

EQUIPEMENT LOGEMENT TRANSPORTS - n° 92

Revue du Ministère de l'Équipement et du Secrétariat d'État aux Transports



CDAT
16850

SPECIAL TRANSPORTS ET TRAVAIL

Dans le domaine des gaz liquéfiés, **STEFI SOVIGAL** par son expérience, la qualité et la sécurité de ses matériels, vous aide dans votre exploitation.

installation-stockage-transport-maintenance

APPAREILLAGE
GÉNÉRAL
pompes, compteurs,
accessoires
pour tous liquides.

SEMI-REMORQUES
pour transport de tous gaz
liquéfiés : propane, butane,
gaz carbonique, ammoniac,
éthylène, méthane,
chlorure de vinyle,
chlore N₂ O, etc.

INSTALLATION POUR GAZ
LIQUÉFIÉS livrées « clefs
en mains » dépotage,
pompage,
vaporisation.

TRANS-CONTAINER
20', 30' et 40'
et sous-multiples
normes ISO.

CAMION CITERNE PROPANE
POUR DISTRIBUTION FRACTIONNÉE
charge utile propane : 6,300 kg
poids mort citerne : 2,100 kg
longueur citerne : 5,11 m
diamètre citerne : 2,03 m

STEFI
Sovigal

3 et 5, Chemin des Bourdons - 93220 GAGNY
Tél. 927 43-58 - Téléx 69780 F



N° 92 Mars 1975

Revue mensuelle du Ministère de l'Équipement et du Secrétariat d'État aux Transports

éditée par le Centre d'Information de l'Équipement du Logement et des Transports (C.I.D.E.L.T.)

Comité de la revue :

Présidente : Geneviève Selz. Membres : Pierre Balmette, Serge Bernier, Renée Demas, Philippe de Mazières, Henri Donzet, Pierre-Gérard Dupuy, Lydie Falk, Louis Léonard, Jean Lorcy, Madeleine Volk-Matheron, Jean Piétri, Noël Quéré.

Directeur de la publication : Geneviève Selz.

Informations et reportages : Martine Guías, Jean-François Vaquerie.

Secrétaire de rédaction : Nicole Sayagh.

Administration : Janine Morali.

Assistante : Elisabeth Baldaquin.

Vente et abonnements : 32, avenue du Président-Kennedy, PARIS-16° - Tél. 525-54-34

Le numéro : 9 F. Un an : 80 F France, 100 F Étranger.

Publicité : France Diffusion Presse.

Imprimerie Nationale 27, rue de la Convention, PARIS-XV° 5.231.003-5

Toutes les commandes de numéros supplémentaires doivent être accompagnées de leur règlement, par chèque postal ou bancaire, libellé à l'ordre du C.I.D.E.L.T.

Cette publication est conforme au règlement professionnel exigé par le Syndicat de la Presse et de l'Édition des supports divers.

PRÉFACE

par Marcel Cavallé Secrétaire d'État aux Transports 11

INTERVIEW : UN TOUR D'HORIZON

avec Claude Collet Directeur des Transports Terrestres 13

LES FAITS MARQUANTS EN 1974

par Georges Dobias Adjoint au Directeur des Transports Terrestres 18

LES NOUVELLES STRUCTURES DE LA DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES

21

LA POLITIQUE EUROPÉENNE COMMUNE DES TRANSPORTS

par Georges Billet Adjoint au Directeur des Transports Terrestres pour les Relations Internationales 26

LES SCHÉMAS RÉGIONAUX DE TRANSPORT

par Christian Malaurie Chef du Service des Transports Interurbains de voyageurs 31

LA PROMOTION DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

par Jean-Pierre Giblin Service des Transports Urbains 35

ÉVOLUTION COMPARÉE DES DIVERS MODES DE TRANSPORT

par Guy Jacquin Service des Transports de Marchandises 39

LE CONTROLE DES CONDITIONS DE TRAVAIL DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS

par Jean Ribat Chef du Service du Travail et de la Main-d'Œuvre 42

LES PROBLÈMES SOULEVÉS PAR LE TRANSPORT TERRESTRE ET MARITIME DES MARCHANDISES DANGEREUSES

par Henri Kemler Président de la Commission interministérielle pour le transport des matières dangereuses 46

L'EXPÉRIENCE DE BESANÇON

par André Régani Adjoint au maire de Besançon 49

L'ÉNERGIE DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES

par Jean-Pierre Weiss et J. Benoit Division des Études Économiques 53

TRANSPORT-EXPO 75

par Jean-Pierre Weiss 56

LES PLANS DE CIRCULATION DE LA D.R.C.R.

par Pierre Pelliard Ingénieur chargé d'études au SETRA 58

Préface

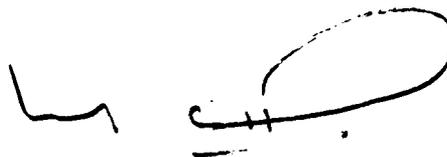
Tous les pays fortement urbanisés ont à résoudre le problème des communications et des transports de masse. La France n'échappe pas à la règle et dans le contexte économique actuel rencontre, du fait de la crise de l'énergie, des difficultés accrues. C'est pourquoi il m'a semblé particulièrement intéressant de consacrer au problème des transports terrestres et collectifs un numéro de cette revue.

L'information doit, en effet, jouer un grand rôle dans un domaine qui concerne chacun de nous.

Il est important non seulement d'aider au développement des techniques nouvelles et des nouveaux modes de transports urbains, mais aussi de permettre une meilleure expansion, une meilleure rentabilité des moyens existants.

Pour ma part, je me consacre pleinement à cette tâche, avec l'aide de la Direction des Transports Terrestres et en liaison avec le Ministère de l'Équipement.

Je serais heureux si ce numéro pouvait contribuer à apporter au public une meilleure connaissance de nos motivations, de nos orientations, de nos recherches qui ont le service de l'utilisateur comme objectif commun.



Marcel Cavaillé
Secrétaire d'État aux Transports

/



Photo René Bail

un tour d'horizon avec

M. COLLET

Directeur des Transports Terrestres

E.L.T.

Il y a eu récemment, Monsieur le Directeur, une réorganisation des structures de la Direction des Transports Terrestres.

Pourquoi cette réorganisation ? Traduit-elle de nouvelles orientations ?

M. COLLET

Un organisme doit, par définition, être vivant et évoluer en fonction des missions dévolues à une Direction. Le nôtre, malgré les réformes intervenues, n'était plus très bien adapté, ce qui entraînait soit des duplications soit des défauts de coordination. Cela explique notre souci de mettre en place une organisation plus rationnelle, fondée non plus sur le mode de transport mais sur l'objet même du transport.

Ainsi avons-nous actuellement trois services responsables respectivement : des transports interurbains des voyageurs, des transports de marchandises et des transports urbains.

Un quatrième service traite les problèmes de travail et de la main-d'œuvre tandis qu'une sous-direction des affaires générales et financières règle les questions de personnel et de budget.

Ces modifications ne traduisent pas de nouvelles orientations mais bien plutôt une répartition plus fonctionnelle des tâches et une meilleure adaptation au contexte économique qui a changé.

Placés auprès du Directeur, les inspecteurs généraux sont les instruments de la décentralisation et leur rôle ne se borne pas à constater mais aussi à intervenir pour animer et infléchir l'action des services extérieurs.

Après de moi également, des chargés de mission, l'un à la formation professionnelle et à la défense, l'autre aux questions techniques, et surtout trois divisions à compétence horizontale : une division de la coordination, une division des études économiques, une division de la sécurité et de la technique.

Cela étant dit, nous n'avons pas la religion de l'organigramme et celui-ci, tout comme le précédent, peut-être donc remanié si l'expérience l'impose.

E.L.T.

On a beaucoup parlé en 1974 de la consommation d'énergie des différents modes de transports et, bien sûr, de la réduction de cette consommation. Quelles seront les actions en ce sens menées par vos services en 1975 ?

M. COLLET

La limitation de la consommation des produits pétroliers s'impose à nous pour des motifs tenant essentiellement à l'équilibre de notre balance des paiements.

En effet l'augmentation importante du coût des carburants ne constitue pas à elle seule un motif suffisant d'intervention du Gouvernement dans le domaine des transports ; simplement cette augmentation est de nature, si elle est correctement répercutée dans les prix de transport, à modifier le choix de certains usagers, puisqu'elle pèse plus, par exemple, sur la route que sur le fer. Notre problème essentiel est donc de maintenir la consommation d'énergie, et plus particulièrement de produits pétroliers dans des limites acceptables.

