises du groupe (un seul cas a été relevé où un cadre d'un réseau a effectué une "mission" temporaire dans un autre réseau du groupe).

Ainsi, c'est principalement au niveau de la fonction de direction que l'on peut distinguer les diverses façons dont s'organisent les groupes.

Il semble qu'un seul des groupes étudiés laisse apparaître la fonction de direction comme relativement autonome. Il s'agit de la Continentale d'Entreprises Industrielles, au sein de laquelle chaque réseau est doté de son organisation propre, la fonction de direction y étant assurée sur place et de façon permanente, en liaison très étroite avec la fonction d'exploitation. Cette appréciation doit être rapprochée de la façon dont se présente l'organigramme du groupe, où la branche transports ne fait pas l'objet d'une structuration propre, et ne peut être distinguée des autres branches que par la nature de son activité.

Par contre, tous les autres groupes étudiés présentent une articulation particulière de la fonction de direction. Nous retiendrons, pour mieux les connaître, les exemples de la C.G.F.T.E. et de Transexel. Le premier des deux groupes semble assurer la fonction de direction de façon très centralisée et très intégrée, au niveau de la société-mère et seule la fonction d'exploitation se trouve en permanence assurée au sein de chaque réseau. L'intégration est ici réalisée au sens où la fonction est assurée de la même façon (par les mêmes personnes) pour la société-mère et pour les réseaux. L'exemple de Transexel représente probablement une forme d'intégration "intermédiaire" entre celle de la Continentale et celle de la C.G.F.T.E., au sens où elle se situe principalement au niveau de la branche, et semble jouir, par contre, d'une relative autonomie vis-à-vis de la société-mère (les EXEL). Ainsi, Transexel fonctionne sur le mode d'un Conseil de Direction qui regroupe les directeurs des réseaux et qui définit la politique de la branche. Certains membres du Conseil de Direction peuvent se trouver responsables de plusieurs réseaux à la fois, et les permutations s'opèrent assez facilement, en particulier en fonction du type de problème à régler.

La fonction d'études n'apparaît comme autonome que dans deux groupes : Continentale et Transexel. Dans les autres groupes, il semble qu'elle soit ou inexistante, ou insuffisamment développée pour apparaître en tant que telle. Par contre, cette fonction n'est pas assurée de la même façon dans les deux groupes où elle existe. Dans le cas de Transexel, elle est assurée dans le cadre d'un bureau d'études, E.C.T., qui est très nettement l'émanation de la branche elle-même, et qui lui est fortement intégré (E.C.T. n'a développé une activité commerciale extérieure au groupe que depuis peu de temps), notamment dans le cadre d'une relation très étroite avec la fonction direction. A titre d'exemple, certains des actuels directeurs de réseaux ont "fait leurs armes" à l'intérieur d'E.C.T. A l'inverse, au sein du groupe Continentale, la fonction d'études est assurée de façon extérieure à la branche. Elle est localisée à l'intérieur d'une autre branche du groupe, au moyen du bureau d'études SERETES, filiale de la SERETE, qui fonctionne d'abord au sein de sa propre branche et sous forme commerciale, à l'intérieur du groupe. Il s'agit là du seul cas de relation horizontale (branche à branche) que nous ayons pu relever. Pour isolée qu'elle soit, cette articulation particulière n'est cependant pas négligeable. Elle permet en partie de renforcer, vis-à-vis de l'extérieur, l'image de l'autonomie des réseaux chère aux groupes, même si l'un des directeurs de réseaux du groupe vient (lui aussi) du bureau d'études.

22 - Hypothèses sur la circulation du capital

Les lignes qui suivent ne peuvent, à proprement parler, constituer un résultat de recherche, au sens où l'on entend habituellement ce terme. En effet, il s'agit exclusivement d'hypothèses de fin de recherche, qui visent à rassembler aussi bien des informations tangibles que des "indices" réunis au cours de la recherche. Ces hypothèses doivent donc être considérées plus comme le moyen de provoquer un débat que comme une conclusion affirmée.

L'analyse en termes d'extériorité fonctionnelle des groupes (plus généralement de chacun des ensembles groupe-branche-entreprise) par rapport aux réseaux proprement dits, appelle en quelque sorte son répondant au niveau de la recherche d'hypothèses concernant la circulation du capital.

En premier lieu, nous devons nous interroger sur la façon dont est assurée la fonction de financement. Nous avons indiqué plus haut que l'objet de cette fonction est principalement d'assurer les investissements nécessaires à la mise en oeuvre du procès de transport. Cela demande quelques explications, dans la mesure où cette fonction doit normalement être comprise comme la centralisation du capital-argent et sa transformation en capital industriel

par sa conversion en moyens de production et en force de travail. Dans le cas qui nous occupe, nous semblons avoir exclu du processus le problème de l'acquisition de la force de travail. Dans tout procès industriel, la constitution du capital-argent et sa transformation en capital industriel, en termes de taille et de nature des porteurs, sont conditionnées par le fait que le procès de production appelle un certain temps pour être opéré, auquel s'ajoute le temps nécessaire pour réaliser la valeur (et la plus-value par conséquent), incorporées dans la marchandise finale. En règle générale, même si les travailleurs font l'avance d'un certain temps de travail (une semaine, un mois), la durée totale du cycle nécessite qu'une partie du capital industriel se transforme en capital variable pour permettre l'achat de la force de travail pendant tout le cycle (pour faire bref). Or le procès de transport se singularise dans le sens où il ne produit pas une marchandise stockable, et où le procès de production et le procès de réalisation sont pratiquement simultanés, la reconversion en capital-argent se faisant tout au long du cycle. Parfois, même, la généralisation du prépaiement permet de faire anticiper en partie la période de réalisation sur la période de production proprement dite. Aussi, dans des conditions d'exploitation, c'est bien essentiellement sous la forme de constitution du capital constant (et surtout sa partie fixe, dont la période de rotation est la plus longue) que nous paraît se situer le problème du financement.

Ce faisant (et toujours dans l'hypothèse où les conditions sont normales), se pose le problème des diverses formes d'accumulation du capital, qui peuvent se présenter soit comme accumulation interne à l'entreprise (par transformation de la plus-value réalisée en capital réintroduit dans le cycle), soit comme accumulation externe (par transformation de la plus-value en capital-argent introduit dans des circuits extérieurs à l'entreprise).

Or, ce que nous pouvons observer dans la période contemporaine, relève probablement d'une configuration où la deuxième forme d'accumulation est majoritaire, notamment en raison des difficultés croissantes de réalisation de la valeur et de la plus-value. Ainsi, dans le "meilleur" des cas (celui où du capital industriel se trouve effectivement engagé dans le procès), la fonction de financement est assurée au moyen d'une combinaison entre capitaux propres et capitaux externes, dans la mesure où ces derniers requièrent une rémunération faible, voire nulle (au point que les crédits bancaires ne sont utilisés qu'à très court terme, comme crédits-relais), de façon à permettre une rémunération minimale aux capitaux propres.

