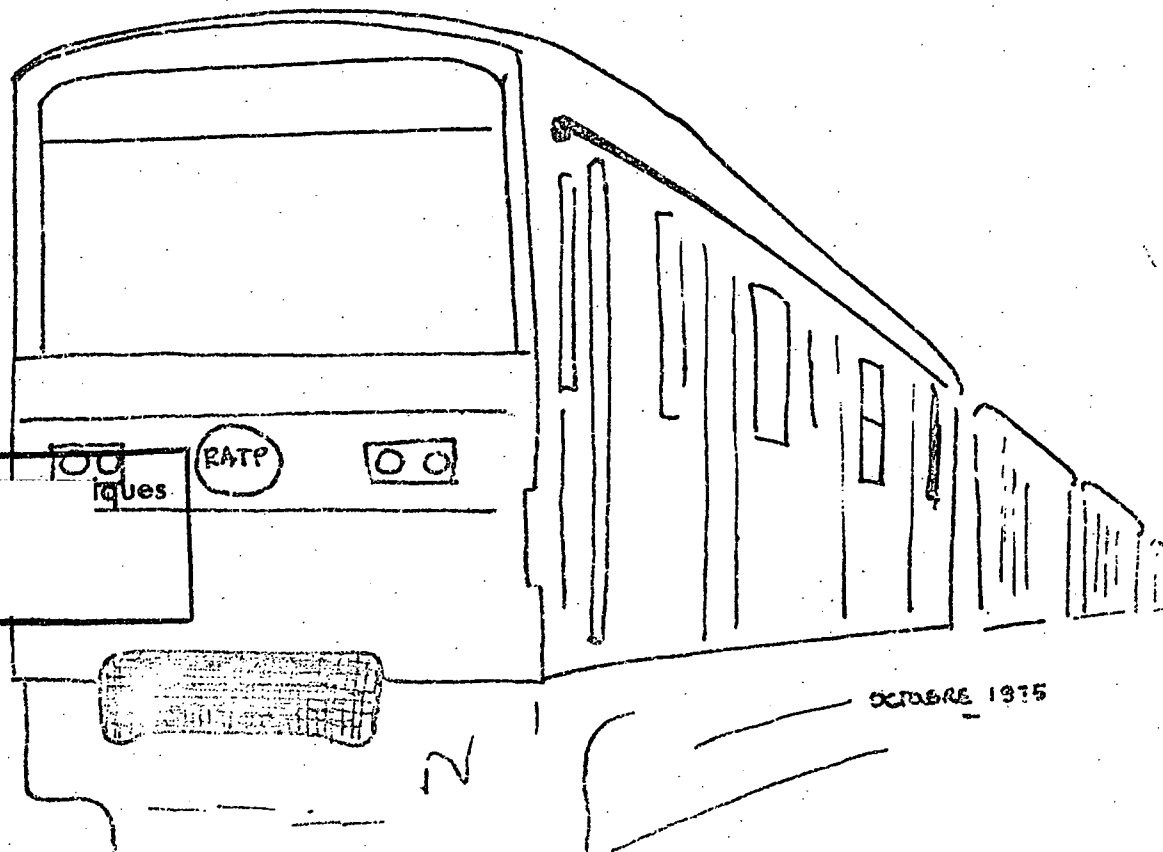


Annick SALINI  
PATRICE SALINI

LE FINANCEMENT DE LA

# RATP



Mémoire de 3<sup>e</sup>  
cycle - DAUPHINE

OCTOBRE 1975

LE FINANCEMENT DE LA R.A.T.P.

PLAN DE L'ETUDE

I - INTRODUCTION

- I.1. Le régime antérieur à 1959 p. 1
- I.2. La réforme de 1959 p. 2
- I.3. Schéma de l'étude p. 3

II - L'EXPLOITATION

- II.1. L'indemnité compensatrice p. 5
- II.2. Les remboursements de réductions tarifaires p. 14
- II.3. Autres problèmes concernant l'exploitation p. 18
- II.4. La réforme tarifaire engagée en 1975 p. 20

III - LES INVESTISSEMENTS

- III.1. Subventions p. 26
- III.2. Emprunts p. 29
- III.3. Ressources propres p. 33
- III.4. Reliquat V.T.E. p. 37
- III.5. Collectivités locales p. 40

IV - LE FINANCEMENT DES CHARGES DE MIGRATION JOURNALIERE DES SALARIES

- IV.1. Introduction p. 41
- IV.2. Données de base p. 42
- IV.3. Proposition d'analyse p. 44
- IV.4. Conclusion p. 46
- IV.5. Remarques complémentaires sur la récente hausse des tarifs  
(1.7.75) p. 48

V - POUR UNE CONCLUSION : LA R.A.T.P. ET LES TRANSPORTS URBAINS : LIEU  
D'UNE NOUVELLE ECONOMIE POLITIQUE ?

- V.1. Introduction p. 49
- V.2. Le cas des transports urbains de personnes en région parisienne p. 5
- V.3. La R.A.T.P. un enjeu ? p. 66

AVERTISSEMENT :

Cette étude a été réalisée pour l'essentiel à partir des résultats financiers de 1972 et des perspectives appréhendables en 1975. Cependant, nous avons reproduit en ANNEXE des documents portant sur les réalisations et les prévisions concernant 1974, 1975 et 1976.

I.1 \* LE REGIME ANTERIEUR A 1959.

La loi du 21 Mars 1948 portant statut de la R.A.T.P. comportait des dispositions financières qui, à l'épreuve, se sont révélées défavorables pour l'entreprise. La Régie devait couvrir, par ses ressources propres, l'ensemble des dépenses d'exploitation, y compris l'intérêt et l'amortissement des capitaux empruntés, le renouvellement du matériel et des installations, ainsi que la constitution d'un fonds de réserves pour les risques d'ordre commercial, industriel et financier.

Ces ressources propres composées essentiellement des recettes de trafics, englobaient également les participations financières de l'Etat et des collectivités locales. Ces participations financières étaient destinées à combler l'écart entre les dépenses et les recettes, si temporairement leur équilibre n'était pas réalisé par la compression des charges et l'ajustement immédiat des tarifs.

La loi fixait deux plafonds à ces participations financières. Leur montant ne pouvait dépasser la valeur de la perte de recette résultant de l'octroi de réductions tarifaires. En tout état de cause, elles étaient limitées à 15 % des recettes totales de l'exercice.

Comme dans la pratique, la perte de recette fût constamment supérieure à ce dernier plafond, l'application des termes de la loi revenait à mettre à la charge du budget de la R.A.T.P. une part substantielle des avantages tarifaires concédés par les pouvoirs publics à diverses catégories d'usagers.

Prenons un exemple : au cours de l'exercice 1953, la perte de recettes pour réductions tarifaires s'était élevée à 6,6 milliards d'anciens francs. Le montant était supérieur aux 15 % des recettes totales de l'exercice, c'est ce plafond égal à 5,6 milliards qui fut inscrit au crédit du compte d'exploitation. La Régie perdait ainsi un milliard d'anciens francs.

N'étant pas libre de déterminer ses tarifs et contrainte par ailleurs d'assurer des minima satisfaisants de service même aux heures creuses et sur les lignes les plus déficitaires soumise, par ailleurs, à un régime financier inéquitable, la R.A.T.P. s'est trouvée rapidement dans l'impossibilité de maintenir son équilibre budgétaire, alors que la concurrence de l'automobile <sup>(1)</sup> minimisait l'intérêt du monopole du transport collectif dont elle disposait à l'intérieur de la région des transports parisiens. Cela a entraîné la réforme de 1959.

## I.2 - LE REGIME DE 1959 (Généralité)

Le contexte juridique est le fait de plusieurs textes, qui régissent les tutelles et le régime financier de la R.A.T.P., Ces textes sont les suivants :

\* Ordonnance n° 59 151, du 7 janvier 1959, relative à l'organisation des transports parisiens (voyageurs).

\* Décret n° 59 157, du 7 janvier 1959, relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne (J.O. du 10 janvier 1959), modifié par le décret du 11 avril 1975 (J.O. du 13 Avril 1975)

\* Décret du 23 septembre 1959, n° 59 1090 portant statut du syndicat des transports parisiens.

\* Décret 59 1091, du 23 septembre 1959, portant statut de la Régie Autonome des Transports Parisiens

\* Convention du 29 Juin 1962, entre la R.A.T.P. et le Syndicat des Transports Parisiens (approuvée par le décret en Conseil d'Etat).

\* Loi du juillet 1967, portant sur la réforme tarifaire.

Ces textes figurent pour tout ou partie dans les annexes du présent mémoire.

---

(1) Certaines études concernant le taux de motorisation en France ont montré que, globalement ce taux était passé de 50 °/oo vers 1953 à plus de 100 °/oo vers 1960, pour atteindre environ 250 pour mille vers 1970. En région parisienne le taux de motorisation estimé par l'INSEE était en 1967 de 48,9 % ce qui correspond à un taux fictif de 62,6 % contre 51,3 % pour l'ensemble de la France.

Le contexte juridique issu de ces textes peut se résumer de la façon suivante, tout au moins en ce qui concerne la question de financement celle-ci étant liée à la tarification.

Le Syndicat des Transports Parisiens a pour rôle dans la région des transports parisiens, et ceci en conformité avec les règles de coordination des transports (Directions des Transports Terrestres), de fixer les relations à desservir, de désigner les exploitants, de définir le mode d'exécution des services, de fixer les conditions générales d'exploitation et les tarifs à appliquer. Il veille à l'établissement des plans d'investissement, et assure leur coordination. Il passe avec les exploitants des conventions soumises à approbation par décret en Conseil d'Etat. En ce qui concerne la R.A.T.P., elle est tenue par les textes de présenter aux S.T.P. un budget en équilibre annuellement.

Avant de passer à une analyse plus fine des mécanismes de financement de la R.A.T.P., il est nécessaire de remarquer de manière préalable que les pouvoirs publics disposent, en fait, d'un véritable "droit de veto" explicite qui peut devenir un droit de décider seuls des conditions tarifaires appliquées par la R.A.T.P. Ceci dote les pouvoirs publics d'un instrument considérable dans la détermination de la politique des transports urbains en Région Parisienne, et peut être le type même d'instrument sensible aux fluctuations doctrinaires de l'Etat vis-à-vis de la Régie (blocage des tarifs de 1960 à 1967, passage du module d'application de 0,35 F à 0,80 F entre 67 et 71...), fluctuation doctrinaire produisant des phénomènes "d'évasion d'usagers".

### I.3 - LE SCHEMA DE L'ETUDE

La R.A.T.P., comme toute entreprise publique, distingue consciencieusement exploitation et investissements de manière sans doute plus formelle que ne l'implique la stricte application des notions comptables. L'une des raisons en est, sans doute, la soumission au F.D.E.S. du Plan d'investissement et la différenciation des règles de financement applicables tant par l'Etat que les collectivités publiques. Nous avons, par simple souci analytique, repris cette distinction entre ces deux rubriques. Cependant, il est clair que ces deux rubriques ne sont pas,

comme on pourrait le croire à la lecture des propos tenus par les autorités de tutelle, des rubriques autonomes. Il s'agit bien de système en interaction permanente. Cependant, ces systèmes évoluent parfois de manière globalement contradictoire des objectifs affichés par l'Etat. C'est ainsi que les objectifs de limitation du déséquilibre financier, d'augmentation des fonds propres, de "vérité partielle des prix", de productivité, conformes à l'état d'esprit du rapport NORA et du rapport ORTOLI peuvent rentrer en contradiction avec le freinage conjoncturel des recettes tarifaires.