En l'état actuel des choses, le Gouvernement a considéré que le secteur des transports ne devait pas être l'objet de mesures autoritaires, mais seulement d'actions de caractère incitatif. Lesquelles ? Je crois qu'il faut distinguer le transport des personnes du transport des marchandises.

Le transport des personnes représente, en gros, les 3/4 de la consommation des produits pétroliers des transports, la plus grande part étant bien sûr le fait de la voiture particulière.

L'action du Gouvernement s'exerce dans plusieurs directions :

- *favoriser les économies par la limitation de la vitesse, un meilleur réglage des moteurs, l'application de meilleures méthodes de conduites,*
- *en milieu urbain, favoriser le transport en commun par une amélioration des services offerts (en ce qui concerne le matériel, les fréquences, les dessertes, les conditions de circulation), une réglementation plus stricte de l'utilisation de la voiture particulière, et une assistance accrue de l'Etat en matière d'investissements,*
- *en dehors des agglomérations, favoriser aussi le transport collectif, soit lorsqu'il s'agit de distances courtes ou moyennes par un réexamen de l'organisation actuelle dans le cadre des schémas régionaux de transports, soit pour les distances plus importantes par le développement des services offerts par le chemin de fer : construction de la ligne Paris Sud-Est, amélioration de la vitesse et du confort des trains notamment pour les 2^e classes, extension des transports combinés : trains autos ou train et location de voitures à l'arrivée.*

Les premiers résultats sont positifs puisque le trafic des voyageurs a augmenté en 1974 aussi bien sur la S.N.C.F. que sur les réseaux de transport urbain : ce qui marque pour ces derniers un renversement de tendance.

En ce qui concerne le transport de marchandises, l'action est moins évidente, car l'opération de transport proprement dite n'est que l'un des éléments d'un processus industriel ou commercial assez complexe. Les critères de choix de l'usager sont donc multiples et il faut être très prudent à la fois dans la définition des mesures et dans leur application.

Pour le moment, nous nous en tenons toujours à la politique précédemment définie, reposant sur le libre choix de l'usager et l'évolution récente de la conjoncture nous confirme dans cette attitude. Néanmoins, nous examinons actuellement dans quelles conditions un certain nombre d'actions incitant à une meilleure utilisation des systèmes existants pourraient être menées : il s'agit du transport combiné par semi-remorques ou grands conteneurs, du développement des embranchements particuliers, de l'amélioration du service offert par la S.N.C.F., du meilleur respect de la réglementation par les transporteurs routiers, etc.

E.L.T.

De nouvelles mesures ont été prises en matière de réglementation et de contrôle des transports routiers de marchandises (pesée des véhicules pour la lutte contre la surcharge, chronotachygraphe). Cela apporte une meilleure sécurité du trafic, envisagez-vous d'autres actions de ce genre ? Par ailleurs, pouvez-vous nous dire où en sont les études d'harmonisation des normes des véhicules au sein de l'Europe des neuf ?



Photo René Bail

M. COLLET

Pour répondre à la première partie de votre question, je voudrais attirer votre attention sur le fait que ces réglementations ne constituent pas un fait nouveau. Mais des problèmes se posent lorsqu'il s'agit de les faire respecter. En matière de charge des véhicules, nous améliorons, de concert avec la Direction des Routes, l'équipement des services en bascules et aires de pesée. Cet effort doit être poursuivi car il y a encore trop de véhicules en surcharge importante et une telle situation, outre qu'elle porte atteinte à la sécurité routière, est un facteur de concurrence déloyale entre transports routiers d'une part, entre rail et route d'autre part.

En ce qui concerne la réglementation communautaire concernant les temps de conduite et de repos, il ne faut pas oublier qu'elle a été prise en 1969. Mais le dispositif de contrôle s'est avéré tout à fait inefficace tant qu'on n'a pas eu recours au controlographe. C'est l'obligation faite aux transporteurs d'équiper leurs véhicules avec ce système qui leur a fait comprendre qu'il leur fallait maintenant se plier à la réglementation communautaire.

Alors bien sûr, on met en avant certaines dispositions excessivement rigides ou mal adaptées pour condamner l'ensemble. Mais les principales dispositions sont fondamentalement saines et constituent réellement un minimum. Comment l'atteindre ?

Comme, pour certaines entreprises, le respect de ces règles nécessite probablement une réorganisation de leur exploitation, nous allons procéder par étapes. Notre objectif est d'obtenir des organisations professionnelles leur accord sur un programme d'actions prioritaires de contrôle.

Il ne s'agit pas de modifier la réglementation actuelle - des discussions sont en cours à Bruxelles à ce sujet - ni de préfigurer ce que pourrait être une réglementation renouée, mais tout simplement de réaliser un progrès concret en faisant respecter par toutes les entreprises par priorité un certain nombre de limites en matière de temps de conduite et de repos. Durant une période de quelques mois l'action des corps de contrôle sera essentiellement éducative, ensuite elle sera répressive et nous avons l'intention d'agir à cet égard en liaison très étroite avec la Justice pour arriver à des résultats rapides. Nous discuterons ensuite d'une deuxième étape. Le transport routier n'est pas en effet dans une situation satisfaisante sur le plan des conditions de travail. Cette action implique bien entendu la coopération non pas seulement des entreprises mais des conducteurs.

En ce qui concerne l'harmonisation des normes des véhicules européens, nous sommes actuellement dans l'impasse. L'accord passé avec nos partenaires avant l'entrée de la Grande-Bretagne, de l'Irlande et du Danemark n'a pu être appliqué.

Nous restons donc avec 13 T par essieu, alors que les autres pays membres sont partisans d'une charge plus faible. Il serait inexact de dire que cet échec a porté préjudice au développement des transports internationaux, mais il n'en demeure pas moins qu'il s'agit là d'une situation peu satisfaisante. L'année 1975 permettra peut être une évolution des esprits, mais je ne suis guère optimiste.

E.L.T.

Quelle influence économique aura la conteneurisation sur l'exploitation des transports terrestres ?

M. COLLET

La conteneurisation ne constitue actuellement dans le domaine des transports terrestres qu'une activité relativement marginale. Elle n'a rien de comparable avec ce qui existe dans les transports maritimes ; elle en est actuellement en quelque sorte l'appendice.

Ceci n'est pas dû à l'équipement : les conteneurs sont normalisés ; les chantiers de transbordement adaptés au trafic, les portiques de manutention existent dans les gares, les ports sont bien équipés mais les entreprises industrielles ou commerciales ne le sont pas encore suffisamment.

Je crois que les transporteurs terrestres ne sont pas encore habitués à considérer le conteneur comme « leur mode de transport » mais simplement comme une marchandise que leur confient les armateurs. Ils ne sont pas encore organisés ni techniquement ni commercialement pour l'utiliser sur une grande échelle. C'est une question de temps, il faut laisser aux chargeurs et aux différentes entreprises le temps de s'organiser et de créer un véritable réseau rentable.

E.L.T.

Dans le domaine des transports terrestres, dégagant les lignes directrices qui devront guider les grandes orientations du VII^e Plan, M. Cavallé a déclaré que l'objectif essentiel serait d'arriver à une amélioration générale des transports, par une utilisation judicieuse des techniques nouvelles, mais aussi par un renforcement de la modernisation des moyens classiques, lesquels restent la base des services des transports collectifs. Comment, dès lors, ces orientations s'équilibreront-elles et quelles seront les priorités ?

M. COLLET

Votre question concerne essentiellement, je pense, les transports collectifs. Depuis 1970, diverses actions ont été engagées pour développer les initiatives et les techniques en matière de transports en commun, mais, au fil des années, nous avons finalement éprouvé quelques déceptions.

C'est que l'on constate une grande différence entre le coût réel des réalisations et les prévisions initiales, entre le stade expérimental et la réalisation en vraie grandeur. En outre on rencontre toujours plus de difficultés que prévu dans le choix du site pour la première ligne à construire, surtout si des incertitudes subsistent sur le plan de l'exploitation technique et commerciale. Tout ceci explique les hésitations de l'Administration à aller parfois plus avant, ce d'autant que les moyens de transports collectifs existants sont assez satisfaisants et en amélioration constante. C'est pourquoi l'avenir des techniques nouvelles peut apparaître actuellement plus limité qu'avant. Cependant la Direction des Transports Terrestres continue de contribuer au développement de certaines de ces techniques : ainsi pour le VAL qui devrait faire l'objet d'une décision quant à la possibilité de sa construction à Lille d'ici quelques mois, POMA 2000 dont l'expérimentation pourrait être achevée vers le milieu de cette année, ARAMIS dont la mise au point nécessite encore d'assez longs délais.