Mais la tendance générale, selon nous, est à assurer la fonction de financement sous des formes exclusivement externes, c'est-à-dire au moyen de fonds qui ne sont pas destinés à fonctionner comme capital, et, compte-tenu des conditions réelles d'exercice du procès, à en dégager les capitaux propres du groupe. Ce processus de désengagement est en fait amorcé depuis fort longtemps. Les formes les plus éclairantes en ont été l'utilisation des "indemnités d'éviction" provenant du rachat de certaines concessions : lors de la décolonisation pour l'essentiel des groupes, rachat des réseaux de Marseille, de Paris, ou d'autres de moindre importance. Il est probable que, seul, le groupe SPIT a réinvesti de telles ressources dans la reconstitution d'une branche transport. Pour la C.G.F.T.E., les indemnités de Tunis, La Marsa, Casablanca et surtout Marseille, ont été l'occasion d'un changement d'orientation du groupe, par la constitution d'un portefeuille que lui confère en particulier le statut de holding, dans des secteurs qui n'ont rien à voir avec l'activité de transport.

Pour les EXEL, le processus aura été le même, bien que d'une ampleur probablement moindre, et peut-être plus appuyé sur les indemnités provenant de la nationalisation de l'électricité : le réinvestissement s'effectue d'une part directement dans un secteur industriel, d'autre part au moyen de sociétés de placement ou immobilières.

Quel est alors le statut de l'intervention des groupes dans l'activité de transport urbain ? Si nous retenons, pour principale, l'hypothèse du désengagement du capital, raisonnement que nous fondons en grande partie sur les constats d'extériorité fonctionnelle et financière (ce qui constitue peut-être une hypothèse hasardeuse, mais tous les "indices" concordent en ce sens), nous sommes tenus de proposer une hypothèse qui rende compte à la fois de ces constats et de la présence dominante des groupes privés dans les exploitations. Cette hypothèse ne peut être déduite que des processus d'accumulation externe suggérés plus haut. La base de l'accumulation n'est alors pas constituée par le procès de capitaux propres, mais par un procès distinct à partir duquel il est possible d'opérer un prélèvement. Celui-ci peut être effectué sous les différentes formes que recouvre la notion de rémunération. Plusieurs procédures sont prévues en la matière : prime de gestion fixe, prime d'intéressement (par exemple un pourcentage sur les recettes), remboursement du capital actions de la société (par amortissement et intérêts), toutes formules qui ne sont pas exclusives l'une de l'autre et qui sont généralement combinées, parfois suivant des modes de calcul très complexes. Mais le prélèvement peut, en sus, être possible sous cette forme non réalisée mais réalisable

que constitue la créance sur le droit d'exploitation, toute interruption anticipée de la concession donnant lieu à paiement d'indemnités et à rachat des actifs du réseau, ce qui apparaît comme relativement contradictoire avec les notions d'extériorité. En tout état de cause, le prélèvement opère comme constitution d'un capital-argent autonome, extrait de l'exploitation, et susceptible de fonctionner alors comme capital propre au groupe dans de nouveaux circuits, par exemple comme capital industriel, ou commercial, ou comme capital de prêt qui peut être combiné avec d'autres capitaux. La capacité d'opérer cette transformation dépend alors de la structuration du groupe, et tous en disposent d'une façon ou d'une autre (principalement les trois plus importants). Elle peut en particulier donner lieu à un processus d'accumulation au sein-même de la société concessionnaire du transport, par exemple par constitution d'un domaine privé (foncier, immobilier, portefeuille, autres activités commerciales ou industrielles). Cela dépend en particulier du choix qui est opéré au niveau du groupe quant aux lieux d'accumulation.

Cette hypothèse pose bien évidemment des questions quant à la nature du procès d'exploitation, qui supporte le mécanisme que nous avons décrit, et dans lequel fonctionnent des capitaux qui ne seront pas eux-mêmes valorisés. Il nous semble que nous avons été suffisamment hasardeux dans nos précédentes hypothèses pour ne pas pouvoir aborder ces questions, qui nécessiteraient dans doute une nouvelle étape de recherche.

Nous ne terminerons pas cette analyse des groupes sans faire mention de certaines caractéristiques de leur intervention, au niveau de la complémentarité des activités. Si elles sont secondaires par rapport à nos hypothèses générales, elles n'en sont pas moins éclairantes pour montrer que l'on ne peut réduire l'analyse à des relations strictement verticales, dans le sens entreprise-société-mère. Nous avons déjà cité le cas de la fonction d'études, qui peut être conçue comme activité autonome et qui se trouve complémentaire à l'activité de transport. Plus généralement, l'existence de complémentarités possibles (donc d'opportunités nouvelles d'intervention) peut tenir aux activités de la société qui sont annexes à l'exploitation. Ce sont par exemple des possibilités d'intervention immobilière sur des terrains du domaine privé de l'entreprise. Ce sont parfois certaines possibilités de sous-traitance de procès individualisables au sein de l'exploitation (services spéciaux, nettoyage, entretien...). Il s'agit alors de complémentarités de branche à branche. D'autres complémentarités existent dans la relation groupe-entreprise. Nous en connaissons deux exemples : la location ou la distribution de matériels de transport (SPIT et les EXEL) ; le rôle joué par la Société Continentale d'En-

treprises Industrielles qui, de par son statut d'établissement financier, peut recevoir les dépôts des sociétés de groupe, remplissant ainsi la fonction de capital financier à proprement parler (C.G.F.T.E. joue aussi en partie ce rôle, dans la mesure où elle exploite directement trois réseaux à la fois, mais dans une proportion certainement beaucoup plus faible).

3 - UNE ETUDE DE CAS : STRASBOURG

Si l'hypothèse que nous venons de développer au paragraphe précédent nous paraît recouvrir la tendance générale qui définit la notion de prestation de services appliquée au transport urbain, elle ne peut prétendre rendre compte de toutes les situations observables. En particulier, le mouvement de désengagement du capital (et de développement de la prestation de services) n'est pas arrivé partout au même degré, notamment dans la mesure où toutes les configurations ne le permettant pas. En particulier, il semble que ce soit le cas pour un certain nombre d'entreprises qui :

- ne sont pas affiliées à un groupe de façon nette,
- ont le transport comme activité dominante, voire exclusive.

L'analyse de telles configurations est alors extrêmement intéressante. Elle permet en effet de montrer quel est l'impact du choix fait au niveau de l'accumulation, lorsque les possibilités d'accumulation externe n'existent pas. Ce cas de figure est presque une hypothèse d'école, puisqu'il se réduit à une hypothèse d'accumulation interne, alors que les conditions extérieures au procès de transport n'autorisent, en l'état actuel des choses, qu'une réalisation partielle de la valeur et de la plus-value, et que les capitaux propres ne fonctionnent plus que sous forme dévalorisée (sauf cas maintenant exceptionnels).

Il est toutefois possible de mettre en oeuvre cette hypothèse, sous une forme analogique. En effet, l'une de nos études de cas se révèle être exemplaire à cet égard, pour des raisons qui sont tout à fait particulières à la situation observée. Il s'agit du cas de la Compagnie des Transports Strasbourgeois, auprès de laquelle nous avons pu effectuer l'enquête probablement la plus approfondie de toutes celles réalisées. C'est d'ailleurs la seule que nous présentons, d'une part pour sa valeur démonstrative, d'autre part pour ne pas alourdir l'exposé.

La mission réalisée auprès de la C.T.S. a eu lieu en avril 1973, et porte donc sur la période qui va jusqu'à la fin de 1972. Les résultats de 1973 ne nous sont pas encore connus.

LA COMPAGNIE DES TRANSPORTS STRASBOURGEOIS
C. T. S.