L'image des liaisons entre ces phénomènes peut être figurée par une série d'implications du type de celles mises en évidences par P. DUBOIS dans "la Mort de l'Etat Patron".(Paris-Editions Ouvrières - 1974) Cependant, au delà, la Régie s'insère dans un système différencié d'intervention financière des collectivités publiques, système que nous essayons de décrire ci-après.

## II.1 - L'INDEMNITE COMPENSATRICE

### A. Principes généraux de fixation des tarifs de la R.A.T.P.

Les tarifs de la R.A.T.P. sont déterminés en fonction d'un module V qui sert de base. Celui-ci est égal au prix du ticket métro-autobus de 2ème classe vendu en carnet. On distingue deux sortes de modules :

1°) Le module d'équilibre (Ve) réalisant l'équilibre financier du compte d'exploitation. Par exemple, Ve était égal à 135,5 centimes, en 1972.

2°) Le module d'application (Va) dont découle les tarifs en vigueur. Ce module était égal à 0,80 F. en 1972, ce qui représente le prix d'un ticket 2ème classe vendu en carnet. Ce module est déterminé au niveau politique, nous verrons au cours de cette partie ce qu'il entraîne sur le plan financier, et dans la troisième partie l'explication de son utilisation.

### B. Explication du principe de la démarche technique du calcul du module d'équilibre effectué par la R.A.T.P.

Le calcul de la R.A.T.P. est un calcul effectué à priori, c'est-à-dire qu'il se base sur des prévisions concernant les trafics de tous ses réseaux. Il est à noter que ce module d'équilibre officiellement annoncé qui réalise l'équilibre financier, est un module global.

Ce module est en fait la résultante d'une somme pondérée des différents modules d'équilibre des divers réseaux. Ceux-ci ne semblent pas officiellement communiqués aux organismes de tutelle. De plus, le mode de calcul effectué par la R.A.T.P. ne semble pas utilisé ni même connu des autorités de tutelle.

En ce qui nous concerne, la démarche que nous présentons ne reflète que des principes, et ne pourra en aucun cas être tenue pour celle exactement pratiquée par la R.A.T.P. Nous en expliquerons les raisons plus loin.

L'exemple pris est celui du calcul du module d'équilibre du réseau urbain pour 1972. (les calculs que nous avons effectués, l'ont été



à postériori, cela à l'aide du compte d'exploitation de la R.A.T.P. 1972 et de renseignements annexes).

a) Procédure technique de la R.A.T.P.

La R.A.T.P. dispose, du fait de son système de perception des recettes de renseignements précis, sur ses trafics et ses recettes, et peut donc effectuer des prévisions de trafic détaillées, par ligne et par réseau, puis au niveau global. Elle connaît pour une ligne déterminée les trafics par section ou groupe de sections, et les recettes détaillées par catégorie de titre de transport. Ces éléments peuvent être figurés sous forme de matrices (sections/catégories de titres), à partir desquelles la R.A.T.P. effectue un développement dont elle tire une équation dont les composantes changent suivant les lignes, les réseaux et les sections. On tire de ce système le nombre de modules vendus ramenés en modules  $V_a$  pour avoir des composantes homogènes. Ainsi la structure tarifaire de la régie est actuellement la suivante, exprimée en fonction du module  $V_a$  :

Billet 2ème classe carnet	= 1 V
" 1ère classe "	= 1,5 V
" 2ème classe 1/2 tarif	= 0,5 V
" 1ère classe " "	= 1,5 V / 2 = 0,75 V
Carte hebdomadaire travail	= 0,875 V
" " étudiant	= 0,5 V

Cette liste, non exhaustive, qui consiste à ramener au module de base  $V_a$  les différents titres de transports vendus aux usagers, aboutit, par la multiplication de chacun des équivalents  $V$  ainsi obtenus par les prévisions de trafics qui leur sont propres, à la prévision des recettes globales et par réseau, ainsi qu'au "nombre modulaire" par réseau global.

La R.A.T.P. tient compte dans le calcul de  $M_e$  (module d'équilibre d'un réseau) d'un prix de revient par réseau, comprenant en grandes masses :

- \* Les dépenses d'exploitation
- \* L'amortissement du réseau
- \* Les taxes sur recette

(Les deux derniers points seront analysés plus bas)

En combinant dans un rapport les prix de revient par réseau et les nombres modulaires, on obtient le module d'équilibre (Me) par lignes, par réseau le module d'équilibre global (Ve)

Ainsi, pour 1972, nous avons tentés d'établir le module d'équilibre de chaque réseau.

Réseau	Formule (1)	M.E.
- <u>réseaux ferrés urbains</u>	$\frac{1\ 357,3}{1\ 169} =$	1,16 F
- <u>réseau routier</u>	$\frac{1\ 035}{646} =$	1,60 F
- <u>R.E.R.</u>	$\frac{327}{193} =$	1,69 F

b) Le module d'équilibre général

Celui-ci est obtenu par la pondération des modules par réseau en fonction de leur importance modulaire dans le nombre modulaire global. Ainsi, par exemple, étant donné un nombre modulaire global que nous estimons pour 1972 à 2 008 millions (de V.) et un nombre modulaire pour le réseau ferré urbain de 1 169 millions, nous pondererons par 58 % (1169/2008) le module d'équilibre trouvé pour le réseau ferre urbain.

Cette pondération donne pour l'ensemble des réseaux :

Réseau ferré urbain	$1,16 \times 58 \% = 0,6728 \text{ F}$
Réseau routier	$1,60 \times 32 \% = 0,512 \text{ F}$
R.E.R.	$1,69 \times 10 \% = 0,169 \text{ F}$
Total	1,353 F

(1) la formule rapporte le prix de revient en millions au nombre modulaire de voyageurs exprimé en millions.

Ainsi la somme de ces résultats partiels donne un module d'équilibre de 153,3 cts selon nos calculs. La R.A.T.P. annonçait officiellement pour 1972, 135,5 centimes, ce qui constitue une bonne approximation du système de la R.A.T.P.

Cependant, cette différence, outre l'approximation que nous avons dû faire, peut se justifier en partie par deux éléments :

- 1 - La réforme tarifaire de 1967 a imposé certains modes de calcul pour certains réseaux (cf. annexe).
- 2 - La R.A.T.P. tient compte de coûts marginaux sur ses réseaux que nous n'avons pas utilisés là.

c) Calcul du montant de l'indemnité compensatrice (I.C.)

Celle-ci a pour but de rembourser à la R.A.T.P. les pertes de recettes dues aux non majorations de tarifs, ces dernières renvoyant à des décisions politiques implicites. L'I.C. (l'indemnité compensatrice) aurait donc pour but de combler la différence entre le  $V_e$  et le  $V_a$ . Si nous reprenons l'exemple de 1972,  $V_e$  était égal à 135,5 centimes contre 80 centimes pour  $V_a$ . La différence, 55,5 centimes est déterminante dans le calcul de l'indemnité compensatrice.

Ainsi, cette différence de 55,5 centimes multipliée par le nombre modulaire (2 008 millions) nous donne le montant de l'I.C. théorique.

Le calcul que nous avons opéré par réseau nous donne sensiblement le même résultat, la différence ne tenant qu'à des chiffres arrondis différemment. Le calcul est le suivant :

- Réseau ferré urbain

$$1,16 \text{ F.} - 0,80 \text{ F.} = 0,36 \text{ F.} \times 1\,169 \text{ millions} = 420,8 \text{ millions de F.}$$

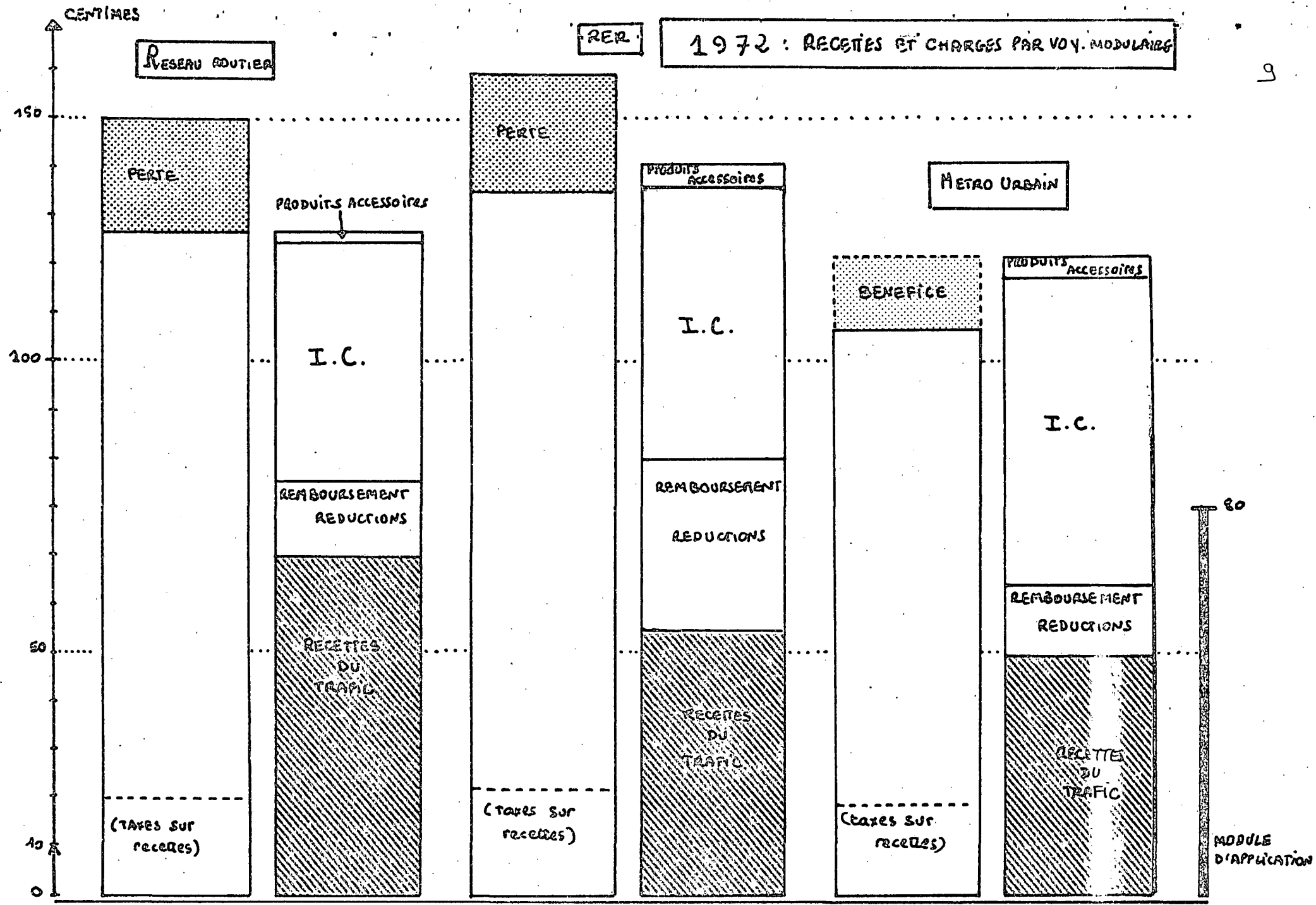
- Réseau routier

$$1,60 \text{ F.} - 0,80 \text{ F.} = 0,80 \text{ F.} \times 646 \text{ millions} = 516,8 \text{ millions de F.}$$

- R.E.R.

$$1,69 \text{ F.} - 0,80 \text{ F.} = 0,89 \text{ F.} \times 193 \text{ millions} = 171,7 \text{ millions de F.}$$

# 1972 : RECETTES ET CHARGES PAR VOY. MODULAIRE



nombre modulaire : 646 millions

nombre modulaire : 193 millions

nombre modulaire : 1169 millions

MODULE D'APPLICATION

1) L'affectation de l'I.C.