Nous encourageons aussi des systèmes de transport hectométrique comme le VEC qui sera en démonstration à Transport-Expo en avril prochain pour l'acheminement des visiteurs, tandis que la R.A.T.P. poursuit de son côté la mise au point du TRAX.

Nous n'abandonnons pas l'Aérotrain pour autant : des études complémentaires doivent être menées sur le système de propulsion ainsi que sur la recherche d'un nouveau site pour le modèle suburbain.

Parallèlement nous nous préoccupons avec les exploitants et les constructeurs du développement des moyens dits traditionnels : autobus, métro, trolleybus, tramways afin d'être en mesure de répondre rapidement à l'accroissement de la demande tant au point de vue quantitatif qu'à celui de la qualité.

E.L.T.

Dans le cadre du ramassage scolaire, une actualité récente a montré la nécessité d'accroître la sécurité des transports d'enfants. Comment lutter contre la vétusté de certains véhicules et contre l'insuffisance d'abris pour les écoliers qui attendent le passage des cars ?

M. COLLET

La sécurité des transports de ramassage scolaire revêt une grande importance en raison du grand nombre d'enfants transportés et de l'impact des accidents sur l'opinion publique. L'an dernier nous avons fait étudier par une Commission interministérielle présidée par M. Devouge, Inspecteur Général, les causes des accidents mortels survenus au cours des douze mois précédents. Elle en a recensé vingt-deux, ce qui est trop, bien sûr, mais représente un risque faible par rapport aux autres catégories de transport par route. Dans neuf de ces cas les accidents se sont produits du fait de l'imprudence des enfants et huit de ces accidents ont eu lieu lors du chargement ou du déchargement des enfants. Dans sept cas le conducteur de l'autocar a été l'origine de l'accident, mais deux fois sur ces sept cas à cause d'infrastructures défectueuses. Dans les six derniers cas, ce sont les autres conducteurs qui ont été l'origine de l'accident.

Comment remédier à cela ?

Il faudrait avant tout parvenir à un meilleur aménagement des aires de ramassage scolaire qui devraient être suffisamment éclairées, délimitées d'une manière ou d'une autre et suffisamment à l'écart de la circulation. Cela suppose un effort des collectivités locales.

Mais je crois que le point essentiel est affaire d'éducation et que les enfants devraient, en cette matière, recevoir une formation véritable dans les écoles. Il est indispensable par exemple de leur apprendre à ne pas traverser derrière un autocar ou à surgir brusquement soit derrière, soit devant un véhicule lorsqu'ils en descendent. Ainsi l'éducation nationale compléterait efficacement l'action vigoureuse engagée par la Délégation à la Sécurité Routière.



Photo René Bail

E.L.T.

Les perspectives de nos techniques dans le domaine des chemins de fer et des transports collectifs ne sont pas limitées à notre pays. Peut-on parler d'une politique européenne et même internationale pour ces nouveaux moyens de transport ?

M. COLLET

On ne peut pas réellement parler d'une politique européenne, voire internationale, pour les nouveaux modes de transport, car ceux-ci ne sont pas encore arrivés à un stade de développement suffisant. Il faut d'abord que ces modes parviennent au stade de l'exploitation commerciale en France si on veut pouvoir les présenter de manière crédible à l'étranger.

Nous nous employons à bien les faire connaître et à informer nos partenaires, notamment les Etats-Unis, des résultats obtenus.

Le problème est mieux résolu pour les moyens traditionnels qu'il s'agisse du chemin de fer (turbotrain) ou du métro. Grâce à l'action des organisations spécialisées, tel SOFRERAIL et surtout SOFRETU qui au cours des dernières années a obtenu de très bons résultats.

E.L.T.

Un régime de restriction à la circulation des poids lourds et des transports de matières dangereuses, pendant les week-end, a été mis en place en 1974, avec la possibilité de certaines dérogations (transports spéciaux ou sous température dirigée). Comptez-vous maintenir cette réglementation en l'état ou y apporter des modifications ?

M. COLLET

Cette réglementation a été rendue permanente par arrêté au début de l'année 1975. Son application en 1974 a montré qu'elle ne créait pas de réelles difficultés. Elle nécessite bien sûr une certaine souplesse : c'est aux préfets d'en juger, c'est à eux d'attribuer les dérogations nécessaires. Ils sont les mieux placés pour cela, étant entendu qu'ils doivent coordonner leur action.

E.L.T.

Quel est l'impact de la création de couloirs réservés aux autobus sur le trafic et sur la vitesse commerciale ?

M. COLLET

C'est un impact très satisfaisant, je voudrais vous citer quelques chiffres : pour Paris : gain de vitesse de 10 % : pour les retards supérieurs à un quart d'heure : diminution de 17 % : augmentation de la fréquentation : 8 %. Ces chiffres sont valables pour 75 km de couloirs. Nous comptons arriver très prochainement à plus de 100 km de couloirs dans la capitale.

Pour la province le résultat est aussi satisfaisant avec Lyon qui a opté en majorité pour des couloirs à contresens (système peut-être plus efficace, car les automobilistes ont moins tendance à les encombrer).

E.L.T.

Si de nouvelles mesures d'économie sont prises - augmentant sensiblement le volume de transport à assurer par la SNCF - cette dernière sera-t-elle capable d'y faire face ?

M. COLLET

Il est difficile de citer un chiffre global, qui n'aurait pas de signification technique, compte tenu de l'inégale situation respective des réseaux, le sud-est par exemple étant plus proche de la saturation que les autres. Je dirai cependant que la SNCF peut certainement absorber 10 % de trafic en plus par rapport à la moyenne 1974 (nous sommes au-dessous actuellement) et très probablement plus.

En ce qui concerne le matériel roulant de marchandises, des commandes importantes ont été passées en 1974 et le seront en 1975. Mais la SNCF entend également faire un effort sérieux pour améliorer les conditions de rotation des wagons d'une part en réduisant les retours à vide, d'autre part en diminuant la durée de rotation, qui se situe à un niveau encore trop élevé.

La situation dans les transports terrestres a été marquée par une activité très soutenue pendant le premier semestre, une pause pendant l'été et l'automne et une brutale dégradation à la fin de l'année pour les marchandises ; dans le domaine des voyageurs, elle a été marquée par de nombreux changements traduisant une nette évolution au profit des transports collectifs urbains et interurbains. Elle est également caractérisée, malgré une activité qui a été, en moyenne, satisfaisante, par des difficultés financières d'un grand nombre d'entreprises de transport routier et fluvial. 1974 est, enfin, une année d'interrogation quant à l'évolution du coût de l'énergie, qui a entraîné des évolutions sensiblement différentes des coûts et des tarifs de transport.

Les faits marquants en 1974

par Georges DOBIAS
adjoint au Directeur des Transports Terrestres



LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

L'activité a été soutenue dans les transports routiers et ferroviaires, plus faible dans le transport fluvial, à cause de la réduction des transports d'hydrocarbures et de matériaux de construction. Comptées selon la distance routière, comme le fait la Commission des Comptes des Transports de la Nation, les tonnes-kilométriques effectuées atteindraient :

103 milliards pour la route,

71 milliards pour le fer,

9 milliards pour la voie d'eau (sans le transit),

en augmentation respective de 15,5 %, 4,5 % et 1,5 % par rapport à 1973.

Il est frappant de voir que le volume global a crû nettement plus rapidement que le volume de la PIB (4,5 %) il faut sans doute en chercher une explication dans l'évolution des stocks. Depuis septembre, l'activité s'est sensiblement ralentie et a progressivement décru jusqu'en décembre, comme la PIB ; cette évolution a été aggravée par un phénomène de réduction des stocks en fin d'année.

Les tarifs ont évolué en fonction de l'accroissement des coûts, de manière très différente suivant les modes de transport ; la hausse des prix du transport ferroviaire a été la plus modérée : 3 crans en moyenne avec des augmenta-

tions supplémentaires pour certaines catégories de marchandises et les courtes distances, soit en moyenne 9,6 % ; cette augmentation, inférieure aux besoins exprimés par la S.N.C.F., a entraîné le versement par l'Etat à la Société nationale de 805 MF au titre des compensations tarifaires. Le niveau des barèmes minimums de la tarification routière obligatoire a augmenté de 7 crans à 7 crans 1/2 selon les distances, soit 19,10 à 20,60 %. Enfin, les tarifs fluviaux ont augmenté de 18 % environ. Cette hiérarchie des augmentations traduit en particulier la part croissante des coûts d'énergie dans les coûts de chacun des modes de transport. Cette évolution divergente, inhabituelle par rapport au passé, n'a pas entraîné, semble-t-il, de transfert important d'un mode de transport à un autre. Cette constatation s'explique, en partie, par les caractéristiques propres à chaque mode de transport et par le jeu de hausses qui sont intervenues de manière dispersée au cours de l'année (une hausse pour le chemin de fer, trois pour la route et trois pour la voie d'eau). Je n'aborderai pas les problèmes spécifiques de l'énergie, qui font l'objet d'un article de J.-P. Weiss.