PRESENTATION GENERALE

1 - Dénomination et forme juridique

La Compagnie des Tramways Strasbourgeois, société de droit local, fut fondée le 5 avril 1877. Devenue société allemande en 1942, puis replacée sous le contrôle de l'ancien Conseil de surveillance et enfin transformée en société anonyme de droit français le 1er janvier 1946, pour 99 ans, la Société a pris sa dénomination actuelle à la suite de la décision de l'Assemblée extraordinaire du 20 juin 1959.

2 - Actionnaires et Conseil d'Administration

Au départ société privée dépendant du groupe A.E.G. par l'intermédiaire d'une société holding exploitant d'autres réseaux Outre-Rhin, la Compagnie a vu son capital changer en deux étapes. La ville de Strasbourg est devenue actionnaire majoritaire de la Compagnie en 1912, et le département du Bas-Rhin a pris une participation dans le capital-actions en 1925, à l'occasion de l'électrification des lignes de V.F.L. On a donc une situation particulière, où les collectivités locales concédantes sont en même temps les principaux actionnaires, détenant 97,15 % des actions (en 1968). Sur 160.000 actions, 4568 seulement sont entre les mains de détenteurs privés, essentiellement la Société Anonyme des Sucreries et Raffineries d'Erstein, dont la C.T.S. assure le transport de betteraves depuis 50 ans, et qui siège au Conseil d'Administration. Celui-ci a d'ailleurs vu sa composition changer, comme l'indique le tableau suivant :

	1950	1960	1968	1970
Ville de Strasbourg	7 sièges	7 sièges	7 sièges	5 sièges
Département du Bas-Rhin	3 "	3 "	4 "	4 "
Communauté Urbaine				2 "
Actionnaires privés	2 "	1 "	1 "	1 "

L'apparition récente de représentants de la Communauté Urbaine ne correspond pas à une modification du capital de la Société, mais entérine les transformations de la structure administrative locale.

3 - Activités et structuration

La Société exploite actuellement :

- A - Le réseau d'autobus de la ville de Strasbourg (ancien réseau de tramways et trolleybus)
- B - Un réseau interurbain de chemins de fer d'intérêt local, entièrement transformé en route
- C - Un réseau interurbain d'autocars
- D - Des services spéciaux et des transports routiers de marchandises, en particulier des transports de masses indivisibles exigeant un matériel particulier.

Cependant ces quatre activités sont soumises à des régimes d'exploitation différents : en particulier, les remaniements de réseaux, déplacements de lignes, raccordements etc... ont rendu difficile le rattachement des diverses lignes ou parties du réseau à la concession qui les a mises en place ; il faudrait, pour le faire, procéder à un découpage extrêmement complexe.

A - Le réseau des transports urbains de Strasbourg et environs fait l'objet de deux concessions :

- l'une par convention du 11 avril 1930 entre le département du Bas-Rhin, autorité concédante, la ville de Strasbourg, autorité rétrocédante, et la C. T. S., concessionnaire, connue sous le nom de "convention tripartite".

- l'autre par convention du 26 mai 1933 entre le ville de Strasbourg, autorité concédante, et la C. T. S., concessionnaire (convention municipale). La première convention a pour objet l'exploitation des voies ferrées d'intérêt local en tramways, actuellement transférés en route ; la deuxième concerne l'exploitation de lignes d'autobus. Ces deux conventions expirent le 1er janvier 1995. Depuis le 1er janvier 1968, la Communauté Urbaine est subrogée à la Ville de Strasbourg dans ses droits et obligations relatifs à ces contrats.

B - Le réseau interurbain des voies ferrées d'intérêt local, transférées sur route. Ce réseau est concédé par le département du Bas-Rhin à la C. T. S. Il comprend les lignes dites de la C. T. S. et des lignes dites du Département. Cette distinction provient d'une différence dans la filiation historique. Les lignes C. T. S. étaient exploitées par cette compagnie antérieurement au retour de l'Alsace à la France et c'est une convention du 2 juin 1923 qui en a rendu le Département pouvoir concédant. Les lignes départementales ont été confiées à la C. T. S. par la convention de concession du 9 octobre 1924.

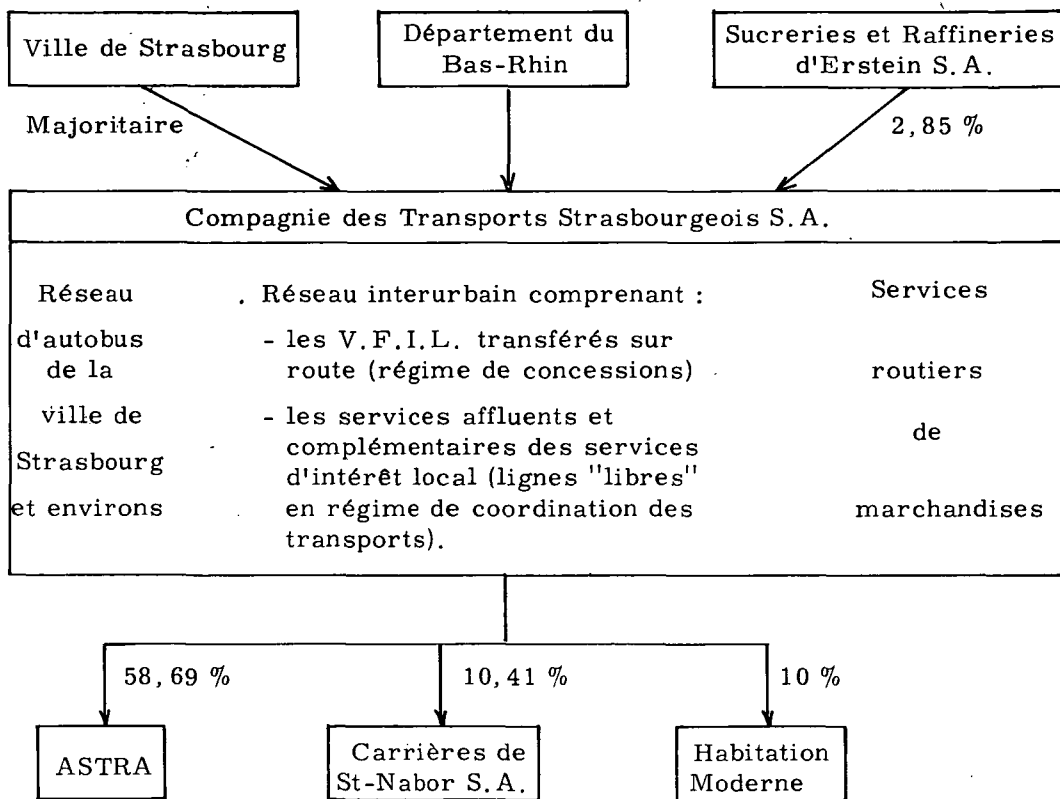
C - Le réseau des services routiers interurbains, affluents et complémentaires des services d'intérêt local. Ce réseau est constitué de lignes dites "libres", exploitées sous le régime de la coordination des transports.

D - Outre ces trois réseaux, la C. T. S. développe ses activités auxiliaires, transports de personnels et transports de marchandises, transports scolaires ; l'ensemble de ces activités annexes représente 15 % du chiffre d'affaire global de la Compagnie. Contrairement aux services réguliers, les services spéciaux et occasionnels de voyageurs connaissent un trafic croissant. Cette évolution n'est d'ailleurs pas particulière à la C. T. S. mais quasi générale.