Le calcul théorique de l'I.C. que nous venons de faire nous donne en même temps l'I.C. qui devrait revenir à chacun des réseaux. Cette affectation de l'I.C. tient compte de l'équilibre partiel de chacun d'eux, d'une part, et, d'autre part, serait en accord avec la logique du Ministre de tutelle qui considère l'I.C. comme une subvention d'équilibre. (Nous reviendrons sur ce point lors de l'examen de la différence entre ce que nous appelons le "théoriquement dû" que nous venons de calculer et le "réellement versé" par l'Etat dans les prochaines pages).

L'affectation de l'I.C. faite par la R.A.T.P. ne suit pas du tout la logique de l'affectation théorique que nous venons de faire en faisant le calcul de l'I.C. En effet, la R.A.T.P. prend comme clé d'affectation, non pas ce dont a besoin le réseau pour réaliser son équilibre, mais le nombre de modules vendus sur ce réseau multiplié par l'I.C. moyenne. Cette affectation donne les résultats suivants :

$$\text{I.C. moyenne : } 1\ 109,3 / 2\ 006 = 55,2 \text{ cts}$$

- Réseau ferré urbain		
55,2 x 1 169	=	645,20 millions de F.
- Réseau routier		
55,2 x 646	=	356,59 millions de F.
- R.E.R.		
55,2 x 193	=	106,53 millions de F.

On peut noter la différence d'affectation de l'I.C. par réseau entre les deux types de calculs, et poser le problème de l'affectation R.A.T.P. qui revient à faire financer par les réseaux bénéficiaires les réseaux déficitaires.

Le calcul correspondant à ce dernier raisonnement d'affectation de l'I.C. donne des résultats se rapprochant des chiffres constatés dans

les comptes de la R.A.T.P. L'I.C. effective a été pour 1972 de 1.009,7 millions de francs ce qui donne une I.C. moyenne réellement versée de :

$\frac{1.009,7}{2.008} = 50,26 \text{ cts}$
---

se répartissant comme suit par réseau :

- Réseau ferré urbain		
50,26 x 1 169	=	587,57 millions de francs
- Réseau routier		
50,26 x 646	=	324,69 millions de francs
- R.E.R.		
50,26 x 193	=	97 millions de francs

La différence entre le calcul théorique qui repose sur un Ve de 135,5 centimes et fait apparaître une I.C. de 1 109 millions de francs, et la somme reçue par la R.A.T.P. ne trouve pas à première vue d'explication évidente dans la logique des textes règlementant l'I.C.

Néanmoins, plusieurs hypothèses peuvent être avancées avant de voir ce qui provoque cette différence.

- a/ Lors des discussions budgétaires, le montant qui est alloué à la R.A.T.P. résulte de calculs effectués à partir de prévisions de trafic, conjointement à des prévisions d'augmentation des dépenses. Ce montant est donc approximatif et a peu de raison d'être égal à celui des calculs théoriques effectués à postériori. Enfin, mêmes les collectifs résultent de calcul ex- ante (Novembre) sujets à des erreurs de prévision.
  
- b/ Il est possible également que le calcul précis du nombre modulaire de voyageurs soit quelque peu affecté par les difficultés d'appréhension du nombre réel de voyages à prendre en compte (voyages gratuits, cartes de circulation, abonnements, etc...)

c/ Enfin, la différence peut provenir de la méthode de calcul adoptée empiriquement par la D.T.T. pour ses calcul ex-ante.

La Direction des Transports Terrestres prend en compte la prévision des dépenses totales ou des charges totales et les prévisions de recettes directes du trafic et recettes accessoires (fort variable au demeurant).

La différence entre recettes et charges détermine le montant de l'I.C. Cela revient, en fait, à faire financer à la R.A.T.P. une partie de son déficit d'exploitation par des recettes accessoires qu'elle pourrait affecter ailleurs. De fait, cela permet à l'Etat et au District de payer moins que ce qu'ils devraient théoriquement.

2) Le financement de l'I.C.

L'indemnité compensatrice est à la charge, selon les textes, de l'Etat à concurrence de 70 %, et des collectivités locales à concurrence de 30 % (parmi lesquelles la Ville de Paris supporte l'essentiel).

REPARTITION DE LA CHARGE DE L'I.C.

Années	72	73	74
I.C. total en millions de Fr.	1009,7	1.280	1,398,6 (2)
Répartition			
Etat	706,8	896	979
Collectivités locales	302,9	384	419,6
Ve	135,5	150	153,3
Va en centimes	70/80 (1)	70/80	70/80

(1) 70 cts = carte hebdomadaire de travail = V

80 cts = prix du module Va

(2) En loi de finances initiale l'I.C. prévue était de 1.021 millions, avec un module d'équilibre de 158 c mais avec une augmentation du module d'application en juillet.

Plus encore que son mécanisme de financement, marqué par les structures fiscales, la mécanique de détermination de l'I.C. liée à l'évolution des charges liées au processus de financement des investissements et au type d'exploitation menée par la Régie, nous semble devoir subir un examen. La masse croissante des frais financiers compensée par une hausse relative des frais de personnel grève le compte d'exploitation de la Régie d'un facteur de déséquilibre croissant, déséquilibre dont on recherchera la solution soit par la compensation publique (I.C.), soit par l'augmentation des tarifs, soit par une compression des achats de matière première et des frais de personnel, seuls possibles par des gains de productivité (chers à mettre en oeuvre). Mais on connaît l'incidence sociale et psychologique du développement de la productivité dans ce type de secteur (travail supplémentaire pour les conducteurs devenus conducteurs-receveurs; absence de sécurité, froideur du service public...)

La limitation des subventions d'équilibre prévue au VI<sup>o</sup> Plan (et non réalisée) sera probablement réexaminée parmi les objectifs possibles du VII<sup>o</sup> Plan. La question du financement de l'I.C. pourrait même être révisée dans le sens d'une "autre répartition des charges" étant bien entendu que les gains de productivité de la Régie ne seront guère importants d'ici à 1980, ou du moins insuffisants pour permettre à un tel objectif de se réaliser.

En fait, la Régie risque fort de devenir un sujet de controverses comme la S.N.C.F. ou CONCORDE.

De fait, le financement de l'I.C. en demeurant conforme à sa structure actuelle, accrédite l'idée que l'équilibre de la R.A.T.P. appartient ou bien à un effort de l'utilisateur, ou bien à celui des collectivités publiques alors que 50 % des déplacements sont réalisés pour les liaisons domicile-travail. Le système tourne ici à l'absurde = contrainte d'emprunter massivement pour accroître son potentiel aux heures de pointes au bénéfice des entreprises de la région parisienne (si l'on exclut la qualité de service qui peut à la rigueur être considérée comme un surplus de l'utilisateur<sup>(1)</sup>), la Régie reporte la charge de ces emprunts sur les collectivités publiques ou l'utilisateur à moins que ceux-ci ne subventionnent directement l'investissement. De fait, le système ne peut que faire apparaître un déséquilibre croissant. Et c'est ici que nous revenons aux structures fiscales, structures qui pour l'Etat sont dominées par la T.V.A. (36,22 % en 72) et l'I.R.P.P. (11,08 %).

(1) surplus tout relatif étant donné le système de référence. Il s'agit plus de revenir au confort normal !



## II.2 - LES REMBOURSEMENTS DE REDUCTIONS TARIFAIRES

### A. REDUCTIONS A CARACTERE SOCIAL DU FAIT DE DECISIONS DE L'ETAT

#### 1) Cartes d'écoliers, d'étudiants, d'économiquement faibles

Les réductions sont à 100 % à la charge de l'Etat. Cependant, en réalité, la charge de l'Etat n'est pas aussi intégrale qu'il ne paraît dans les textes, celui-ci considérant que les réductions tarifaires, outre leur caractère de transfert, ont un effet d'attractivité dont bénéficie la R.A.T.P. par le jeu des élasticitésdemande/Prix et des structures de coûts marginaux. Il est clair que cet argument sera privilégié par le Ministère de l'Economie et des Finances et conduira l'Etat à faire une entorse au principe du remboursement intégral de la réduction (il semble qu'en moyenne l'Etat ne rembourse que 80 % de son dû). Un tel type de raisonnement semble être repris activement par le Ministère de l'Economie et des Finances pour l'ensemble des réductions (dont les réductions "sociales" ne représentent que 8 % environ).

Cependant, un tel raisonnement nous semble plus être le moyen d'un désengagement qu'un raisonnement fondé sur le calcul et ce pour une raison essentielle.

Il semble que dans l'état actuel de saturation de presque tous les réseaux, les élasticités Demande/Prix sur les transports collectifs soient assez faibles pour des modules d'application compris entre 0,80 F. et 1,20 F. De plus, au problème de saturation s'ajoute celui des "captifs" des transports en commun qui constituent une partie non négligeable des transports en commun voyageurs, mais surtout l'essentiel du type de réduction que nous venons de traiter (en effet, l'attractivité sur les milieux écolier, étudiant et économiquement faible, milieux peu motorisé, doit être très faible).

#### 2) Réductions à caractère social autres que les précédentes (1)

Ces autres réductions concernent les familles nombreuses, les mutilés, les billets collectifs et les militaires.

(1) On peut s'étonner ici de retrouver une participation des collectivités locales pour les réductions concernant des usagers captifs au même titre que les écoliers. On ne comprend guère les distinctions faites entre une famille nombreuse utilisant le train en grande ligne et en banlieue !

./.

Elles sont financées à 70 % par l'Etat et à 30 % par les collectivités locales.

\* Les familles nombreuses représentent, en moyenne, 16 % du coût total des réductions de tarif.

### B. Réductions tarifaires accordées par les collectivités locales

Parmi ces réductions, on trouve des réductions spécifiques du type des cartes émeraudes accordant des mesures allant de la gratuité pour les bénéficiaires du F.N.S. au demi-tarif pour l'ensemble du troisième âge.

Ces réductions sont évidemment financées par les collectivités locales qui les accordent.

### C. Le versement transport employeur

Le V.T.E. créé par la loi du 12 juillet 1971 est entré en vigueur le 1er septembre 1971. Il impose à tous les employeurs de plus de 9 personnes, situés à Paris ou dans les départements limitrophes <sup>(1)</sup>, le versement d'une somme représentative d'un prélèvement maximum de 2 % sur la masse des salaires plafonnés (Sécurité Sociale).

Le taux de 1,7 % qui est passé à 1,9 % au 1.7.75, pratiqué n'atteint pas le plafond de 2 % prévu par la loi.

Le V.T.E., collecté par l'URSAFF pour le compte du Syndicat des transports parisiens est redistribué à la S.N.C.F., à la R.A.T.P. et à l'A.P.T.R. à raison des taux théoriques suivants :

S.N.C.F.	50 %
R.A.T.P.	48 %
A.P.T.R.	2 %

Ce V.T.E., en ce qui concerne la R.A.T.P., a pour fonction essentielle de couvrir la différence entre ce que paie réellement l'utilisateur pour un voyage C.H.T., soit 46,5 cts avant le 1.7.75 (cf. rapports de la Commission des Comptes Transports de la Nation) et le prix normal de ce même voyage, soit 0,80 F.

Une carte C.H.T. permet théoriquement 4 aller et retour, soit 8 V<sup>1</sup>. Son prix sera donc de 0,70 F x 8 = 5,60 F. Le tarif de référence V<sup>1</sup> étant bloqué jusqu'à Juillet 75 à 0,70 F.

(1) Depuis le 1.7.75 celui-ci est étendu aux autres départements de la région parisienne. Le plafond applicable est cependant de 1,5 % dans ces autres départements.

Or la carte permet réellement six aller et retour, soit douze voyages (12 V')

Le coût réel du voyage pour un usager est donc de :

$$5,60 \text{ F} / 12 \text{ V}' = 45,5 \text{ cts}$$

(Notons qu'en pratique les CHT sont plutôt utilisées 5 jours que six jours, ce qui porte le prix de revient du voyage à 5,60 F / 10 = 56 cts et altère le calcul du montant de réduction dont bénéficie l'usager.)