Un seul fait marquant est à noter dans l'évolution de la réglementation : M. Cavaillé, Secrétaire d'Etat aux transports, devant la conjoncture mouvante, a décidé de ne pas ouvrir le contingent supplémentaire de licences de transport en zone longue demandé par les organisations professionnelles de la route.

Un groupe administratif, présidé par M. Barrillon, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, a déposé un rapport sur les auxiliaires de transport ; à l'initiative du Secrétaire d'Etat aux transports, les conclusions de ce rapport ont fait, en fin d'année, l'objet d'un examen avec les organisations professionnelles.

LES TRANSPORTS INTERURBAINS DE VOYAGEURS

L'année 1974 a été marquée par l'instauration de nouvelles vitesses limites de circulation des véhicules particuliers, qui se sont établies, en fin d'année :

- à 90 km/h sur l'ensemble du réseau routier,
- à 110 km/h sur 13.000 km de routes nationales principales,
- à 130 km/h sur les autoroutes et routes à chaussées séparées.

Cette nouvelle réglementation, l'augmentation du prix des carburants et l'accroissement sensible des péages sur autoroute, ont réduit l'accroissement du volume du trafic sur les routes à 3 % et entraîné une diminution sensible du trafic sur les autoroutes (— 15 %). On peut évaluer à 240 milliards de voyageurs-kilomètres le trafic interurbain de l'année 1974.

De son côté, la S.N.C.F. a acheminé 40 milliards de voyageurs-kilomètres sur le réseau hors Région parisienne, soit une augmentation moyenne de 4,5 %, très différente suivant les trains rapides, express ou omnibus.

Les services routiers, pour lesquels n'existent pas de statistiques fiables, ont continué à traduire une évolution habituelle (baisse de trafic sur les lignes régulières, augmentation pour les transports spécialisés - scolaires ou de ramassage ouvrier - et occasionnels).

Enfin, les tarifs des transports de voyageurs ont augmenté de 7,5 % pour le chemin de fer et de 12,8 % au maximum pour les transports routiers. Le Gouvernement a décidé, en vue de limiter la hausse des transports collectifs, de ramener, le 1^{er} juillet 1974, le taux de la T.V.A. de 17,6 % à 7 %, ce qui s'est traduit par une augmentation de recettes pour les entreprises analogue à une hausse supplémentaire de tarifs légèrement inférieure à 10 %.

Il faut signaler deux décisions importantes prises lors du conseil restreint du 6 mars 1974 consacré à l'énergie :

- L'élaboration des schémas régionaux de transport de voyageurs, en priorité dans six Régions pilotes (Alsace, Centre, Limousin, Lorraine, Pays-de-la-Loire et Poitou-Charentes), les décisions de transfert de services omnibus ferroviaires devant intervenir dans ce cadre.

Un groupe de travail, présidé par M. Grégoire, Conseiller d'Etat, a été créé en vue de donner aux Régions les directives méthodologiques nécessaires. Cette procédure fait l'objet d'un article de Ch. Malaurie.

- Le lancement des procédures administratives préalables aux travaux de construction de la nouvelle ligne ferroviaire Paris-Sud-Est pour une mise en service en 1980.

Retardées par des raisons administratives, la décision de lancer l'enquête préalable de déclaration d'utilité publique de la ligne ferroviaire Paris-Sud-Est, a été prise au début de 1975. Cette ligne, à traction électrique, rejoindra par le tracé le plus direct Paris à Lyon ; elle comportera par ailleurs une bretelle en direction de Dijon ainsi qu'un raccordement à

Mâcon avec la ligne existante, afin d'offrir à la capitale de la Bourgogne une excellente qualité de desserte.

LES TRANSPORTS URBAINS DE VOYAGEURS

Sur le plan des trafics, l'année 1974 a été caractérisée par un renversement des tendances ; pour la première fois depuis de nombreuses années, le trafic a crû sur la plupart des réseaux de transport urbain. Les chiffres disponibles ne permettent pas de caractériser cette tendance en dehors de la Région parisienne.



*Équipement de la ligne N° 6
en matériel sur pneu
(cliché Alstom)*

Selon les premiers résultats de l'année, le trafic de la R.A.T.P. a augmenté de 1 % sur le réseau ferré et de 4,9 % sur le réseau routier (+ 7,7 % à Paris et 3,5 % en banlieue) ; le trafic de la banlieue S.N.C.F. a augmenté d'environ 3 %.

Les tarifs de transports urbains sont restés stables en Région parisienne et n'ont subi que des hausses modérées en province ; malgré la réduction du taux de la T.V.A. intervenue en juillet, il en est résulté des charges sensiblement plus importantes pour l'Etat, en Région parisienne, et les collectivités locales.

Les faits marquants de l'année 1974 portent sur :

- le lancement des études des dossiers d'agglomération en vue de la préparation du VII^e Plan ;
- l'extension du versement des employeurs pour les transports aux agglomérations de plus de 100.000 habitants ;
- la mise en place des procédures administratives relatives au versement transport dans la plupart des agglomérations de plus de 300.000 habitants ;
- la mise en œuvre de plans de circulation dans un certain nombre de grandes villes, notamment à Lyon ;
- la mise en œuvre d'une expérience pilote à Besançon de plans de circulation, de restructuration du réseau d'autobus et de limitation de l'accès des voitures automobiles dans le centre de la ville.

Sur le plan des investissements concernant les transports collectifs, il faut noter :

- dans la Région parisienne, l'ouverture du premier tronçon de la ligne ferroviaire desservant la ville nouvelle d'Evry avec la gare de Grigny, la mise en service du tronçon Miromesnil - St-Lazare de la ligne de métro n° 13, celle du tronçon Echat - Créteil de la ligne n° 8, la poursuite des travaux de la gare de St-Quentin-en-Yvelines et de la ligne ferroviaire Aulnay - Roissy-en-France, pour la S.N.C.F., du tronçon central du R.E.R. entre Auber et Nation, de la ligne de Marne-la-Vallée et du prolongement de la ligne de Sceaux de Luxembourg à Châtelet, des lignes de métro 13 - 14 et des prolongements des lignes n° 13 à St-Denis et n° 14 à Châtillon, l'équipement de la ligne n° 6 en matériel sur pneu ;
- en province, la poursuite des travaux des premières lignes de métro à Lyon et Marseille.

Le Gouvernement a décidé, en juillet, de ne pas construire la liaison par Aérotrain entre La Défense et Cergy-Pontoise.

Les autorisations de programme de la R.A.T.P. ont atteint 1.646 MF; celles de la S.N.C.F. 573 MF, dont au total 305,5 MF au budget de l'Etat ; enfin, le budget de l'Etat a réservé 64 MF pour les métros de province.

LES QUESTIONS SOCIALES

L'année sociale 1974 est caractérisée par un certain calme : aucune grève importante n'est venue perturber le déroulement de son cours. Un accord salarial a été conclu à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P. et la S.N.C.F. a appliqué un horaire de 40 heures. Les augmentations des masses salariales ont permis de maintenir dans les entreprises nationales une progression du pouvoir d'achat d'environ 1,5 % conformément aux accords. Dans les transports routiers, la convention collective a prévu des évolutions différentes pour les transports de marchandises et de voyageurs et les parties n'ont pas encore pu se mettre d'accord sur l'évolution des salaires pour l'ensemble de l'année 1974.

Dans le transport routier, la situation de l'emploi a été caractérisée par un certain manque de personnel qualifié, notamment de chauffeurs routiers pendant la première partie de l'année. Pour le pallier, l'A.F.T. a développé un effort important de formation de conducteurs routiers ainsi que Promotrans. Dans la batellerie, l'Association pour la Formation Professionnelle a lancé, avec l'aide de l'Office National de la Navigation, un effort de formation des apprentis.

Le permis de « super » poids lourds C1 a été mis en place pour les conducteurs de poids lourds et ensembles articulés au-dessus d'un certain tonnage, en vue d'améliorer la qualification professionnelle des conducteurs.

Une nouvelle tranche de véhicules a été équipée de contrôlographes (véhicules du parc les plus lourds ou destinés au transport de marchandises) et le contrôle portant sur la présence et le fonctionnement de ces installations a été renforcé. Une étude statistique portant sur les résultats des enregistrements a été effectuée sur 23.000 disques. Ces caractéristiques du comportement des conducteurs ainsi notées permettront de définir les mesures à prendre pour remédier aux anomalies constatées. Enfin, un appel d'offres a été lancé par la Direction des Transports Terrestres en vue de construire un lecteur optique destiné à lire automatiquement les principaux enregistrements recueillis sur les disques. Le choix du matériel n'est pas encore intervenu.