(Source : Rapport SEREFI)

Par ailleurs, la C. T. S. possède des participations dans la Société des Transports Automobiles Strasbourgeois "ASTRA" (transports touristiques essentiellement), qu'elle contrôle (53,74 % du capital en 1950, 58,69 % en 1971), dans la société anonyme d'économie mixte des Carrières de Saint-Nabor (10,41 % en 1971) et dans l'Habitation Moderne (10,7%), S.A.R.L. dont le gérant est également Directeur Général de la C. T. S.

L'organigramme général de la C. T. S. se présente donc ainsi :



4 - L'exploitation

L'évolution de 1946 à 1971 des activités propres de la C. T. S. est retracée dans le tableau suivant :

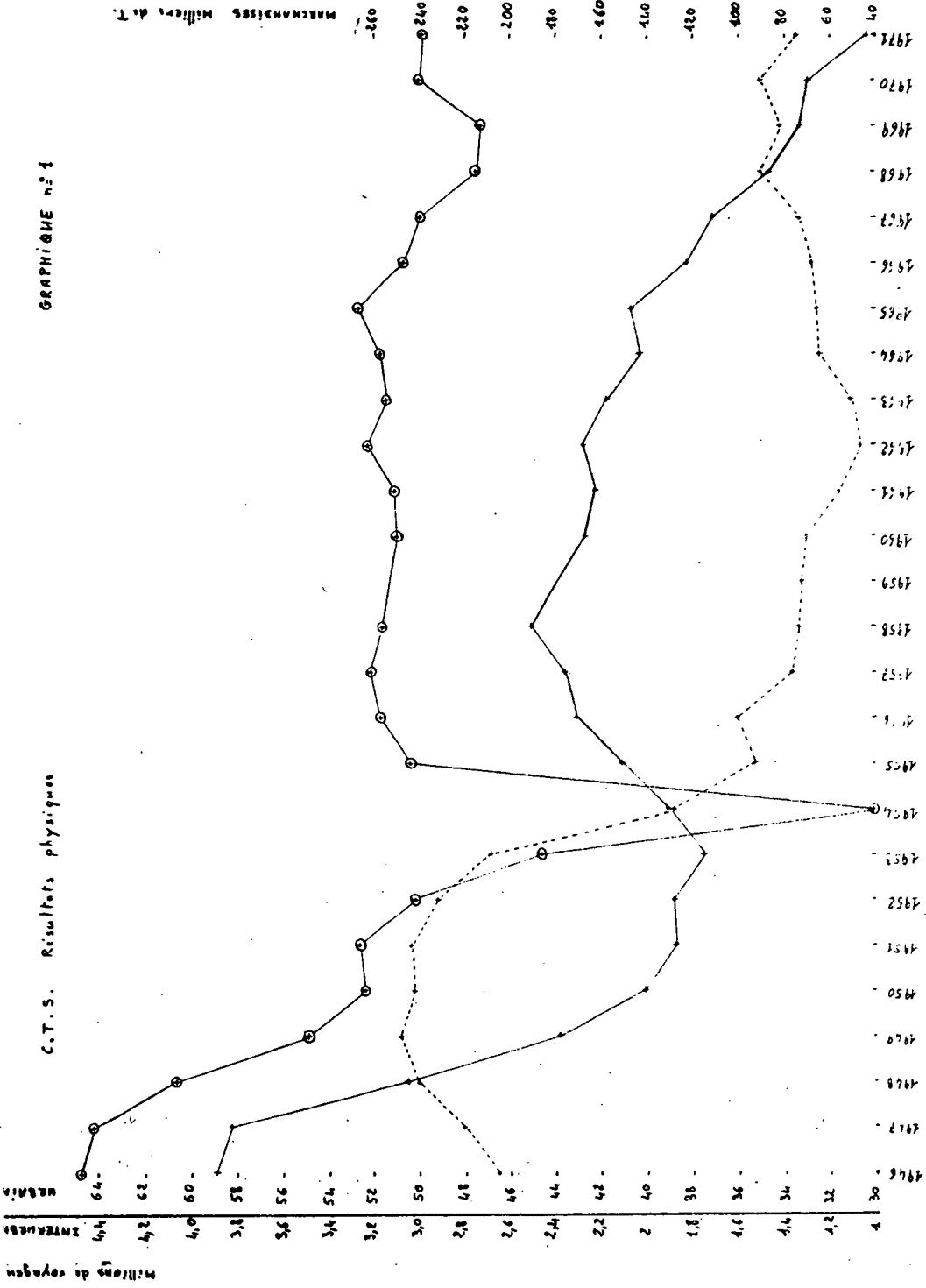
	Nombre de voyageurs transportés		Tonnage de marchandises transportées	Résultat brut d'exploitation — (francs)	
	Réseau urbain	Réseau interurbain			
1946	58.704.220	4.464.535	205.441 t	+	67.511.889
1947	58.143.154	4.423.981	221.010 t	+	38.750.404
1948	50.515.553	4.065.615	241.545 t	+	41.642.302
1949	43.856.787	3.495.240	249.485 t	+	64.963.289
1950	40.103.326	3.241.843	242.898 t	+	83.500.313 fr
1951	38.770.000	3.270.000	244.228 t	+	118.286.694 fr
1952	38.840.000	3.020.000	232.400 t	+	124.864.360 fr
1953	37.500.000	2.457.000	209.039 t	+	98.072.033 fr
1954	39.100.000	1.011.006	129.095 t	+	95.654.758 fr
1955	41.120.000	3.042.000	93.569 t	+	133.498.193 fr
1956	43.100.000	3.170.000	101.426 t	+	172.514.603 fr
1957	43.600.000	3.220.000	77.804 t	+	186.177.020 fr
1958	45.100.000	3.160.000	74.004 t	+	214.932.582 fr
1959			73.345 t	+	2.482.153,20 NF
1960	42.740.000	3.099.000	71.182 t	+	2.569.476,25 NF
1961	42.320.000	3.110.000	56.440 t	+	2.495.905,72 NF
1962	42.790.000	3.229.000	47.259 t	+	3.258.693,20 NF
1963	41.795.000	3.142.000	51.824 t	+	3.514.790,36 NF
1964	40.360.776	3.172.000	65.870 t	+	2.855.962,95 NF
1965	40.764.223	3.268.000	66.903 t	+	3.176.765,00 NF
1966	38.273.875	3.069.000	68.661 t	+	2.301.001,43 NF
1967	37.164.253	3.003.489	74.080 t	+	1.598.093,54 NF
1968	34.737.060	2.752.776	91.019 t	+	445.087,19 NF
1969	33.352.944	2.727.791	82.597 t	-	580.202,22 NF
1970	33.084.712	3.002.343	91.343 t	-	1.442.920,29 NF
1971	30.396.944	2.991.483	75.309 t	-	2.639.023,56 NF

Sources : Fiches S.E.F. et documents C.T.S.

Ces résultats sont repris sous forme graphique ci-après (graphique n° 1).