Le système tarifaire mis en place mi 1971 résulte d'un blocage du module de référence pour le calcul du prix de la C.H.T. En effet, le module unique antérieur au 20 Août 1971 était de V = 0,70 F.

A la suite des divers mouvements revendicatifs sur les transports collectifs, le module de référence du billet de seconde classe (carnet) à seul augmenté pour passer à 0,80 F. De la sorte, les calculs sont plus compliqués.

Il existe un module V' applicable aux C.H.T. qui sert seulement de base pour le calcul de leur prix. Ainsi, le taux de réduction par rapport au tarif normal est passé en août 1971 de 1/3 à 42 %, de sorte que le V.T.E. finance bien la différence entre  $\frac{V' \times 8}{12}$  et V.

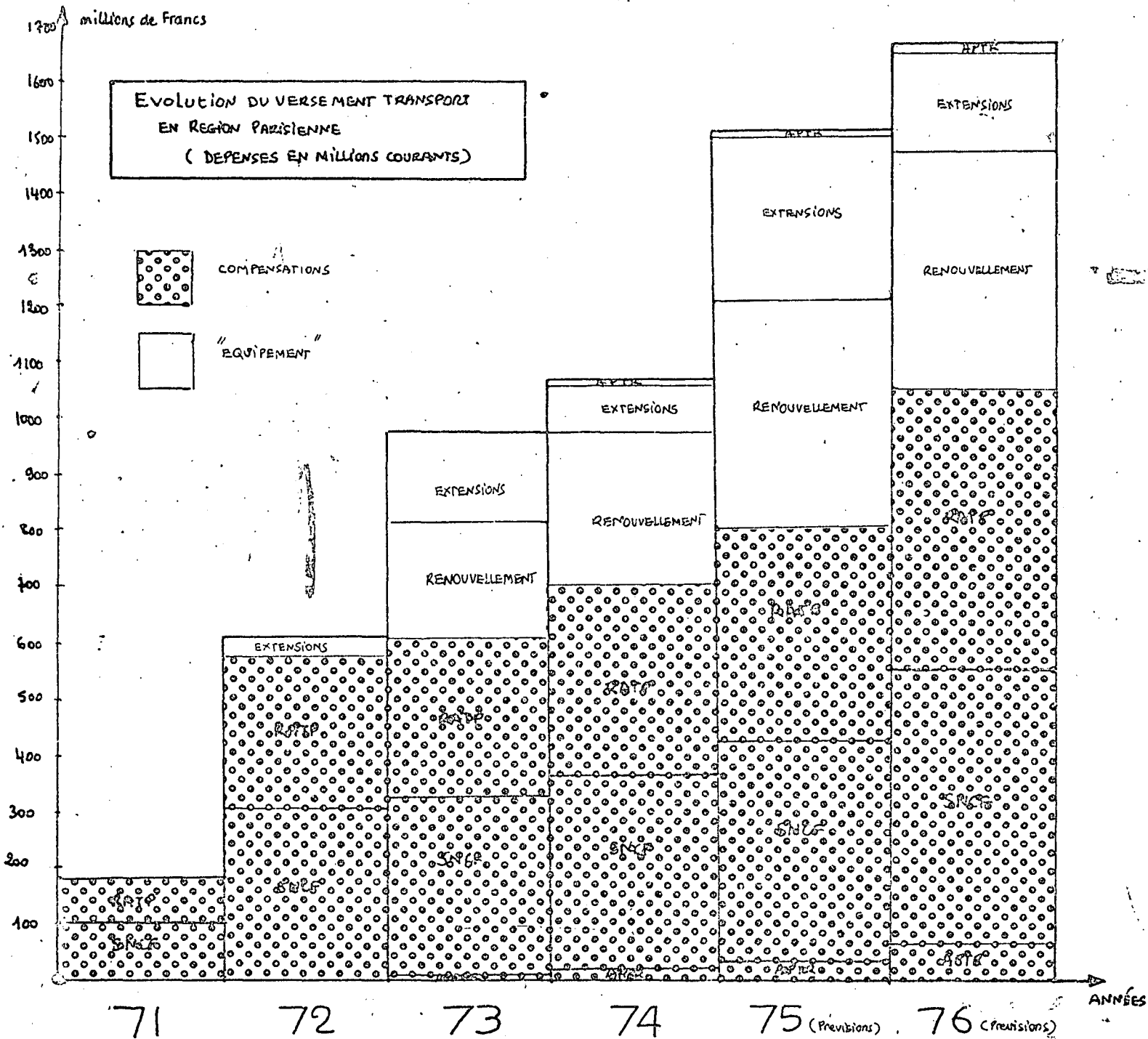
(L'augmentation uniforme de 10 centimes applicable le 1er juillet 1975 à V et V' diminue donc le taux de réduction puisque V' est inférieur à V).

TABLEAU RECAPITULATIF DES REMBOURSEMENTS  
POUR REDUCTIONS FORFAITAIRES

en millions de frs.

Années financement	72	73	74
Collectivités publiques	72	74,3	78,7
dont			
Etat 70 %	50,4	52	53,5
District 30 %	21,6	22,3	25,2
S.T.P. (V.T.E.)	273	309	309,9
TOTAL	345	385,3	388,6
V. application	80/70	80/70	80/70
en centimes			
V. équilibre	135,5	150	153,3 (1)

(1) Le module d'équilibre prévu en 1973 était de 158 c. la différence est dûe en particulier à la modification des taux de TVA.



## II.3 - AUTRES PROBLEMES CONCERNANT L'EXPLOITATION DE LA R.A.T.P.

### Le problème des statuts

En effet, la R.A.T.P. a un statut d'entreprise publique ; mais celui-ci se trouve souvent en désaccord avec son activité qui la met, dans presque tous les cas, sous un régime de droit commun. Il en résulte des distorsions qui lui sont souvent défavorables.

### Le problème des lignes déficitaires (1)

Leur création ou leur maintien devrait entraîner des subventions des collectivités publiques du fait des textes de 1959. Or, cette disposition n'a jamais joué jusqu'à présent, sauf récemment, pour la desserte de CRETEIL. Cela constitue un manque à gagner évident pour la Régie.

### Le problème de la T.V.A. et des impôts

La R.A.T.P., du fait de son régime de droit commun dans différents domaines, doit acquitter les impôts qui sont normalement dévolus aux autres entreprises, dont la T.V.A.. Celle-ci, bien que limitée depuis peu à un taux réduit, est appliquée sur les subventions que verse l'Etat et les collectivités locales (dont l'I.C.). Cette taxation est aussi appliquée à toutes les recettes tarifaires même celles provenant des tickets à réduction. Ce qui fait que sur un module de 0,80 F., la R.A.T.P. ne touche, en 1972, qu'une moyenne de 0,54 F. (T.V.A. et réductions déduites), pour environ 5,4 kilomètres alors que les transports londoniens touchent environ 1,60 F. pour le même parcours. La diminution des taux de TVA n'a permis que de limiter ce phénomène.

### Le problème des charges de retraites

En effet, la R.A.T.P. n'a pas toujours obtenu le concours de l'Etat en vue de diminuer le montant qu'elle doit verser pour que son régime de retraite s'aligne sur le régime général.

(1) ce problème illustre fort bien, par ailleurs un problème de fond. Le financement de dessertes déficitaires par les collectivités locales, comme CRETEIL, est particulièrement intéressant dans la mesure où CRETEIL et la RATP ont conçu la desserte du Centre Commercial de CRETEIL-SOLEIL ainsi que celle des services publics (Préfecture, etc...). Encore une fois qui devrait payer ?

Ce fait est aggravé par le déficit démographique du régime (constituant une conséquence des gains de productivité).

La R.A.T.P. se trouve donc ici en face d'un déséquilibre qui, contrairement au cas de la S.N.C.F., ne se trouve pas soumis à compensation de l'Etat.

A ces problèmes viennent s'ajouter les considérations financières déjà abordées dans la partie relative aux investissements. Il nous semble, en effet, devoir être à traiter dans le cadre d'une réflexion sur l'économie politique des Transports Parisiens.

L'ensemble de ces remarques souligne le fait que la R.A.T.P. ne se trouve pas dans des conditions d'égalisation de la concurrence que pourraient faire valoir certaines théories sur la vérité des prix des entreprises publiques (cf. rapport Nora). Ainsi, si les conditions que nous venons d'évoquer étaient respectées et dans un environnement similaire à celui des entreprises de transport collectif londonniennes, la R.A.T.P. aurait pu avoir, en 1972, selon le plan d'entreprise, un module d'équilibre inférieur de 25 % au module d'application.

Il faut donc se demander ce que signifie cette situation et où elle mène. L'absence de véritable régime de compensation des charges met, en effet, la R.A.T.P. dans une situation contraire aux dogmes de l'économie publique en régime libéral et contribue à détériorer sa situation. Tout démontrant au surplus que la logique même des transferts ne suit, quant à elle, aucune logique rationnelle.

## II.4 - LA REFORME TARIFAIRE DES TRANSPORTS PUBLICS DE LA REGION PARISIENNE

(R.A.T.P. et S.N.C.F. Banlieue) engagée en 1975.

### 1) Présentation

La réforme tarifaire des transports urbains en région parisienne a été décidée à l'issue d'un comité interministériel, en date du 6 décembre 1973, et devrait rentrer progressivement en application à dater de Juillet 1975.

Les objectifs qui lui sont assignés sont au nombre de trois :  
(CF. note R.A.T.P.-S.N.C.F. pour la réunion du 28 mai 1974).

- INSTITUER UNE TARIFICATION AU "SERVICE RENDU" indépendante du ou des modes de transports collectifs utilisés de manière à égaliser les charges des voyageurs pour des déplacements considérés comme équivalents.
- DIMINUER LES CHARGES DES MIGRANTS EFFECTUANT LES PARCOURS LES PLUS LONGS et favoriser les déplacement banlieue - banlieue au plan tarifaire.
- INSTITUER UNE BILLETTERIE SIMPLE permettant l'utilisation successive des divers modes de transports et préparer aussi l'interconnexion R.A.T.P.-S.N.C.F. tout en permettant l'automatisation du contrôle.

Une telle réforme se comprend d'autant plus facilement qu'on a connaissance de l'évolution prévisible des flux de migrants en région parisienne. En effet, le nombre de déplacements longs et multimodaux (trains+ autobus + métro) et de déplacements banlieue - banlieue croît et est appelé à croître d'ici à 1985. C'est d'ailleurs une raison pour laquelle le champ d'application de la réforme sera une région des transports parisiens agrandie.

Les principes de la réforme découlent d'ailleurs assez logiquement de ces éléments, plus encore que des "objectifs".

Il s'agit concrètement :

- du principe de la tarification par zone (prix dépendant des zones traversées et indexé sur un module unique et commun à la R.A.T.P. et la S.N.C.F.)

. de la création de cartes d'abonnement permettant un nombre illimité de déplacement sur une période et se substituant aux actuelles cartes hebdomadaires, autorisant, au cours d'un même déplacement, des changements de modes de transport.

\* \* \*

Une telle réforme sera réalisée par étapes successives, dont la première concernerait la mise en place d'une carte mensuelle avantageuse pour les longs déplacements mais n'impliquant pas la disparition des CHT et de la structure tarifaire en vigueur. L'intérêt de cette carte mensuelle est donc, pour l'essentiel, d'être plurimodale et mensuelle, d'une part, et d'autre part, d'être exprimés en fonction du module unique V (= 0,80 F. début 75) de sorte que le prix moyen du service rendu soit décroissant.