LA REFORME DES STRUCTURES DE LA DIRECTION

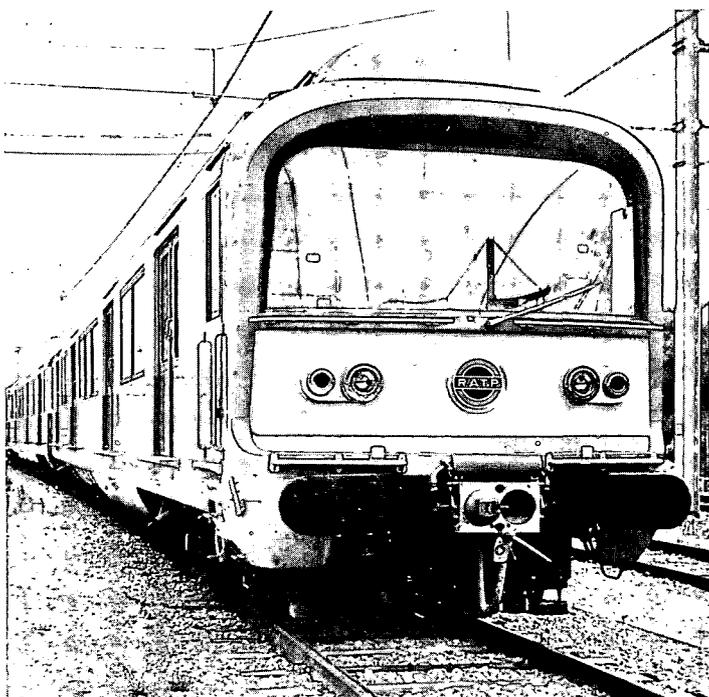
Une réforme importante a été mise en place en décembre 1974. Elle fait l'objet d'un article spécial.

*
* *

Je me garderai de tirer des conclusions de ce bilan. La réalité pourra apparaître rose ou grise aux yeux des uns et des autres. Le bilan insuffisant ou satisfaisant.

Que chacun juge.

Le RER
(cliché Alsthom)



Depuis la fin de l'année 1974 l'organisation de la D.T.T. a été modifiée.

Dans le passé, d'autres modifications étaient intervenues. Il faut rappeler que la structure ancienne de la direction était fondée sur une distinction entre modes de transport : fer, route puis voie d'eau et canalisations. Cette structure a évolué progressivement vers une organisation plus fonctionnelle. L'étape précédente avait été marquée par la suppression du service des affaires générales, l'éclatement du service des transports routiers et la mise en place de la sous-direction des affaires générales, le service des chemins de fer restant le seul service vertical.

En apportant maintenant de nouvelles modifications à l'organisation de la Direction des Transports Terrestres on a voulu supprimer, dans certains domaines, la dispersion des responsabilités, la complication des communications et le risque d'excessifs cloisonnements. La nouvelle structure est basée non plus sur les divers modes de transport, mais sur des secteurs ou des marchés partiels sur lesquels interviennent tous les transports.

La réalisation de cet objectif a nécessité des transformations relativement importantes.

Les principaux éléments de la nouvelle organisation sont les suivants :

- suppression du Service des chemins de fer,
- création, par renforcement ou scission, de trois services fonctionnels :
 - transports urbains,
 - transports interurbains de voyageurs,
 - transports de marchandises.

chacun ayant complète responsabilité dans son domaine, quel que soit le mode de transport concerné.

- maintien du Service du travail et de la main-d'œuvre,
- maintien de la sous-direction des affaires générales et financières, la division AGF/D étant supprimée et remplacée par une division « Moyens généraux »,
- création de trois divisions fonctionnelles auprès du directeur et de son adjoint :

- coordination,
- études économiques,
- sécurité et technique.

La répartition des attributions entre services et divisions ainsi modifiés est la suivante :

I - Auprès du Directeur et de son adjoint, sont placés :

a - un groupe « Inspections générales » composé de quatre Inspecteurs généraux (MM. Artaud-Macari, Devouge, Lecomte et Merlin) travaillant

Les nouvelles structures de la Direction des Transports Terrestres

directement pour la Direction des Transports Terrestres et de leurs assistants (MM. Brandeis, Ingénieur en chef des ponts et chaussées, Jocard et Dandine, administrateurs civils).

b - un groupe « Relations internationales » dirigé par le Haut fonctionnaire chargé des relations internationales M. Billet, assisté de MM. Gauthier et Harburger, ce groupe étant commun au Ministère de l'Équipement et au Secrétariat d'État aux Transports.

c - trois chargés de missions :

- M. Marrec, Ingénieur en chef des ponts et chaussées pour les questions techniques.
- M. Marcel, Administrateur civil hors classe (également responsable des questions « Défense ») pour les questions de formation professionnelle.
- M. Carli, Administrateur civil, pour les relations publiques.

II - Relèvent également du Directeur et de son adjoint les trois divisions fonctionnelles :

a - Division Coordination (c) dirigée par M. Piétri, Administrateur civil.

Cette division est chargée de la tutelle générale de la S.N.C.F., de la législation et de la réglementation générales sur la coordination des transports (loi et décret de 1949) de la déconcentration et régionalisation. Elle assure également la coordination administrative nécessaire entre les divers services, notamment en matière de contrôle du transport routier, de l'établissement des programmes d'inspection, du programme d'action de la D.T.T. et du rapport annuel d'activité. Elle a la responsabilité de la confection d'une note d'information.

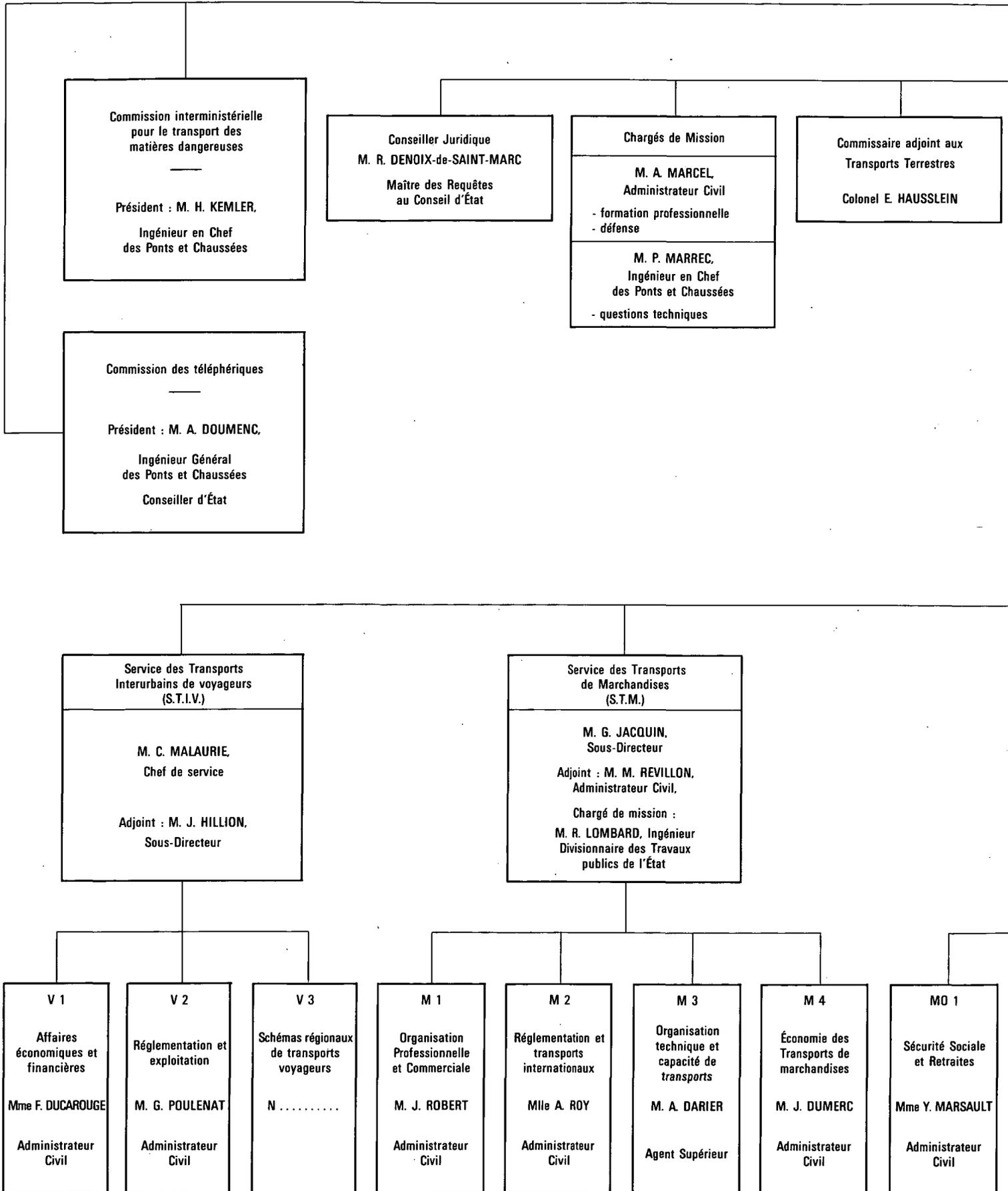
b - Division des Etudes Economiques (E) dirigée par M. Weiss, ingénieur des ponts et chaussées.