GRAPHIQUE n° 1

C.T.S. Résultats physiques



Il en ressort nettement des évolutions différentes selon les types d'activité. Le réseau urbain voit son trafic passer de 58,7 millions de voyageurs en 1946 à un minimum de 37,5 millions en 1953, puis se redresser à 45,1 millions en 1958 et amorcer à partir de cette date une décroissance quasi-continue jusqu'à la période récente.

Les réseaux interurbains subissent une chute brutale de trafic, entre 1946 et 1954, passant de 4,4 à 1 million de voyageurs, puis après un redressement rapide, semblent garder un niveau de clientèle à peu près stable depuis 1955, autour de 3 millions de voyageurs, avec cependant une baisse importante de 1965 à 1968.

Le trafic marchandises après une phase de croissance jusqu'à 1949-1951, a décliné pendant 10 ans, jusqu'en 1962, avant de reprendre à nouveau un rythme de progression modeste.

Mais pour l'ensemble de l'entreprise, ces résultats exprimés en terme d'exploitation se traduisent par une évolution très marquée du résultat brut d'exploitation (graphique n° 2) croissance générale jusqu'à un maximum en 1963, puis baisse continue, le déficit apparaissant en 1968.

En reprenant le classement des activités examiné plus haut, la structure de l'exploitation s'établit comme suit en 1971 :

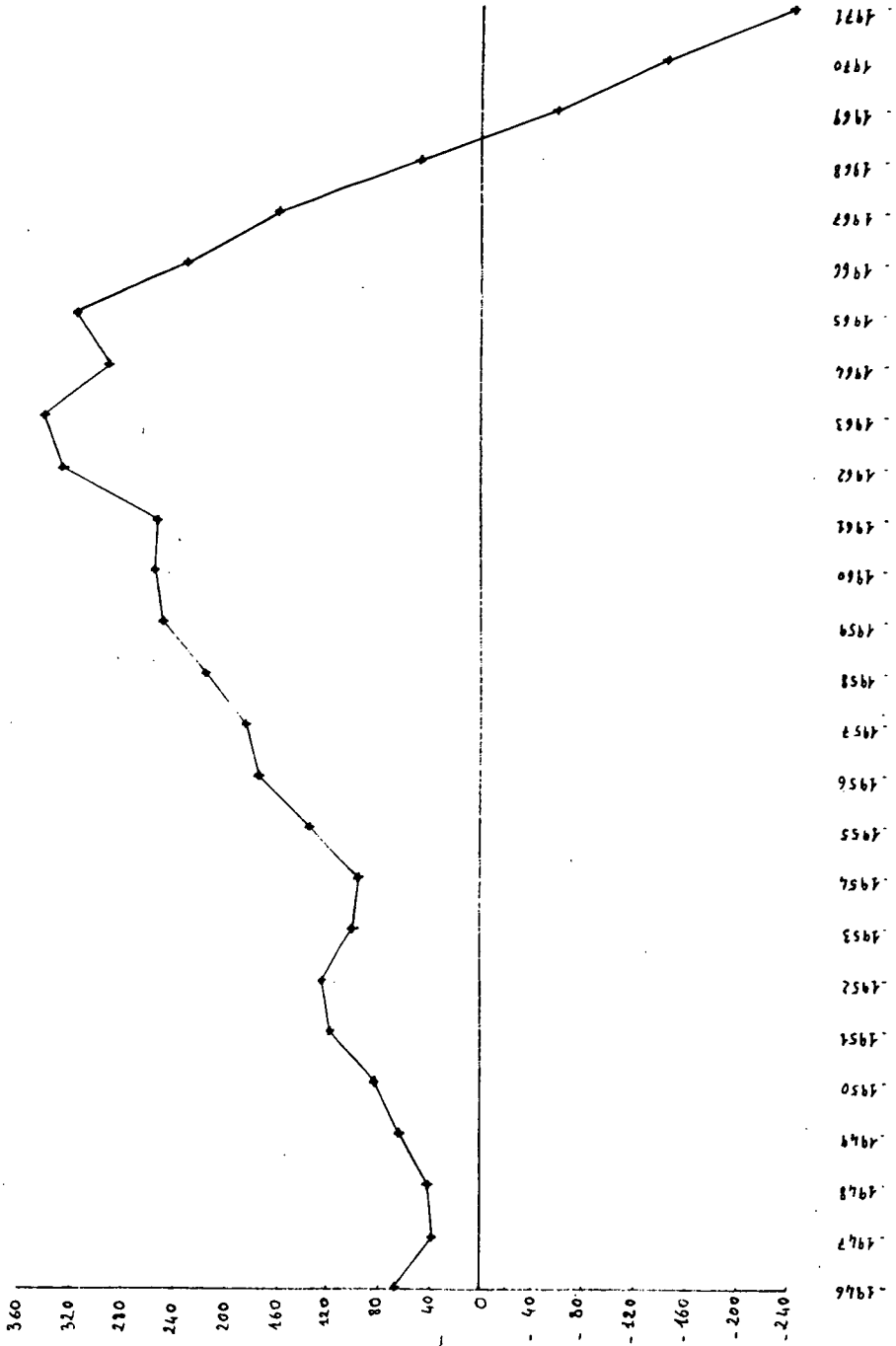
	Recettes		Dépenses		Résultat brut d'exploitation	R B E
	montant	%	montant	%		Recettes
A	28 174 226,49	78,87	30 560 704,43	79,66	-2 386 477,94	- 8,47%
B	2 896 468,44	8,11	3 250 281,51	8,47	- 353 813,15	- 12,21%
C	1 037 279,98	2,90	1 357 010,00	3,53	- 319 730,02	- 30,82%
D	3 616 303,84	10,12	3 195 306,29	8,33	+ 420 977,55	+ 11,64%
Total	35 724 278,75	100	38 363 302,31	100	-2 639 023,56	

(d'après rapport SEREFI)

GRAPHIQUE n° 2

C. T. S. Résultat brut d'exploitation

Millions d'A.F.



Il ressort de ce tableau que pour le réseau urbain de Strasbourg et environs, le déficit d'exploitation représente 8,47 % des recettes du réseau, alors que pour le réseau interurbain d'autocars (ligne C).

Seuls les services spéciaux et transports routiers de marchandises dégagent un excédent d'exploitation (ligne D) qui représente 11,64 % des recettes.

Ainsi, en 1971, le réseau urbain apparaît comme un secteur moins déficitaire que les transports interurbains libres ou concédés ; cependant, cette image figée des responsabilités des différents réseaux dans le déficit global d'exploitation doit être corrigée par la tendance de l'évolution en cours. Le rapport des résultats d'exploitation (non compris amortissements) au montant des recettes d'exploitation se modifie comme suit pour le réseau urbain de la C. T. S. :

1966	1967	1968	1969	1970	1971
+ 9,2 %	+ 6,0 %	0	- 5,0 %	- 6,2 %	- 8,5 %

Il apparaît donc que le réseau urbain, tant par la masse absolue qu'il représente dans l'ensemble de l'exploitation que par la tendance de son évolution, est la cause première et principale de l'évolution financière récente de la société.