Une analyse financière assez fine est nécessaire pour comprendre l'économie du système, cependant on peut remarquer que la carte mensuelle sera avantageuse pour 4 catégories d'usagers :

- 1 - Les voyageurs effectuant des déplacements plurimodaux.
- 2 - Les voyageurs des autobus sur plus de 2 sections.
- 3 - Les usagers S.N.C.F. effectuant des déplacements de Paris (zone 1) à la zone extérieure.

----> La réforme, dans sa première étape, concerne donc 40 % à 45 % des utilisateurs actuels de cartes et 300.000 voyageurs billets, soit 800.000 voyageurs effectuant plus de 30 % des 5 millions et demi de déplacements journaliers.

## 2) Eléments d'analyse

Il s'avère donc, en première analyse, difficile d'analyser le fond des motifs de cette réforme, quand bien même il est frappant de constater que le problème de la dégressivité du prix des nouveaux titres de transport avec la distance a fait l'objet d'un débat avec le Ministère de l'Economie et des Finances (Direction du Budget mais aussi des Prix) et a conduit à modifier la nature de la dégressivité.

Le Ministère des Finances ne semblait pas convaincu, en effet, que la dégressivité soit un objectif de réforme. La réponse apportée



par le vice-Président du S.T.P. aux représentants du Ministère de l'Economie et des Finances lors de la réunion du 28 mai 1974 constitue cependant une mise en évidence claire des objectifs sous-jacents de la réforme.

Celui-ci soulignait en particulier que l'objectif était, en 1973, d'étudier une réforme aboutissant à une réduction de la charge des migrants "longs", mais que de tels migrants sont au demeurant assez peu nombreux (environ 10.000 en zone extérieure, zone 6 de l'époque). Au surplus, il donnait 3 indications précieuses :

- 1 - La tarification au service rendu s'écarte de la tarification basée sur le prix de revient, objectif des années 1967.
- 2 - Le projet est plus modéré que celui de P. DELOUVRIER de "POSTALISATION" des tarifs (tarif unique quelque soit le parcours).
- 3 - Enfin que la mobilité des travailleurs a permis, en région parisienne, d'éviter toute crise de l'emploi et qu'en conséquence il convient de préserver cette mobilité.

Un tel exposé, qui ne correspond pas à la problématique "Finances", a le mérite de mettre en lumière clairement deux éléments :

- a) l'abandon explicite de la politique de rentabilisation par les tarifs du service public de transport en milieu urbain, abandon rendu nécessaire par le caractère impopulaire des hausses tarifaires et le blocage de fait des tarifs,
- b) l'importance des objectifs de mobilité de main d'oeuvre dans la réforme qui cependant n'a pas eu recours à la postalisation moyen plus efficace.

Ces deux éléments, importants parce qu'exprimés, non officiellement il est vrai, par un représentant de la politique des Transports Parisiens, constituent, pour le premier, la mise en évidence d'une refonte de la stratégie explicite de l'Etat vis-à-vis de la Région Parisienne en la personne des Entreprises Nationales de Transport, et, pour le second, l'expression de la base même des fonctions attribuées au système de transports tempérée d'un regret évident de ne pas aller "plus loin".

Remarquons cependant, pour parler chiffres, que la réforme, dans sa première étape et lors de ces premières définitions, impliquait un transfert de charge de l'utilisateur aux employeurs et aux contribuables locaux et nationaux évalué sur la base de 1973 à environ 195 millions (évaluation en mai 74).

Suivant le projet de 1974, l'utilisateur bénéficiait de 195 millions d'économie, la part du VTE étant augmentée de 45 millions (ce qui diminuerait le reliquat mais n'augmenterait pas la contribution nationale), l'Etat (70 %) et les collectivités locales (30 %) devant rembourser 20 millions de moins au titre des réductions tarifaires, mais 170 millions de plus au titre de l'indemnité compensatrice. Remarquons également que le système n'avantagerait pas tous les usagers ; ainsi, par exemple, l'utilisateur du parcours NOGENT-S/MARNE NATION paierait avec ce système 79 % plus cher, mais l'utilisateur du parcours BONDY- PORTE D'ORLEANS 46 % moins cher (avec  $V = 0,8 F$ ). De telles informations sont, il est vrai, reliées aux hypothèses de 1974 (mai) révisées depuis. Mais en tant que première esquisse, elles ont leur importance.

En réalité, il apparaît que la réforme a fait l'objet de plusieurs refontes dont la modification du zonage n'est pas le moindre élément. Ainsi, nous sommes passés de 6 zones à 5 ce qui n'est pas sans affecter le système tarifaire préconisé et par conséquent le prix réel de la migration de base pour les usagers de certaines communes (le rapport des tarifs en zone 1 et 2 et 5 est identique au rapport antérieur entre 1 et 2 et 6, la nature de la "dégressivité" change donc).

### III - LE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS

#### GENERALITES

Pour l'étude de ce financement nous avons repris la classification des comptes du F.D.E.S. (1972), celle-ci étant celle adoptée par la R.A.T.P. dans son plan d'entreprise (1ère itération) (1)

Cette classification fait apparaître six types de dépenses d'investissements qui sont les suivants :

1 - Extension des réseaux

C'est dans ce titre que l'on trouve les investissements portant sur des infrastructures nouvelles.

2 - Accroissement de la capacité.

3 - Automatisation

4 - Modernisation et gros entretien.

5 - Commande de matériel roulant et opérations de renouvellement.

6 - Participations financières (rubrique créée pour 1975).

Il s'agit de la participation financière de la R.A.T.P. à la commercialisation et au développement des métros à l'étranger (SOFRETU).

Le financement de ces dépenses d'investissement fait apparaître cinq sources de financement principales.

1 - Financement par subventions (Etat, district)

2 - Financement par emprunts auprès :

- du F.D.E.S.
- du District
- des Compagnies d'assurances ou autres sources d'emprunt.

(1) Pour 1975 la R.A.T.P. a modifié cette nomenclature CF annexes.

3 - Financement sur ressources propres à la Régie

- récupération de taxes
- annuité de renouvellement

4 - Financement par le reliquat du V.T.E.

5 - Financement par les participations des collectivités locales

### III.1 - FINANCEMENT PAR SUBVENTIONS

Celui-ci concerne les infrastructures nouvelles qui correspondent au titre I du rapport du F.D.E.S. On distingue globalement deux types de subventions pour ces opérations, suivant leur clé de financement.

La règle générale applicable aux subventions implique une participation égale de l'Etat (30 %) et du district (30 %), le reliquat, soit 40 %, étant à la charge de la Régie qui à cet effet contractera des emprunts <sup>(1)</sup> et / ou financera ce reliquat par l'intermédiaire de ses ressources propres. L'exception à cette clé (30 %, 30 %, 40 %) est constituée par l'infrastructure R.E.R. tronçon central pour laquelle la clé de financement est de :

- 50 % Etat
- 50 % District

A ce titre indicatif, le montant des subventions représente, en 1972, approximativement 26,5 % des dépenses totales d'investissement et 22,3 % environ pour 1973.

En résumé, les infrastructures nouvelles (Titre I) concernant le réseau R.E.R. tronçon central sont entièrement financées par subventions. Par contre, les autres infrastructures nouvelles (prolongement de lignes sur les autres réseaux et les infrastructures nouvelles sur le réseau R.E.R. mis à par le tronçon central) sont subventionnées à 60 %, les 40 % restant devant être financés au moyen d'emprunts ou sur les ressources propres de la Régie. A ce sujet, il est important de signaler qu'il y a eu en 1974 un litige au cours des conférences budgétaires concernant la clé de financement.:

- 30 % Etat
- 30 % District
- 40 % Régie

lorsque pour financer les 40 % restant à la charge de la Régie, celle-ci pouvait bénéficier de l'emprunt décidé par le Conseil restreint du 6.12.73. Ce Conseil a décidé, en effet, que le District pourrait emprunter une somme de 1.000 millions de Francs au cours des années

(1) ces emprunts peuvent être contractés auprès du District dans des conditions similaires à celles accordées par le F.D.E.S.

74 - 75 - 76, en vue de financer un programme exceptionnel d'équipement de la région parisienne à la suite de la "crise énergétique".

Lors de ce conseil, le Gouvernement considérait que l'emprunt devrait être utilisé à concurrence de :

- 400 millions de francs pour les infrastructures de transport, dont
  - . 300 millions de francs pour les transports en commun
  - . 100 millions de francs pour les acquisitions foncières sur le tracé de la rocade A. 86

(il semblait, à la mi 1974, que le Gouvernement voulait affecter la totalité des 400 M.F. aux transports en commun).

Le principe retenu pour l'utilisation de cet emprunt consistait à affecter le montant de l'emprunt à deux ou trois grandes opérations nouvelles.

En réalité, le litige s'étant fait jour tenait à l'interprétation que l'on pouvait donner de la décision que le Conseil avait formulé globalement ainsi : "Pour chaque opération retenue, une première tranche fonctionnelle de travaux devra être définie. Le montant des travaux correspondant sera financé à 100 % par le district, sans que ceci entraîne une modification corrélative des clés de financement habituelles, lesquelles seraient normalement appliquées à la poursuite de l'opération".

Nous allons examiner les deux points de vue (DTT et District) qui se sont affrontés par un exemple tiré de la réalité.

Sur une autorisation de programme portant une opération de 145 millions de francs (prolongement de la ligne à la COURNEUVE), 55 millions de francs seraient financés par l'emprunt régional.

1) La position de la D.T.T. était la suivante :

Subvention de l'Etat (145 MF - 55 MF) x 30 %	= 27 MF
au titre du financement (30 %, 30 %, 40 %)	
Subvention du District (145 MF - 55 MF) x 30 %	= 27 MF
Montant à financer par la Régie (145 MF - 55 MF) x 40 %	= 36 MF
Montant financé par emprunt (émis par le District)	= 55 MF
	<hr/>
Total	145 MF

Cette position entraîne donc pour le district les charges suivantes :

- 27 MF au titre de la subvention (30 %, 30 %, 40 %)
- les charges d'emprunt portant sur 55 MF (puisque c'est le district qui émet l'emprunt)
- pour les 36 MF qui sont à la charge de la Régie, le district procédera à une avance.

## 2) Position du District

La position du District consiste évidemment à diminuer ses charges, c'est-à-dire à reporter sur l'Etat une part du financement. Sa position était donc la suivante :

- Etat subvention (145 MF x 30 %)	= 43,5 MF
- District subvention (145 MF - 55 MF) x 30 %	= 27 MF
- Emprunt régional	= 55 MF
- Montant à financer par la Régie	= 19,5 MF
	<hr/>
total	145 MF

Le District supporterait ainsi :

- 27 MF de subvention
- les charges d'emprunt des 55 MF
- par contre, en ce qui concerne l'avance à la Régie, les charges afférentes seraient diminuées du fait du plus faible montant à financer par la R.A.T.P.

Cette proposition apparaît plus logique que celle de la D.T.T. puisqu'elle prend en compte le fait que c'est le district qui émet un emprunt (et en supportera ainsi les charges) et non l'Etat. Il n'y a donc aucune raison pour que l'Etat diminue la subvention qu'il a à sa charge.

On peut remarquer que se développe parallèlement au système habituel de financement un système de pré-financement par subvention des collectivités locales (départements, communes, etc...) c'est notamment le cas du prolongement de la ligne 13 bis à ASNIERES (CF V)

### III.2- FINANCEMENT SUR EMPRUNT

Le financement sur emprunt concerne les investissements qui ne sont ni subventionnés, ni financés sur les ressources propres de la Régie.

On distingue trois sources d'emprunt :

- Emprunts auprès du F.D.E.S.
- Emprunts auprès du District de la région parisienne.
- Emprunts divers et en particulier auprès des Compagnies d'Assurances.