Cette division est chargée d'études à moyen et long terme relatives aux modes de transport, aux problèmes liés à l'énergie. Relèvent également de ses attributions la préparation du Plan, l'étude des grands projets, la recherche et le développement de nouveaux modes de transports en liaison avec l'Institut de recherche des transports et la délégation générale à la recherche scientifique et technique (D.G.R.S.T.) ainsi que la coordination des programmes statistiques et la liaison avec le service des affaires économiques et internationales et la direction de la prévision du ministère de l'économie et des finances.

c - Division Sécurité et Technique (T) dirigée par M. Thibault, ingénieur des ponts et chaussées.

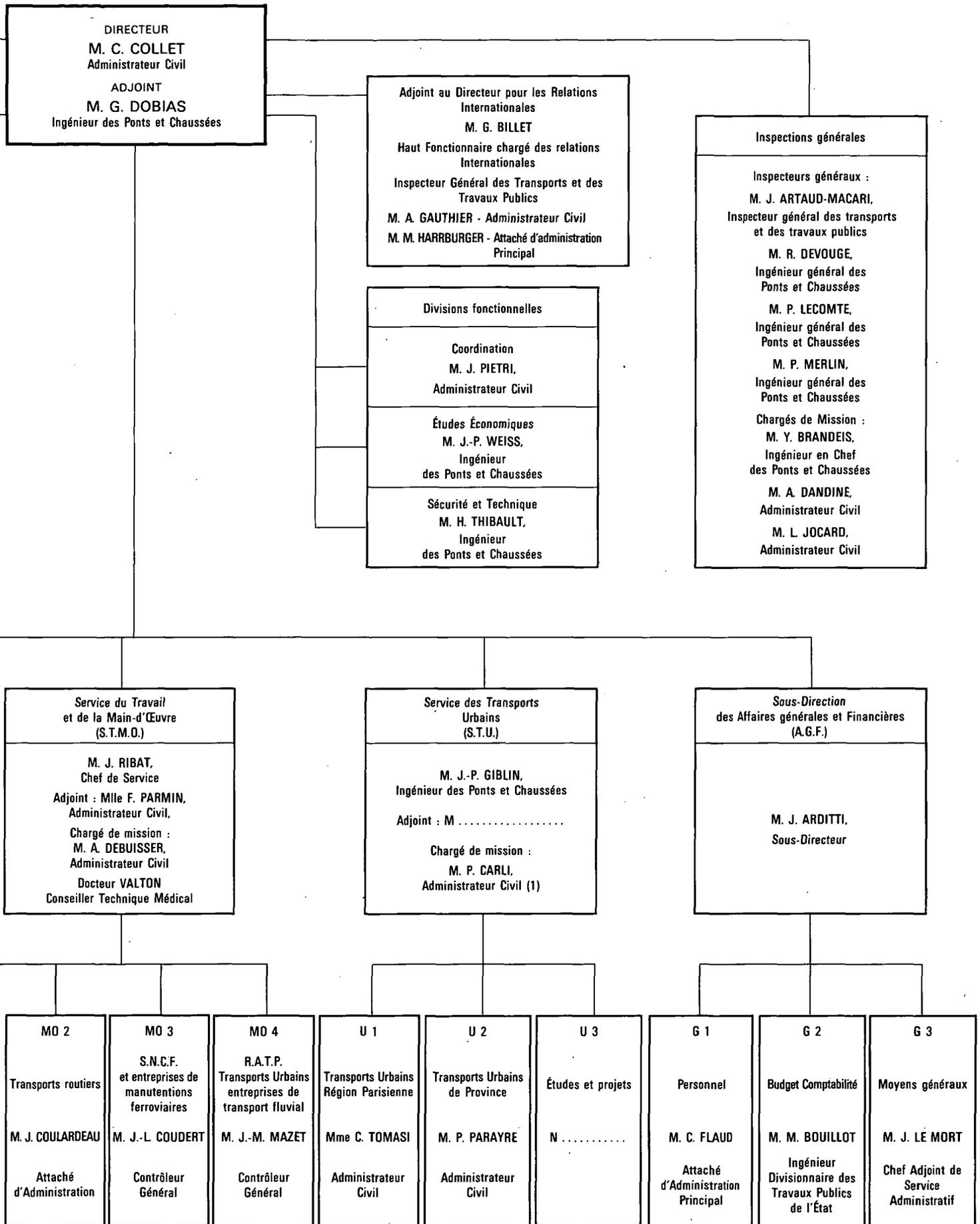
Cette division assure les études techniques intéressant la direction des

DIRECTION DES



(1) également chargé des relations publiques de la direction.

TRANSPORTS TERRESTRES



transports terrestres. Dans le domaine de la sécurité, elle est chargée de la réglementation générale concernant la sécurité de l'exploitation de tous les transports collectifs, des remontées mécaniques, de l'automatisation des passages à niveau, des enquêtes sur les accidents fer et route. Dans le domaine technique, elle est appelée à formuler un avis sur les grands projets d'investissements et instructions mixtes, assure les études sur l'évaluation technique des nouveaux modes de transport, sur les problèmes techniques liés à la sécurité routière et les divers projets d'infrastructure.

III - Quatre services et une sous-direction dont l'organisation interne et les attributions sont les suivantes :

1 - Le service des transports interurbains de voyageurs (S.T.I.V.) dont le chef est M. Malaurie assisté d'un sous-directeur, M. Hillion.

Ce service comprend 3 divisions :

V1 - Affaires économiques et financières,

Chef de division : Mme Ducarouge, administrateur civil.

- Données statistiques (recensement des entreprises, trafic, parcs ferroviaires et routiers).
- Programmation (contribution à la préparation du plan, programme d'équipement de matériels voyageurs).
- Questions commerciales, tarifaires et fiscales et problèmes financiers particuliers.

V2 - Réglementation et l'exploitation,

Chef de division : M. Poulenat, administrateur civil.

- Plans de transports ferroviaires et routiers.
- Instruction administrative des projets d'infrastructures nouvelles.
- Transports ferroviaires.
- Services réguliers routiers.
- Services routiers occasionnels.
- Transports spéciaux.
- Transports routiers internationaux.
- Remontées mécaniques.

V3 - Schémas régionaux de transports de voyageurs,

(Le Chef de division n'est pas encore désigné).

- Animation et coordination de l'établissement des schémas régionaux.
- Réforme des procédures administratives et financières.

2 - Le service des transports de marchandises (S.T.M.) dirigé par M. Jacquin, sous-directeur, assisté de M. Revillon, administrateur civil ; M. Lombard, ingénieur divisionnaire des TPE est chargé de mission auprès du chef de service.

Ce service comprend 4 divisions :

M1 - Organisation professionnelle et commerciale,

(Le Chef de division n'est pas encore désigné).

- Tarifs : structures et niveaux dans les divers modes de transports.
- Affrètement pour la route, le fer et la voie d'eau.
- Tutelle des organismes professionnels.

M2 - Réglementation de l'exploitation et transports internationaux,

Chef de division : Mlle Roy, administrateur civil.

- Régime administratif de l'exploitation par route et la voie d'eau.
- Contrôle du respect de la réglementation (sauf contrôle tarifaire).
- Transports internationaux : accords et conventions tous modes de transport.

M3 - Organisation technique et capacité de transports,

Chef de division : M. Darier, agent supérieur.

- Capacité de transport par route, fer et voie d'eau : contingents, autorisations d'investissements.
- Transports de matières dangereuses.
- Transports spéciaux (transports sous température dirigée, transports combinés, etc.).

M4 - Economie des transports de marchandises,

Chef de division : M. Dumerc, administrateur civil.