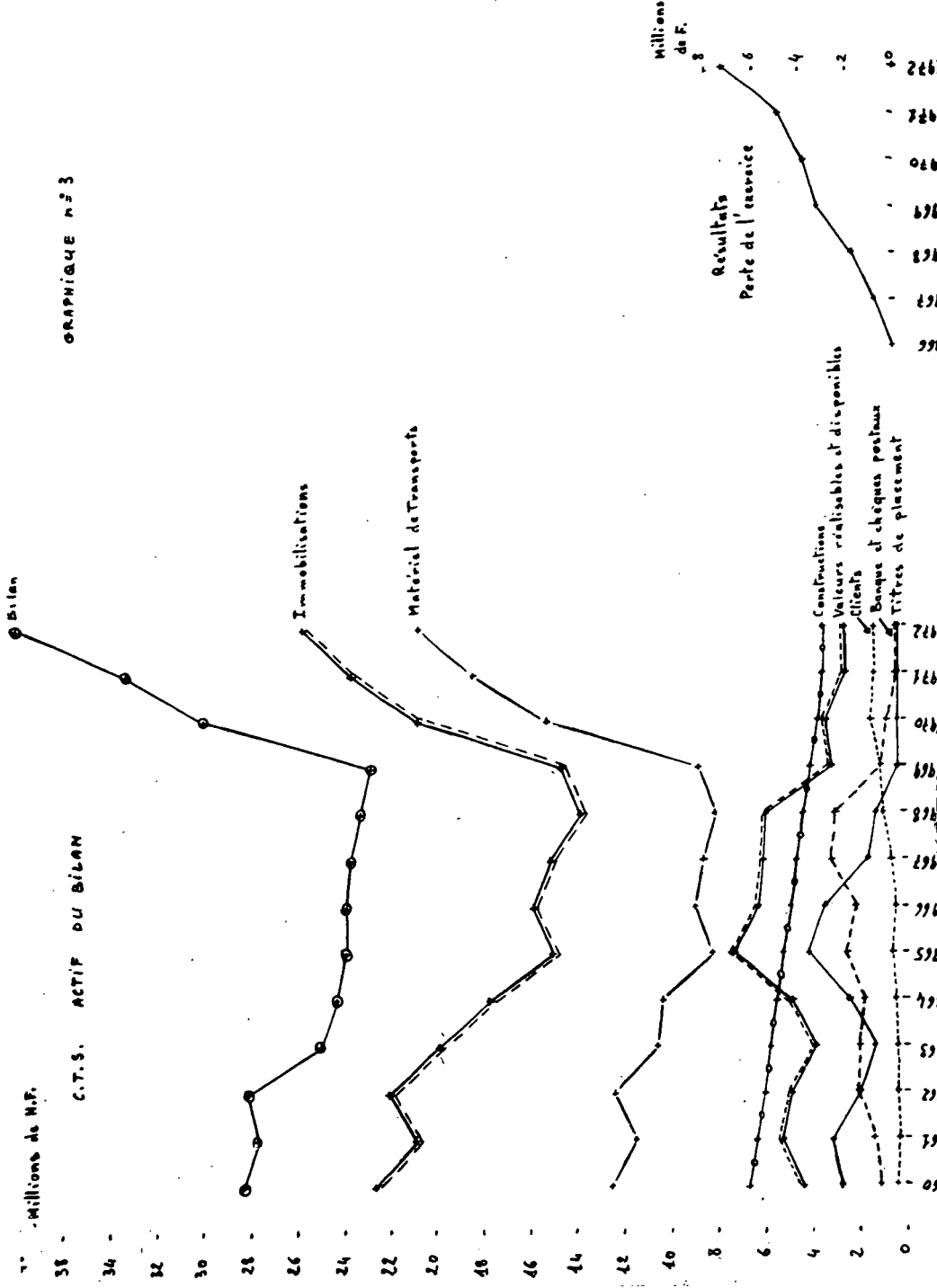
5 - Problèmes financiers - Etude des bilans

La détérioration rapide des résultats d'exploitation depuis 1963 et surtout depuis 1965 s'est traduite par une modification des bilans, tant en montant total que dans leur structure interne, à partir de 19/0. Nous avons retracé sous forme graphique l'évolution, de 1960 à 1972, des postes les plus significatifs du bilan (graphiques n° 3 et 4), il nous faut maintenant les commenter.

A l'actif, les postes "Autres valeurs immobilisées" et "Stocks" ne présentent pas de variations importantes et leur montant n'atteint jamais 3 % du bilan pour chacun. C'est pourquoi ils n'ont pas été portés sur le graphique.

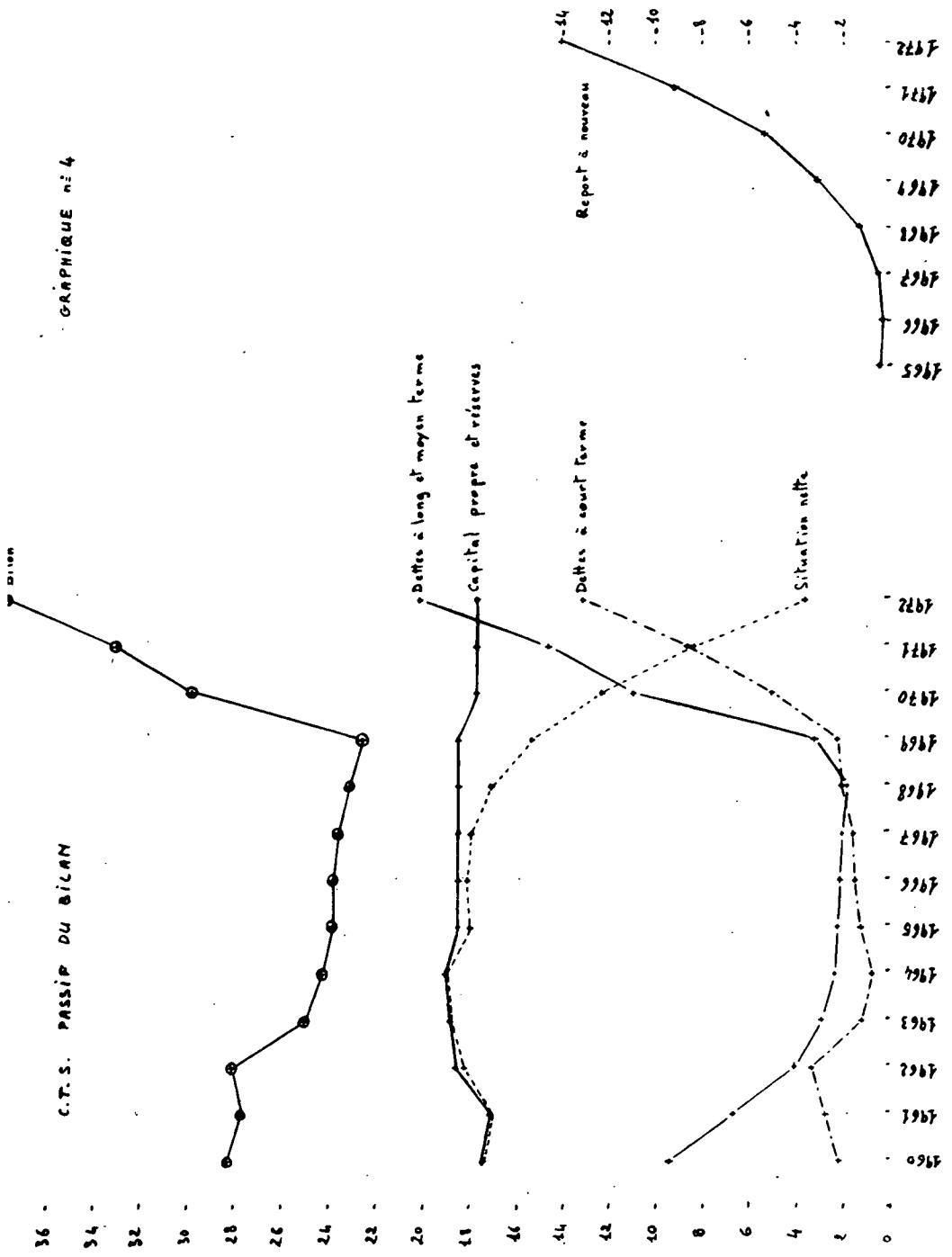
C'est le poste "Immobilisations" qui constitue la part la plus importante de l'actif : il représente environ les 2/3 du total en moyenne. On remarque que les évolutions des immobilisations et du total du bilan sont identiques. Mais il faut cependant observer que les deux comptes qui constituent l'essentiel des immobili-