La répartition de ces trois sources d'emprunt a accusé une variation notable entre 1972 et 1973. En fait, on observe une baisse du pourcentage des prêts accordés par le F.D.E.S assez importante puisque celui-ci passe de 62,6 % sur le total des emprunts, à 54,5 % en 1973.

#### Part des différents emprunts dans le total emprunté

Années	72	73
Prêts F.D.E.S.	62,6 %	54,5 %
Prêt district	4,4 %	4,9 %
Prêts Compagnies d'Assurances	33 %	40,6 %
	100 %	100 %

En conséquence de cette baisse des prêts F.D.E.S. on assiste à une augmentation des prêts des Compagnies d'Assurances.

L'implication de cette variation dans la répartition des emprunts est un accroissement de la charge financière de la Régie, étant donné que les taux d'emprunts et les conditions de remboursement du marché financier sont nettement moins avantageux que ceux du F.D.E.S. voire même du District.



Taux d'emprunt (72)		Conditions de remboursements (72)	
F.D.E.S.	6,75 %	sur 33 ans	différé 3 ans
District	6,75 %	sur 30 ans	différé 2 ans
Compagnies d'Assurances	8 %	sur 25 ans	différé 3 ans

Certains emprunts plus récent (1974) impliquent des taux de charge annuel de plus de 30 %.

Nous avons vu précédemment que la participation des subventions au financement des dépenses totales d'investissements accusait une baisse, et nous constatons que la part des emprunts auprès du F.D.E.S. a également tendance à baisser.

Ces constatations nous amènent, par conséquent, à nous poser certaines questions quant à la politique gouvernementale en matière de transports urbains.

En tout état de cause, cette politique ne correspond pas aux prévisions du plan d'entreprise de la R.A.T.P. Le plan d'entreprise a, en effet, parmi les objectifs financiers l'amélioration des conditions de financement, la Régie souhaitant vivement obtenir des pouvoirs publics, à l'intérieur des montants d'emprunts autorisés, une part aussi importante que possible de prêts du F.D.E.S. et du district - les charges financières en résultant étant moins onéreuses que celles du marché financier - En réalité les résultats de 1974 sont plus encore qu'en 1973 inquiétants de ce point de vue.

D'autre part, les souhaits du plan d'entreprise font état d'une volonté de rechercher une meilleure adéquation entre la durée des emprunts et la durée de vie des investissements. Actuellement la durée des emprunts porte sur une trentaine d'années, alors que sans nul doute la durée de vie des investissements y est supérieure.

Par ailleurs, en regard de la rentabilité différée de ses investissements, la Régie souhaiterait une amélioration de la durée du différé (en 1972/73, ce différé portait sur 3 ans).

La dichotomie existant entre la politique menée par les pouvoirs publics et les besoins exprimés par la Régie semble devoir s'aggraver du fait de la non amélioration des conditions de financement sur emprunt, mais aussi de la nette dégradation de l'aide (sous forme de prêts publics, subventions) des pouvoirs publics (1)

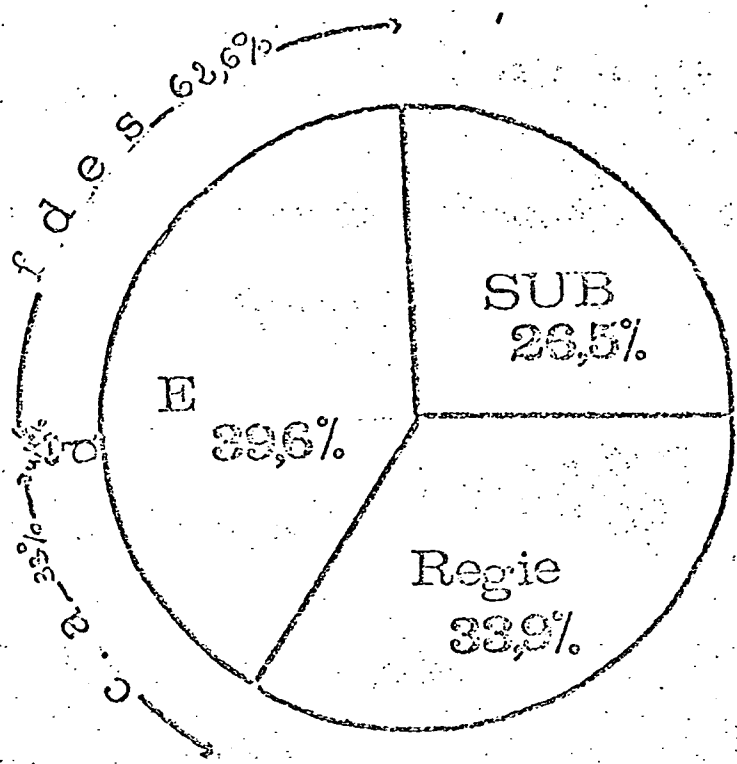
En conclusion, on peut dire que si la structure actuelle du financement se maintient et à plus forte raison si elle continue de se détériorer, elle risque de grever lourdement le module d'équilibre pour les années à venir (croissance des charges d'emprunt supérieure au taux d'inflation et d'accroissement du trafic).

Structure de financement des dépenses d'investissements

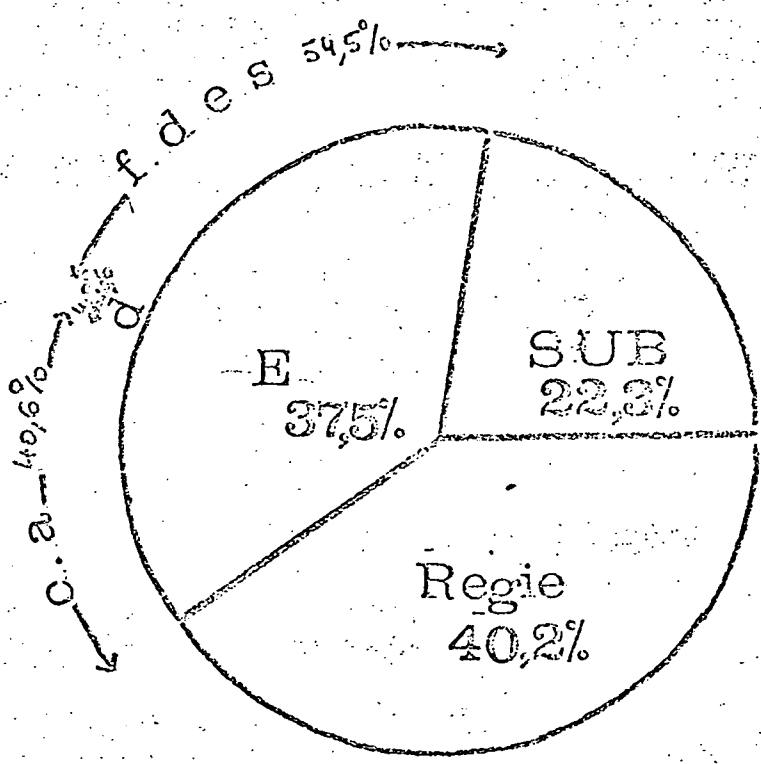
Années	72	73
Dépenses totale d'investissement	1.073	1.419
(1) Subventions Etat - District	284	316
(2)* F.D.E.S.	266	290
(3)* District	19	26
(4)* Compagnies d'assurances	140	216
Total financement hors Régie * (2) + (3) + (4)	709	848
Financement sur ressources propres	364	571

(1) au titre de 1974, la Régie a du contracter des emprunts publics et internationaux à des taux de 10,125 % à 11,40 %, dont certains (internationaux) sont à 7 ou 8 ans seulement, l'emprunt public n'étant qu'à 20 ans contre 33 ans pour les prêts FDES (à 6,75 ou 7,25 %).

72



73



© STRUCTURE DE FINANCEMENT DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT DE LA  
R.A.T.P. POUR 1972 ET 1973

- E : EMPRUNTS
- SUB : SUBVENTIONS
- d : PRET DU DISTRICT
- c.a : PRETS DES COMPAGNIES D'ASSURANCE

### III.3 - FINANCEMENT SUR RESSOURCES PROPRES

Les ressources propres de financement des investissements de la Régie sont constituées essentiellement par :

- a) l'annuité de renouvellement.
- b) récupération des taxes sur le Trésor.

#### a) L'annuité de renouvellement

L'autofinancement qui est pratiqué à la Régie est dégagé sous la forme d'une annuité de renouvellement qui, inscrite au compte d'exploitation, représente la charge du remplacement de l'actif réformé et du gros entretien des biens réputés indéfectibles.

Cette annuité de renouvellement trouve sa source dans la non-comptabilisation en comptabilité générale de l'amortissement industriel. Cette annuité devrait, en toute logique, permettre le maintien du potentiel de l'entreprise (maintien qui fonde le principe même de l'annuité).

En réalité les modes de détermination du montant de cette annuité revêtent un caractère purement arbitraire, lié en grande partie à des considérations d'ordre budgétaire et conjoncturel, le montant de l'annuité étant fixé unilatéralement par les pouvoirs publics.

#### SECTION I - Principe de calcul de l'annuité

Les recommandations de la commission de vérification des comptes des entreprises publiques conduisent à l'application du principe de calcul suivant :

Annuité de renouvellement	=	Amortissement industriel -	Amortissement financier
---------------------------	---	----------------------------	-------------------------

Ce principe nous semble cependant vivement contesté rue de Rivoli, à la Direction du Budget.

Les prévisions du plan d'entreprise utilisant ce principe de calcul font apparaître, pour 1978, une annuité de 400 MF (l'amortissement étant calculé en fonction d'une durée de vue de 250 ans pour un tunnel) correspondant approximativement au montant des dépenses de renouvellement pour l'année en cause.

Pour 1973, l'annuité de renouvellement calculée suivant ce principe aurait dû s'élever à 227 millions, d'après le Plan d'Entreprise.

Annuité calculée	=	Amortissement industriel	-	Amortissement financier
227 MF	=	295 MF	-	68 MF

En réalité, le montant de l'annuité réelle autorisée ne s'est élevé qu'à 180 MF (soit 20 % de moins que la valeur calculée).

La comparaison entre l'annuité de renouvellement qui devrait être pratiquée et l'annuité réellement autorisée fait apparaître une différence notable, ôtant à l'annuité de renouvellement tout caractère significatif d'autofinancement.

## SECTION II - Affectation de l'annuité de renouvellement

L'autofinancement dégagé au travers de l'annuité de renouvellement devrait, en principe, couvrir les dépenses de renouvellement. En réalité, une partie seulement de ces dépenses peuvent être couvertes par l'annuité.

Cela signifie que les pouvoirs publics ne suivent aucunement le principe même de ce qui devrait être l'annuité de renouvellement, celle-ci étant déterminée principalement en fonction de facteurs d'ordre conjoncturel et non en regard des dépenses de renouvellement à couvrir.

Le tableau suivant en est l'illustration.

Années	70	71	72	73
Annuité de renouvellement	165 MF	181,5 MF	190 MF	180 MF
Dépenses de renouvellement	268 MF	230 MF	223 MF	343 MF

Source : F.D.E.S. rapport 72

Cela explique sans doute que l'on souhaite à la R.A.T.P. l'instauration en comptabilité générale du système de l'amortissement industriel qui établirait une meilleure cohérence avec la comptabilité analytique et replacerait le renouvellement des immobilisations dans le cadre de la politique à long terme qui devrait être le sien.

En fait, actuellement force est de constater qu'il n'existe pas en plus de politique à long terme qu'à court terme, l'annuité de renouvellement (fixée annuellement et arbitrairement) répondant bien plus aux préoccupations du Ministère des Finances qu'aux besoins d'autofinancement de la Régie ou à des possibilités de financement.