- Etudes économiques et analyse du marché (les coûts et leur évolution, la formation des prix, les problèmes liés à l'énergie, contribution à la préparation du Plan).
- Structures socio-économiques et financières des entreprises.
- Statistiques et informatique.

3 - Le service des transports urbains (S.T.U.) dirigé par M. Giblin, ingénieur des ponts et chaussées. M. Carli administrateur civil chargé de mission auprès de lui est également chargé des relations publiques de la direction.

Ce service comprend 3 divisions :

U1 - Transports urbains dans la Région Parisienne,

Chef de division : Mme Tomasi, administrateur civil.

- Données statistiques relatives aux déplacements dans la Région Parisienne.
- Questions institutionnelles : rôle respectif des diverses collectivités publiques et des administrations.
- Questions financières et tarifaires.
- Programme d'équipement.
- Tutelle générale des entreprises de transport en commun : R.A.T.P., S.N.C.F., A.P.T.R. - et du Syndicat des Transports Parisiens.

U2 - Transports urbains de Province,

Chef de division : M. Parayre, administrateur civil.

- Données statistiques.
- Questions institutionnelles.
- Programmation générale.
- Questions financières et tarifaires.
- Service ferroviaire de banlieue des villes de province.
- Contrats de programme.

U3 - Etudes et projets,

(Le Chef de division n'est pas encore désigné).

- Directives pour l'établissement des projets.
- Gestion des crédits de subvention des essais et expérimentations.
- Assistance aux collectivités.
- Suivi des opérations importantes.

4 - Service du travail et de la Main-d'Œuvre (S.T.M.O.) Chef du service :

M. Ribat, assisté de Mlle Parmin, administrateur civil.

M. Debuisser, administrateur civil est chargé de mission auprès du chef de service.

Ce service comprend 4 divisions :

MO1 - Sécurité sociale et régimes de retraites,

Chef de division : Mme Marsault, administrateur civil.

- Réglementation particulière de la Sécurité sociale dans les transports terrestres - Coordination avec le régime général.

MO2 - Transports routiers,

Chef de division : M. Coulardeau, attaché d'administration.

- Réglementation - conventions collectives - Hygiène et sécurité - rémunération

tions - Emploi et formation professionnelle - règlements C.E.E.

MO3 - S.N.C.F. et entreprises de maintenentions ferroviaires,

Chef de division : M. Coudert, contrôleur général de la main-d'œuvre.

- Réglementation des conditions de travail - Statut du personnel et conventions collectives - Rémunérations - Hygiène et sécurité - Emploi et formation professionnelle - Conflits collectifs.

MO4 - R.A.T.P. - Transports urbains - entreprises de transport fluvial,

Chef de division : M. Mazet, contrôleur général de la main-d'œuvre.

- Voies ferrées d'intérêt local - remontées mécaniques - wagons-lits - Réglementation des conditions de travail - Statut du personnel et conventions collectives - Rémunérations - Hygiène et sécurité - Emploi et formation professionnelle - Conflits collectifs.

5 - La sous-direction des affaires générales et financières (A.G.F.) dirigée par M. Arditti, sous-directeur, comprend 3 divisions :

G1 - Personnel,

Chef de division : M. Flaud, attaché d'administration principal.

- Liaison avec la Direction du personnel et de l'organisation des services.
- Gestion du personnel en service à la D.T.T.
- Gestion et avancement des personnels des services extérieurs.
- Formation permanente et promotion professionnelle.
- Distinctions honorifiques et gestion des frais de mission.

G2 - Budget - Comptabilité,

Chef de division : M. Bouillot, Ingénieur divisionnaire des T.P.E.

- Préparation du Budget annuel.
- Exécution et suivi du budget.

- Recouvrement des fonds de concours.

- Mise en informatique des données budgétaires.

- Liaisons avec la DAFAG - la Direction du Budget et la Cour des Comptes.

- Mise en jeu de la responsabilité de l'Etat (règlement des sinistres).

- Marchés de la Direction.

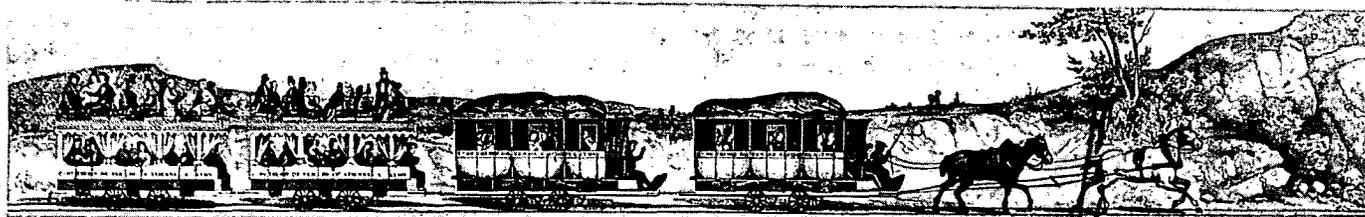
G3 - Moyens généraux,

Chef de division : M. Lemort, chef adjoint de service administratif.

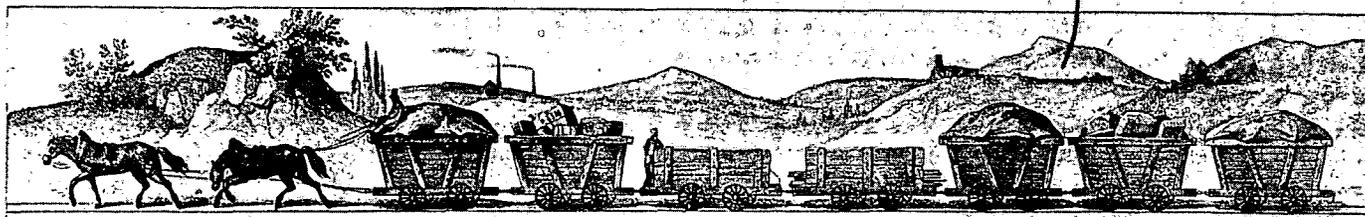
- Organisation matérielle de la D.T.T. :

- locaux,
- mobilier de bureau,
- dactylographie et reprographie,
- machines de bureau,
- fournitures de bureau,
- parc automobile affecté à la direction,
- archives,
- organisation du courrier.
- Coopération technique.

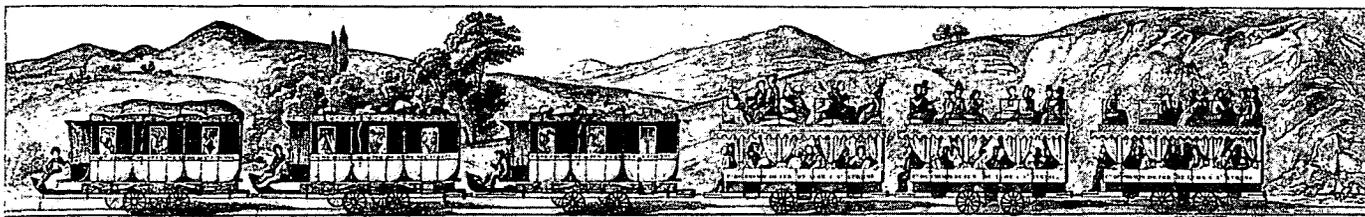
CHÉMIN DE FER DE LYON À ST ETIENNE.



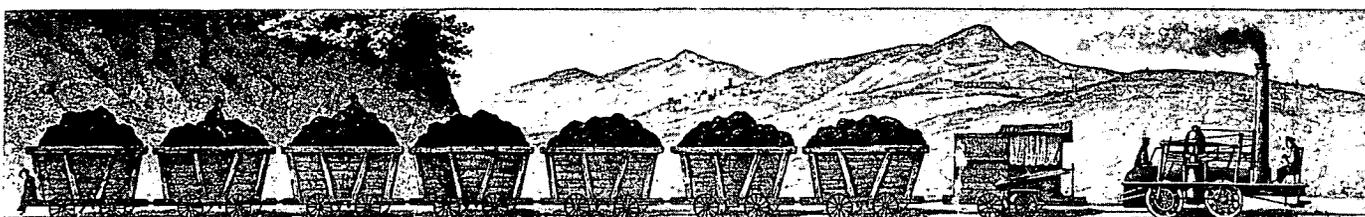
Voitures pour voyageurs de 1^{re} classe dites financières & de 2^e classe dites ordinaires.



L'envoi de wagons chargés de marchandises.



Voitures pour voyageurs descendant sans chevaux ni mulets de St Etienne à Givors.



L'envoi de wagons chargés de houille tirés par un remorqueur à vu tout.

Chemin de fer de Lyon à St. Etienne

On ne peut traiter de la politique communautaire concernant les transports, sans souligner, dès le départ, que ce secteur fait l'objet de dispositions spécifiques dans le Traité de Rome.