GRAPHIQUE n° 3



GRAPHIQUE n° 4

C.T.S. PASSIF DU BILAN



sations suivent les tendances différentes : les "Constructions" constituaient en 1960 à peu près le quart du bilan, alors qu'en fin de période, elles n'en représentent que moins de 10 %, le phénomène de décroissance étant parfaitement continu.

Le compte "Matériels de Transports" décroît jusqu'en 1968, puis une progression très marquée. Il est ainsi passé de 44 % du bilan en 1962, à 34 % en 1968, pour remonter à plus de 54 % en 1972. On trouve ici la traduction du bilan du programme d'investissement défini en 1969, visant à acquérir un matériel moderne équipé pour l'exploitation en self-service en ce qui concerne le parc urbain, ainsi qu'à moderniser le parc interurbain et le matériel de transport des marchandises. Nous reviendrons plus en détail sur cette politique concernant le matériel.

Après une augmentation jusqu'en 1965 au niveau de 30 % du total du bilan, le poste "Valeurs réalisables et disponibles" a nettement diminué. En 1972, il représentait environ 6,2 % de la valeur du bilan. Cette évolution recouvre une évolution divergente de deux types de comptes :

- les "Titres de placement" ont atteint leur maximum en 1965, avec plus de 16 % du bilan ; ils ne représentent plus qu'une valeur résiduelle dans le bilan de 1972. De même, le compte "Banque et chèques postaux" s'est accru en valeur absolue jusqu'en 1967 (12,7 % du bilan), puis a été ramené à un montant infime en 1972.

- le compte "Clients" s'est accru en valeur absolue et en pourcentage à partir de 1968, reflétant le développement des services spéciaux et occasionnels.

Enfin, nous avons porté, à côté du graphique n° 3, les pertes d'exercice que la société a été conduite à inscrire de façon continue à l'actif de son bilan depuis 1966, à partir des comptes d'exploitation et de pertes et profits. Le phénomène est devenu massif à partir de l'exercice 1967, alors qu'auparavant, et dans des limites très étroites, les bilans faisaient ressortir des pertes en 1960 et 1964, et des résultats bénéficiaires en 1962, 1963 et 1965.

Au passif, on ne constate pas de variation significative du poste "Capital propre et Réserves", sur la période de référence, dans son montant global. Mais la structure interne du poste s'est modifiée par deux fois, en 1962, puis en 1965, par incorporation de la Réserve spéciale de réévaluation" au Capital Social. Celui-ci s'est ainsi trouvé porté successivement de 2 millions à 5 millions, puis 16 millions de F aux dates indiquées. En proportion de la valeur

totale du passif, le poste "Capital propre et réserves" passe de 61,7 % en 1960 à 78,1 % en 1964, puis 81,7 % en 1967, pour revenir à 47 % en 1972.

Le "Report à nouveau" reste quasiment nul ou faiblement négatif jusqu'en 1967. Mais à partir de cette date, son montant se trouve multiplié par plus de 10 en 5 ans. Nous avons retracé cette évolution à la droite du graphique n° 4. Il en résulte une "Situation nette" qui se dégrade dans la même mesure, passant de 76,22 % au Passif en 1967 à 9,57 % en 1972.

En ce qui concerne les "Provisions pour pertes et charges", on notera qu'elles ont globalement augmenté jusqu'en 1965, en montant absolu et en valeur relative dans le bilan (4 % en 1960, 8,5 % en 1965), pour revenir à un niveau faible en 1972 (2,3 % du passif).

L'endettement à long et moyen terme présente une évolution très marquée. En diminution rapide de 1960 à 1962, puis plus lente jusqu'en 1968, il retrouve un niveau appréciable dans le bilan de 1969 et se voit multiplié par 6 en 1972 par rapport à 1969. Il est ainsi passé de 26,25 % du passif en 1960, à 14,73 % en 1962, 8,48 % en 1968 et 53,38 % en 1972.

Le poste des "Dettes à court terme" a suivi la même évolution générale avec un décalage dans le temps. Sa part dans le passif a évolué comme suit : 12 % en 1962, 3,4 % en 1964, 9,8 % en 1969, et 34,8 % en 1972. Mais ce mouvement général recouvre des variations différentes suivant les comptes, et donc une transformation de la structure interne du poste, particulièrement dans les dernières années. Les données n'ont pas pu être portées sur le graphique pour des raisons de lisibilité. On en lira l'évolution récente dans le tableau ci-dessous, en pourcentage de leur valeur dans le total du passif.

	1969	1970	1971	1972
Dettes à court terme	9,8 %	17 %	26,1 %	34,8 %
Fournisseurs	2,4 %	8,9 %	11,1 %	3,8 %
Autres créanciers	6,3 %	4,9 %	8,8 %	15,9 %
Emprunt à moins d'un an	0,7 %	2,3 %	5,5 %	8,7 %

L'examen du bilan depuis 1960 révèle donc au total 3 phases successives :

- Jusqu'en 1965, l'entreprise ne rencontre pas de problèmes majeurs. Elle résorbe son endettement et garde des réserves financières relativement importantes qu'elle incorpore à son capital social. La situation nette, sans être très satisfaisante, ne semble pas poser de problème grave. On note cependant à l'actif une diminution des immobilisations compensée par une augmentation des valeurs réalisables et disponibles.

- A partir de 1966, la chute du résultat brut d'exploitation fait apparaître une première tendance qui se prolongera au cours de la troisième période. L'entreprise est amenée à enregistrer des pertes d'exercice croissantes. Celles-ci font l'objet d'un report à nouveau et entraînent une détérioration de la situation nette ainsi qu'une diminution notable des valeurs réalisables et disponibles. Les immobilisations continuent à décroître, essentiellement du fait du poste "Constructions". Les conflits du travail qui se sont déroulés en 1968 et 1969 ont entraîné un accroissement des charges d'exploitation et au total on assiste à un "grignotage" du capital par les résultats d'exploitation, et à une réduction des moyens de financement de la Compagnie.

Celle-ci se trouve alors devant l'alternative suivante : laisser la tendance se poursuivre, ce qui aboutit, à un terme relativement bref, à sa disparition en tant que capital, ou bien trouver à l'extérieur les moyens d'un redressement de la situation. C'est cette deuxième voie qui a été choisie, à la suite d'une confrontation sur la scène politique locale, impliquant fortement les autorités concédantes -Communauté Urbaine de Strasbourg et Département du Bas-Rhin- dans la résolution économique de la crise.