Il nous semble utile d'insister sur la signification de l'annuité de renouvellement au niveau du compte d'exploitation pour éclairer ce point. En effet, la décision concernant la détermination du montant de l'annuité influe sur le bénéfice d'exploitation de la Régie. Portée en dotation aux amortissements l'annuité diminue d'autant le bénéfice d'exploitation dégagé.

En conséquence de quoi, plus le montant de l'annuité de renouvellement sera faible, plus l'exploitation semblera équilibrée.

Or, nous avons montré que l'Etat versait à la R.A.T.P. une indemnité compensatrice (compensation des pertes de recettes pour non augmentation des tarifs) revêtant en pratique le caractère d'une subvention d'exploitation.

Il résulte de ces constatations que la décision portant sur le montant de l'annuité sera fortement influencée par le fait que son montant pourra faire apparaître un solde d'exploitation "sur mesure" et par conséquent un montant de compensation également "sur mesure".

Nous reviendrons sur ces considérations lors de l'examen du reliquat versement transport (c).

#### b) Récupération de taxes sur le Trésor

Les récupérations de taxes résultant de la différence entre les taxes à récupérer et les taxes à payer à l'Etat constituent la deuxième composante importante des ressources propres de la Régie destinées à financer les dépenses d'investissement.

Le montant des récupérations de taxes s'est élevé, en 1972, à 176 MF. et en 1973, à 191 MF. ./.

Avec la récente modification du taux de T.V.A. appliqué aux recettes tarifaires, on peut prévoir une diminution des charges fiscales de la Régie, ayant pour conséquence une diminution du déficit d'exploitation ou plus exactement, une minoration de la croissance du déficit.

Il en résulterait une diminution de l'indemnité compensatrice versée par l'Etat dans l'hypothèse où cette réduction de taux ne bénéficierait pas aux voyageurs, toute chose égale par ailleurs (hausse de tarif maintenue dans les mêmes proportions).

Examinons ce principe sur la base d'une modification de 10 points du taux de TVA : le prix du module d'application, avant le 1.7.75, est de 0,80 F., dont 14,96 % (sur montant T.T.C.) de TVA.

Il en résulte un montant de T.V.A. à payer de 11,96 c. sur le module avant la baisse du taux. Une baisse de 10 points du taux de T.V.A. sur le prix hors taxes représente 6,54 % du prix T.T.C. de 0,80 F. (non répercussion sur l'usager).

La Régie a donc 5,23 centimes de TVA à payer sur le module.

La R.A.T.P. bénéficie donc d'un transfert théorique de  $11,96 - 5,23 = \underline{6,73}$  centimes par voyageur modulaire.

Ce principe a été appliqué en fait en 1974, ce qui a permis à l'Etat de retarder la hausse tarifaire de presque 1 an.

### III.4 - FINANCEMENT DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT PAR LE RELIQUAT DU VERSEMENT TRANSPORT EMPLOYEUR

#### Section I - Origine du reliquat

Le versement transport, étudié lors de l'étude des remboursements par réductions tarifaires, peut faire apparaître un reliquat (différence entre le montant versé par les entreprises affecté à la Régie et le montant des remboursements des réductions sur C.H.T. à couvrir).

Créé depuis le deuxième semestre 72, le V.T.E. a fait apparaître un reliquat affecté à la Régie qui se monte, pour 1973, à 200 millions de francs (y compris le reliquat affecté en 1972 de 20 millions de francs, et destiné à couvrir des dépenses sur 1973).

Comme nous l'avons montré, l'importance du reliquat est soumise au décalage existant entre ce qui est payé par l'utilisateur et les tarifs d'application en vigueur, mais aussi sans aucun doute à la faible croissance des tarifs de la R.A.T.P. (1)

#### Section II - Affectation du V.T.E.

L'affectation du reliquat à l'exploitation et / ou aux investissements détermine la part des ressources pouvant être utilisées pour le financement de dépenses d'investissements.

Cette affectation résulte d'une décision en dernier ressort du Ministère des Finances. Les conséquences de cette affectation revêtent un caractère important, et ceci pour plusieurs raisons :

1°) Le reliquat (ou une partie) du V.T.E. peut être affectée à l'exploitation

Nous pouvons alors envisager deux possibilités :

- a) le reliquat peut être affecté au financement de l'annuité de renouvellement, c'est-à-dire apparaître en produit au C.E.G., et donc réduire le déficit d'exploitation.

(1) Remarquons au passage que le V.T.E. figure au compte d'exploitation générale des entreprises ce qui implique un manque à gagner pour l'Etat sur l'impôts sur les sociétés d'un montant égal à la moitié du V.T.E.



Cette interprétation conduit, en fait, à faire financer par le reliquat V.T.E. un déficit d'exploitation.

- b) le reliquat est également affecté au financement de l'annuité de renouvellement, mais le montant de l'annuité de renouvellement sera déterminé en tenant compte de cette possibilité de financement nouvelle (c'est-à-dire minoré par rapport à la dotation initiale) cela semble être le cas en 1974.

Nous pouvons dire que la première interprétation conduit à déterminer le montant de l'annuité de renouvellement indépendamment de l'existence du reliquat V.T.E., alors que la deuxième revient à déterminer l'annuité en considérant la possibilité de financement issue de l'existence du V.T.E.

D'après des estimations de Mars 1973, le reliquat global reçu par la Régie en 1973, s'est élevé à 200 MF dont 30 MF ont été affectés à l'exploitation et 170 MF aux investissements d'infrastructures.

La comparaison de l'annuité de renouvellement autorisée pour 73 ; qui s'est élevée à 180 MF par rapport à son montant théorique de 227 MF peut être une illustration de la deuxième interprétation que nous avons donnée à propos de l'affectation du reliquat. Dans tous les cas, il ressort du rapport sur l'exercice 1974 que le renouvellement a été volontairement minoré, compte tenu de l'existence du reliquat <sup>(1)</sup>

En effet, il est remarquable de constater qu'approximativement le reliquat V.T.E. de 30 MF au titre de 1973, compense la différence entre le montant calculé de l'annuité et son montant réellement autorisé (227 MF - 180 MF).

Il ressort néanmoins de nos informations que le Ministère des Finances est favorable à l'affectation du reliquat à l'exploitation, et ceci en regard des avantages budgétaires qu'il en retire, d'une part, en utilisant le reliquat pour financer le déficit d'exploitation, et d'autre part, en lui permettant de minorer la dotation de l'annuité de renouvellement.

(1) Remarquons cependant que le reliquat a de toutes façons un effet sur la trésorerie, effet positif puisqu'il s'agit d'une disponibilité. Mais il est symptomatique que l'opération se fasse au détriment de l'amortissement comptabilisé. L'Etat adopte ici une conception "rigoureuse" de la partie double comptable !

2°) Le reliquat V.T.E. est affecté au financement des dépenses d'infrastructure

Ce mode d'affectation semble être celui qui est préconisé par la Direction des Transports Terrestres (D.T.T.)

Le reliquat V.T.E. est alors considéré comme une ressource hors exploitation qui doit être utilisée pour financer les dépenses d'infrastructures nouvelles. Il est alors consacré au financement intégral ou partiel, de certains prolongements de lignes de métro urbain (par exemple : prolongement de la ligne 13 à Saint-Denis).

Ainsi, en 73, 170 MF seraient affectés aux investissements, par contre en 74, il était prévu d'affecter la totalité du reliquat, évalué à 190 MF, pour la Régie à l'exploitation.

III.5 - FINANCEMENT DES DEPENSES D'INFRASTRUCTURES PAR LES COLLECTIVITES LOCALES

On peut noter que sur certaines opérations, les collectivités locales ont participé à des financements particuliers, ces participations venant en général en plus de celles du district. Cependant elles n'ont, pour l'instant, qu'un caractère marginal et constituent une sorte de préfinancement.

Pourtant, il est possible de s'interroger sur l'hypothèse d'une croissance de ce type de financement que la Régie a en effet tout intérêt à rechercher (cela diminue le besoin de financement externe de la R.A.T.P.). On peut également considérer que l'Etat et le District ne peuvent de leur côté qu'encourager de telles pratiques leurs évitant à chacun des charges (subventions).

#### IV - LE FINANCEMENT DES CHARGES DES MIGRATIONS JOURNALIERES DES SALARIES

##### IV. 1 - INTRODUCTION

Le problème des charges des migrations journalières des salariés pour leurs déplacements domicile-travail est un problème assez ancien.

Posé à de nombreuses reprises par les organisations d'usagers et les syndicats, il a donné lieu à des mesures connues du public : l'institution d'une prime mensuelle de transport payable aux salariés et du versement transport des employeurs. Devant l'extension du rendement de cette "taxe" qu'est le versement transport (V.T.E.) et l'affectation de son reliquat aux opérations d'équipement, les chefs d'entreprises de la région parisienne ont demandé au Préfet de la Région Parisienne, président du Syndicat des Transports Parisiens, que soit comparé leur effort au coût réel de transport des migrants salariés. Cette demande formulée, en 1973, par l'ASSEPAR (Association d'Etudes Parisiennes pour l'Aménagement Régional), organisme patronal, a donné lieu à la constitution d'un groupe de travail auprès du S.T.P. qui a remis son rapport en septembre 1974. En soi, ce groupe de travail (composé de représentants du S.T.P., de l'ASSEPAR, de la Direction des Transports Terrestres-DTT, de la mission de Contrôle Financier des Transports, du S.R.E., de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P.) n'apporte guère d'éléments nouveaux.

Il a permis cependant de produire un chiffrage des coûts du transports des salariés migrants, chiffrage ayant permis de dresser un bilan des imprécisions du système d'analyse des coûts, mais surtout de faire apparaître des divergences entre l'ASSEPAR (étude du 17 mai 1974) et le groupe de travail proprement dit.

Il nous permet, quant à nous, de poser ce problème et de tenter de l'éclairer. En effet, s'agissant du déplacement des migrants salariés comment peut-on en évaluer le coût et le financement, en quoi consistent les éventuelles divergences "méthodologiques"?

IV.2 - DONNEES DE BASE

Pour éclairer dès l'abord le débat, nous indiquons ci-dessous l'état des divergences chiffrées entre l'ASSEPAR et le groupe de travail pour l'année 1972.

en millions F.	Etude de l'ASSEPAR	Groupe de travail
1 - Coût du transport des migrants/ réseau SNCF/banlieue	470	606
2 - Coût du transport des migrants/ réseau RATP	1.022	1.357
3 - Prime transport	900	456
4 - V.T.E.	880	864
Solde charges patronales moins coût (3 + 4) - (1 + 2)	+ 288	- 643

On constate donc que la divergence entre l'ASSEPAR et le groupe de travail est telle que les conclusions de l'un sont contradictoires des conclusions de l'autre. Autrement dit l'ASSEPAR patronal démontre que les employeurs paient trop (288 millions), le groupe de travail pas assez (643 millions).

En réalité ces divergences sont aisément explicables :

Le coût de transport S.N.C.F.

L'ASSEPAR a pris ici en compte les charges d'exploitation et impôts et taxes négligeant les investissements. Le groupe de travail à pris en compte les investissements non subventionnés (136,4 MF)

Le coût de transport R.A.T.P.

L'ASSEPAR n'a pris en compte que les utilisateurs de cartes hebdomadaires de travail, le groupe de travail ayant retenu comme base de calcul la part des migrants dans le trafic (47 %)

L'ASSEPAR n'a pas admis que le parcours moyen du migrant sur le métropolitain était supérieur de 10 % au parcours moyen autre motif (étude déplacements)

L'ASSEPAR n'a pas pris en compte les investissements, retenus à la hauteur de l'annuité de renouvellement et des emprunts par le groupe de travail.

Enfin l'ASSEPAR n'a pas fait une analyse fine des recettes accessoires.