- En 1969, se met donc en place une politique visant à dégager l'entreprise de la "spirale descendante" où elle se trouve. Les autorités concédantes prennent la décision d'un concours financier à consacrer à des investissements rapides en matériel roulant, et la reconversion en self-service du réseau urbain est accélérée ; son achèvement est prévu à la fin de 1971.

Au niveau de l'actif, la réalisation du programme mis en place se traduit par une très forte croissance des immobilisations, entièrement imputable au matériel de transports.

L'accroissement correspondant du passif est entièrement imputable à l'augmentation de l'endettement, ce qui se traduit par une très forte augmentation des frais financiers inscrits au compte d'exploitation générale (en 1972, ces frais représentent 7 fois le montant de 1969).

Mais cet effort d'investissement et de renouvellement n'empêche pas le résultat d'exploitation de s'aggraver et le processus d'érosion du capital signalé comme caractéristique de la deuxième phase se poursuit :

GENESE DU SOLDE DEFICITAIRE CUMULE

Solde déficitaire au 31/12/1965	372.635,07 F
Déficit net de l'exercice 1966	133.155,18 F
Déficit net de l'exercice 1967	854.382,91 F
Déficit net de l'exercice 1968	1.782.907,85 F
Déficit net de l'exercice 1969	3.315.265,59 F
<hr/>	
Déficit net cumulé au 31/12/1969	6.458.346,60 F
Prélèvement du solde de la réserve spéciale de réévaluation et du solde de diverses provisions figurant au bilan au 31/12/1969	1.061.188,37 F
Déficit net cumulé restant au 31/12/1969	5.397.158,23 F
Déficit net de l'exercice 1970	3.831.954,88 F
Déficit net de l'exercice 1971	4.862.880,19 F
<hr/>	
Déficit net cumulé au 31/12/1971	14.091.993,30 F

(Source : Rapport SEREFI : Tableau 10)

Cette somme a fait l'objet d'un report à nouveau qui a déclenché le déroulement de la procédure prévue par la législation commerciale. En effet, avec ce report, l'actif net devient inférieur au quart du capital social. Cette situation exige la convocation d'une Assemblée Générale extraordinaire qui doit se prononcer sur la dissolution anticipée de la Compagnie ou la poursuite de ses activités.

Si jusqu'alors les instances qui étaient à la fois actionnaires et pouvoirs concédants avaient maintenu dans leurs attitudes la séparation des deux niveaux de responsabilité, il semble que ce soit à partir de cette situation de crise ouverte que l'on ait assisté à une réunification des points de vue, le problème de la survie des transports collectifs urbains étant posé dans sa totalité financière au niveau politique.

Le choix, qui fut fait au cours de l'assemblée générale extraordinaire du 27 octobre 1972, de maintenir les activités de la C. T. S. impliquait qu'une résolution financière soit trouvée pour la fin de l'exercice 1973 par les pouvoirs concédants, aboutissant à reconstituer l'actif net de la société à concurrence du quart au

au moins du capital social, ou à réduire ce dernier du montant des pertes cumulées au 31 décembre 1971.

Deux avances de Trésorerie d'un total de 9 millions de F furent consenties par les autorités concédantes en 1970 et 1972, constituant pour la compagnie des "ballons d'oxygène" indispensables, en attendant un règlement définitif.

Au moment où se déroulait notre mission à Strasbourg, les débats en cours portaient sur la recherche d'une solution technique à mettre en place. Dans le même temps, on apprenait que la C. T. S. ne payait plus qu'incomplètement la T. V. A. dont elle est redevable sur ses recettes, et que le bilan de 1972 accusait une perte d'exercice de 7.268.861,66 F qui venait s'ajouter au déficit net cumulé au 31 décembre 1971, portant celui-ci à 21.360.854,99 F à la fin de l'exercice 1972.

La conclusion que nous pouvons tirer de l'étude du cas de la C. T. S. porte sur deux points.

Premièrement, cette étude nous permet en effet de préciser, a contrario, ce que recouvre concrètement la notion d'extériorité au niveau du financement, et de déceler où se situe le problème du choix d'accumulation. La situation particulière de la C. T. S. à l'égard de ces deux questions tient bien évidemment à la nature de son capital. Celui-ci est, rappelons-le, détenu presque exclusivement par les instances politiques qui se trouvent être (ou avoir été) en même temps leurs propres autorités concédantes. Or, l'une des caractéristiques majeures du fonctionnement de la C. T. S. jusqu'à une époque récente a été la séparation très nette des rôles au sein de ces instances, leurs représentants au Conseil d'Administration n'ayant jamais confondu cette fonction avec celle de représentants de l'autorité concédante. Dans ces conditions, la C. T. S. a vécu, jusqu'en 1969, très exactement dans la situation d'une entreprise qui met en jeu des fractions de capital qui fonctionnent comme telles. Inversement, le statut particulier des détenteurs du capital a probablement été l'élément déterminant qui a interdit à la Société la solution du désengagement par le mécanisme de l'accumulation externe. Aussi, l'aggravation des conditions extérieures, qui font que, généralement, le procès de réalisation ne peut être que partiellement assuré (quantitativement), a porté sur un capital qui se trouvait dans l'impossibilité d'opérer un déplacement sous une forme ou sous une autre, et dont le sort était lié à celui de l'exploitation. Ce faisant, il ne pouvait y avoir d'autre alternative que celle qui a été reconnue et explicitée par la C. T. S. elle-même en 1969 : laisser disparaître l'exploitation ou investir. La C. T. S. a choisi la seconde solution, d'autres entreprises se sont résolues à la première

comme, à Grenoble, la S.G.T.E., qui avait cessé de renouveler son matériel sur ses fonds propres depuis 1967. La comparaison de ces deux cas montre que les termes de l'alternative conduisent tous deux à la disparition de la société dans son mode de fonctionnement antérieur, c'est-à-dire, dans le moins radical des cas, à la transformation de la relation entre réseau et entreprise, issue générale où risquent surtout de périr les entreprises où les possibilités d'accumulation externe sont les plus faibles.

Aussi, et c'est notre deuxième point, s'avère quasiment inéluctable le processus de prise en charge financière de l'exploitation par les instances politiques comme lieu où doit être assumée l'impossibilité d'assurer, dans sa totalité, le procès de réalisation du transport urbain. Or, à ce propos, l'exemple de Strasbourg nous paraît à nouveau éclairant, puisqu'il tend à montrer que ce processus ne peut être résolu exclusivement au niveau local, qui n'est pas maître, non seulement de la politique tarifaire, mais de ce qu'elle recouvre : le fait que le transport ne puisse pas être vendu à sa valeur. Ce dernier point renvoie à une autre analyse, plus large, dont le champ serait beaucoup plus celui du rapport que les collectivités locales entretiennent avec l'appareil d'Etat central. En particulier, l'examen des divers modes de résolution de la crise actuelle et des restructurations, tant politiques qu'économiques qui s'opèrent autour de cet objet particulier qu'est le transport collectif urbain, nous paraît pouvoir fournir un éclairage important sur ce champ.

Achévé d'imprimer
sur les presses de COPEDITH
7, rue des Ardennes 75019 PARIS

Dépôt Légal n° 8066 - 3e trimestre 1978.