□ La prime de transport

L'ASSEPAR l'a compté sur 12 mois au lieu des 11 légaux.

L'ASSEPAR a pris en compte la totalité de la prime et non la seule fraction de ce produit global servi aux salariés utilisant le transport collectif.

□ Le V.T.E.

L'ASSEPAR n'a pas tenu compte des 16 MF de remboursement aux entreprises versés en 1972 (logement sur le lieu de travail, transport assuré).

La divergence affecte donc tous les postes.

En réalité, un double problème est pratiquement escamoté dans cette analyse .

- 1) Le problème de l'impôt payé par les entreprises et les personnes physiques à l'Etat et aux collectivités locales, impôt qui finance en partie les subventions à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F.
- 2) Celui du jeu des clés de financement et de la subtile utilisation du reliquat du V.T.E.

---> En réalité, si nous pensons que les divergences entre ASSEPAR et le groupe de travail font ressortir que le patronat minimise à tort le coût de transport, pour quelles raisons exclut-on du débat tout dépassement des règles de l'unicité budgétaire et la prise en compte des charges des usagers ?

Si nous laissons de côté la S.N.C.F. qui ne nous concerne pas directement ici, que constatons nous pour la R.A.T.P. ?

Pour le réseau ferré, la R.A.T.P. a considéré la somme des emprunts (425,35 MF) et des dotations pour annuité de renouvellement, autres compte d'amortissements et provisions (216,74 MF), soit 642,09 millions et a fait de même pour le bus (53,7 MF). Ces "charges" ont été imputées selon la moyenne arithmétique entre la part des migrants dans le trafic annuel et celle dans le trafic des heures de pointes. C'est donc sur la base de  $642,09 + 53,7 = 695,79$  MF que s'est opérée la ventilation. On trouve donc 373 MF affectables au coût du transport des migrants salariés sur un total général d'investissements de 907,8 millions.

En réalité, le coût réel devrait être de :

$$\frac{373}{695,79} \times 907,8 \text{ millions}$$

pour les migrants salariés : soit 486,65 millions en 72 et ça n'est qu'en se dissimulant derrière l'unicité budgétaire qu'une telle contre-vérité a pu être annoncée. Cependant, il est exact de prétendre que la fiscalité locale et nationale couvre la différence entre les chiffres. Pourtant cette structure importe. Remarquons enfin que le chiffre de 907,8 MF est un montant de paiements hors taxes.

#### IV.3 - NOTRE PROPOSITION D'ANALYSE

IV.31 - Au plan des investissements H.T. de 907,8 MF en 1972, si nous appliquons le taux retenu par la R.A.T.P. (53,6 %) nous obtenons 486,65 MF. Si ce montant est bien le coût des migrants salariés pour l'investissement remarquons que la R.A.T.P. n'a encaissé que 20 millions au titre du V.T.E., soit 4,1 % ou encore 1,8 % du total des investissements toutes taxes (2,2 % H. taxes)  
(Il est vrai que le financement des dépenses comptabilisées diffère quelque peu du montant autorisé au F.D.E.S.)

Si nous retenons toujours ces bases, il reste 466,65 MF à financer. Si nous appliquons à ce reste les mêmes chefs de financement que la totalité des investissements hors V.T.E., nous obtenons les taux suivants :

./.

<u>Ressources propres</u>	: 35,45 %
<u>Subventions</u>	: 26,95 %
<u>Emprunts</u>	: 37,60 %

Ainsi, la fiscalité locale et nationale dont on connaît la structure favorable pour les entreprises finance 131 millions et l'emprunt : 182,98 millions.

Il faut remarquer immédiatement que l'emprunt crée ici une charge d'exploitation que compensera à nouveau l'Etat, les collectivités locales ou les usagers (hausse de tarif).

Ainsi, pratiquement les employeurs financent directement 4 % du coût immédiat des investissements destinés aux salariés et sont à un second degré (fiscalité) payeurs au même titre que les autres contribuables (en fonction de la structure d'imposition) et d'autant moins que les tarifs seront élevés (et que l'écart CHT-tarif normal sera faible).

IV.32 - Au plan de l'exploitation la R.A.T.P. évalue le coût des migrants salariés à 984 millions à partir de sa comptabilité analytique (en portant en réduction des dépenses directes un certain nombre de recettes accessoires et les travaux faits par la Régie pour elle-même). Nous aboutissons à un chiffre de 984 millions pour un total analytique après déductions de 2.264 millions, soit : 43,46 % des charges analytiques. Le V.T.E. de 273,1 MF couvre ici les réductions CHT, réductions qui représentent 42 % du prix normal, l'usager finance donc 58 % du prix "normal" soit 377,13 millions arithmétiquement et cela pour les seuls usagers C.H.T. En fait, le V.T.E. couvre ici  $273,1 / 984 = 27,75 %$  du coût d'exploitation pour les salariés migrants, le reliquat 710,9 millions n'étant compensé qu'à hauteur de 338 millions par la prime transport ( $456 \text{ MF} \times 74,16 %$ , 74,16 % étant la part R.A.T.P. dans le transport collectif des salariés migrants).

Nous aboutissons donc à un décaissement net de l'usager et des collectivités publiques Etat et collectivités locales de :

$$984 - 273 - 338 = 373 \text{ millions, soit } 37,9 \%$$



Les mêmes choses doivent être dites pour ce qui est de la structure fiscale. Mais nous constatons qu'hors fiscalité la part patronale est très faible pour l'investissement, mais majoritaire pour l'exploitation. Nous devons pourtant aller plus loin en remarquant qu'en versant au titre du V.T.E. 273,1 + 20 MF, à la R.A.T.P., les employeurs ont, de fait, introduit un manque à gagner pour l'Etat de 146,55 millions puisque le V.T.E. est affecté au début du C.E.G. des entreprises. En fait, nous pourrions dire que ce qui coûtait à l'Etat 70 % de 273 millions avant l'introduction du V.T.E. (soit 191,17 millions), lui coûte maintenant 146,55 millions, soit 50 % du V.T.E. total au lieu de 70 % des réduction C.H.T. Les collectivités locales bénéficient de cette mesure à hauteur de 30 % du montant de la réduction et l'Etat à hauteur de 20 % seulement.

Il convient enfin d'indiquer les charges d'emprunt de la Régie en le situant sommairement par rapport au problème des charges du transport des migrants salariés. La croissance de la part de l'emprunt et spécifiquement des emprunts internationaux (impliquant pour 1974 des taux de charge de 31,71 % après différé de 3 ans), en pesant sur le module d'équilibre crée des conditions telles que ce n'est pas les employeurs mais l'usager et / ou l'Etat et les collectivités locales qui en supporteront la charge maximale, voire intégrale.

#### IV.4 - CONCLUSION

Au total, nous devons ici prendre nos distances par rapport aux deux études ASSEPAR et STP en soulignant que loin de financer le coût du transport des migrants salariés, les employeurs bénéficient en plein du système actuel de financement. Ce résultat est bien sûr à rapprocher des résultats avancés par la commission des Comptes Transports de la Nation et d'une étude réalisée par des stagiaires de l'Ecole des Ponts et Chaussées, à la R.A.T.P. (Mémoire TESTARD et COMAY et mémoire LAMADEY).

En tout état de cause, si les employeurs financent une fraction du coût total du transport R.A.T.P., surtout si l'on tient compte de la prime transport, il faut remarquer que le jeu de la fiscalité locale et nationale (qui les avantage), l'imputation du V.T.E. au débit du C.E.G.

et la structure financière de la Régie leur ménagent une situation fort peu onéreuse en égard au marché du travail qui permet de drainer la R.A.T.P., situation, qui, sauf mesure d'importance, s'améliorera sans doute encore.

Néanmoins, il faut reconnaître que c'est bien grâce au V.T.E. que les collectivités publiques parviennent à financer une part non croissante des charges d'exploitation ( ~~#~~ 40 %) et que les usagers, en général, peuvent continuer à bénéficier d'un tarif non croissant.

Cependant, l'évolution de la structure de financement des investissements (dont le montant représente en 74 48 % du chiffre d'affaires, soit 1.546,84 MF TTC) est particulièrement inquiétante.

Il s'agit d'une tendance au désengagement de l'Etat (en valeur relative et absolue sur 5 ans) compensée par le V.T.E., d'une stagnation des prêts F.D.E.S. et DISTRICT et d'un gonflement des autres emprunts. Ainsi, pour éclairer de l'actualité le présent débat, les charges des emprunts et frais financiers ont augmenté de 73 à 74 de 22,3 % pour atteindre 292,211 millions, soit plus que le V.T.E. pour 74, tandis que l'annuité de renouvellement a baissé de 61,1 % (- 110.000.000F pour atteindre 70 MF) du fait même de l'affectation du V.T.E. aux investissements (190 MF). Remarquons également que les emprunts publics et internationaux représentent 362,88 MF en 1974 et courent en général sur 7 et 8 ans pour les emprunts internationaux et 20 ans pour l'emprunt public (les prêts F.D.E.S. sont à 33 ans); les taux d'intérêt sont de 10,125 % à 11,40 % contre 6,75 à 7,25 pour le F.D.E.S. et le DISTRICT. Ces éléments démontrent-ils que "globalement" ce que paie le capital sous la forme du V.T.E. est récupéré par une intégration financière en amont ? En tout état de cause cela précipite la détérioration du module d'équilibre et donc accrédite l'idée du service public "mal géré", mais ce que l'Etat, le DISTRICT ou les employeurs ne paient pas pour les investissements devra être payé par l'utilisateur ou les collectivités publiques dans un délai de plus en plus court au niveau de l'exploitation. Le débat, ainsi posé, du financement du coût de transport des migrants salariés a-t-il un sens ? N'était-il pas nécessaire, non seulement de discuter les chiffres, mais aussi la méthode d'analyse et la problématique.

—> Est-ce un hasard si le V.T.E. apparaît lors du "Redécollage" du du recours à l'emprunt hors F.D.E.S. et DISTRICT et du blocage des tarifs ... Est-ce le résultat d'une stratégie ?

IV.5 - REMARQUES COMPLEMENTAIRES SUR LA RECENTE HAUSSE DES TARIFS (1.7.75)

Le principe de la hausse est simple (ce principe prévaut d'ailleurs dans toutes les récentes propositions budgétaires de la Direction des Transports Terrestres). Il s'agit de majorer d'un terme constant les modules d'application. Compte tenu de l'écart préexistant entre les 2 modules (billets et CHT), ce type de majoration conduit à faire supporter au module d'application des C.H.T. un taux de croissance supérieur au module général.

Ainsi l'augmentation uniforme de 0,10 F. conduit à faire passer à 0,90 et à 0,80 ce module C.H.T., ce qui représente  $\frac{1}{8} = 12,5 \%$  pour le module général et  $\frac{1}{7} = 14,28 \%$  pour le module C.H.T. Ceci permet de maintenir à un niveau constant de 0,10 F. la différence entre les 2 modules et par conséquent la part des employeurs à trafic constant qui ne partagent donc pas l'effet de la hausse avec les usagers (la prime de transport restant par ailleurs constante). En réalité cette hausse tarifaire (dont le principe serait également appliqué ultérieurement) permet de diminuer le taux de réduction appliqué aux C.H.T. et donc de redéployer le V.T.E. sur l'investissement. Cette hausse apparemment neutre constitue donc une remise en cause de la structure tarifaire au détriment des salariés migrants. Au surplus, la majoration du taux du V.T.E. (1,9 %), et son extension à la grande couronne qui augmenteront par conséquent son rendement, constituent un élément renforçant la tendance à un usage plus massif du V.T.E. pour l'investissement (ce qui correspond d'ailleurs aux souhaits exprimés par la Commission des Finances de l'Assemblée Nationale, en la personne de son rapporteur, M. VALLEIX).