C'est en effet le seul secteur avec celui de l'Agriculture auquel les auteurs du Traité ont réservé un Titre spécial, le Titre IV, articles 74 à 84, considérant qu'il s'agissait de deux secteurs pour lesquels l'application des règles générales du Traité ne pouvaient pas intervenir d'une manière aussi directe que pour les autres secteurs industriels et commerciaux.

Au sein de la politique européenne, si la politique des transports est ainsi appelée à présenter certaines particularités, il n'en reste pas moins que les dispositions relevant de cette politique doivent évidemment s'inscrire dans le cadre général des objectifs du Marché Commun et contribuer à la mise en œuvre de celui-ci.

temps, les données générales sur les plans politique, économique et social évoluaient. De même l'entrée de trois nouveaux Etats dans le Marché Commun au 1^{er} janvier 1973 a eu pour effet d'ajouter à la complexité des problèmes.

En définitive, l'action à entreprendre, et qui a été entreprise, était conditionnée en premier lieu par le souci de régler, du point de vue communautaire, l'organisation d'un secteur important pour le développement économique et le progrès social sans oublier ses effets sur les plans de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la qualité de la vie et, en second lieu, par la nécessité de trouver des solutions conformes aux objectifs du Marché Commun.

C'est de cette façon que les problèmes ont été abordés. Après une période de réflexion qui a duré jusqu'aux environs de l'année 1965, des principes généraux ont pu être définis qui, malgré les difficultés de mise en œuvre ont pu trouver

LA POLITIQUE EUROPEENNE COMMUNE DES TRANSPORTS

par Georges BILLET,
*adjoint au Directeur des Transports Terrestres pour
les relations internationales*



En définitive, il s'est donc agi de mener en matière de transports une action communautaire d'une nature particulière puisqu'il n'y avait pas seulement à rechercher la suppression de toutes les discriminations et de toutes les entraves aux échanges (comme par exemple l'élimination des droits de douanes), mais à élaborer une politique.

Cet aspect spécifique de l'action à mener concernant les Transports explique pour une grande part les relatives lenteurs que l'on a enregistrées dans le progrès de la politique communautaire concernant ce secteur.

La possibilité de trouver une position commune a été en outre rendue particulièrement complexe par les différences profondes existant entre les situations nationales quant au rôle et à la mission dévolus aux transports.

Les difficultés se sont encore aggravées du fait qu'au fil du

leur application. L'on peut maintenant considérer que cette orientation de fond a trouvé son aboutissement lors du Conseil du 11 décembre 1974 sous présidence française. Il reste maintenant à examiner les développements nouveaux à prévoir.

Les trois points suivants doivent donc être examinés pour faire un tour aussi complet que possible du sujet :

1° les problèmes posés par le secteur des transports, compte tenu de son importance et des difficultés liées aux politiques nationales ;

2° la mise en œuvre de la politique des transports depuis la signature du Traité de Rome jusqu'à la période actuelle ;

3° les problèmes que l'on rencontre maintenant pour le développement de la politique européenne commune des transports.

I - LA PLACE ET L'ORGANISATION DU SECTEUR DES TRANSPORTS.

Qu'il soit nécessaire de mettre en œuvre une politique communautaire des transports cela n'est pas douteux, mais il est non moins certain qu'il ne pouvait être facile de dégager les éléments de cette politique et d'en prévoir le dispositif d'application.

1 - La nécessité d'une politique des transports.

Il est clair qu'en raison du rôle des transports dans l'économie, il convenait que leur organisation ne fasse pas obstacle à la réalisation des objectifs du Traité.

Pour mieux illustrer l'importance de ce secteur on citera quelques chiffres :

- La part du secteur des transports de la Communauté dans le PNB représente environ 6 %, contre 5 % à l'agriculture.

- Les échanges entre les Etats membres ont été en valeur courante, multipliés par 7 depuis 1957.

- Si le transport en commun de voyageurs n'a pratiquement pas progressé à l'exception du transport par avion où l'on constate une progression de 163 % du nombre de voyageurs entre 1963 et 1971, pour les transports de marchandises, par contre, on note que :

- Le volume du trafic global de marchandises à l'intérieur de la Communauté des Six a augmenté de 42 % entre 1963 et 1970.

- Le trafic international pour les trois modes de transports terrestres et la navigation maritime entre les Six a atteint 320 millions de tonnes en 1970 et 420 millions de tonnes entre les Neuf avec une progression annuelle de 10 %.

Par ailleurs, la part des transports dans les investissements globaux des entreprises peut être évaluée à 15-20 %.

Enfin, il s'agit d'un secteur comportant plusieurs millions d'emplois dont 1,3 million concernant les seuls chemins de fer.

On mesure donc en fonction de ces chiffres les perturbations que le secteur des transports pourrait apporter à la mise en œuvre du Marché Commun si ce secteur n'était pas adapté aux objectifs poursuivis.

2 - Les difficultés de la mise en œuvre d'une politique communautaire.

Ces difficultés sont d'ordres multiples.

Elles sont de caractère économique et social, institutionnel, structurel, juridique, et en définitive politique.

- Les difficultés de caractère économique et social.

Compte tenu de leur rôle et de leur place dans la vie de chacun des Etats, les transports ont toujours fait l'objet d'une attention particulière de la part des gouvernements.

Très contrôlés, les transports peuvent être utilisés comme un moyen d'intervention dans l'économie, surtout s'agissant des chemins de fer qui, pour des raisons d'ordre divers surtout historique et structurel, constituent un mode pilote et d'utilisation facile.

En outre, il convient d'apprécier l'importance du secteur des transports pour chacun des Etats de la Communauté.

Le problème n'est pas le même s'agissant de la France, par exemple, ou des Pays-Bas pour lesquels le secteur des transports est un élément vital.

- Les difficultés d'ordre « institutionnel ».

Le régime des transports est extrêmement différent entre les Etats.

S'agissant des chemins de fer notamment, la position des Etats est des plus variables.

En outre, le problème du contingentement des transports routiers est traité d'une manière différente selon les Etats, soit en fonction de leurs préoccupations concernant les chemins de fer, soit en fonction de la place qu'occupent les transports dans leur économie.

- Les difficultés de caractère structurel.

Alors que les chemins de fer sont des entreprises centralisées, souvent de caractère public, les entreprises de transport routier et de navigation intérieure sont extrêmement atomisées et de caractère artisanal le plus souvent.

- Les difficultés de caractère juridique.

Il n'est pas simple de prévoir une organisation communautaire alors que les Etats sont liés par d'autres Traités. Tel est le cas par exemple pour le Rhin.

- Les difficultés d'ordre politique.

En fait cette question reprend toutes les autres qui viennent d'être exposées.

La solution possible est fonction de l'importance que les Etats attachent à ces questions.

On mesure ainsi les difficultés de progression que l'on peut rencontrer et dont il n'est pas évident, en première approche, qu'elles puissent être réglées dans un esprit communautaire.

II - LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS.

2.1. - Le démarrage de la politique des transports :

Après une période de réflexion de plusieurs années, les principes fondamentaux de la politique des transports ont été définis en 1965 par deux décisions de base du Conseil :

- La décision du 13 mai 1965 relative à l'harmonisation des dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemins de fer et par voies navigables.

- La décision, dite encore accord du 22 juin 1965 traitant de l'organisation du marché des transports de marchandises visant également au rapprochement des conditions d'organisation des divers marchés et prévoyant un régime des prix et des tarifs permettant d'assurer l'équilibre et la surveillance du marché.

Afin de donner à ces décisions de principe une forme opérationnelle, le Conseil définissait en 1966 et en 1967 un programme de travail assorti d'un calendrier.

C'est à la réalisation de ces décisions que le Conseil a travaillé depuis cette date.

On notera que toutes les dispositions prises ou envisagées ne concernaient que les transports terrestres. Les transports aériens et maritimes ainsi que les ports sont restés jusqu'alors en dehors de la mise en œuvre de la politique communautaire, en raison des dispositions de l'article 84, 2^e alinéa, qui prévoit que dans ces secteurs le Conseil décidera à l'unanimité des dispositions qui devraient être prises s'il y a lieu.

2.2. - Les principes de la politique des transports :

Les principes et les actions arrêtés par le Conseil sont étroitement inspirés par le souci d'introduire le jeu des lois du marché dans le secteur des transports.

Cette orientation générale était la transposition au niveau des transports des principes des règles et des objectifs du Traité de Rome. L'ouverture du marché des transports à la concurrence, qui correspondait ainsi à l'esprit général du Traité, s'inscrivait aussi dans les perspectives de progression économique résultant du Marché Commun et auquel il convenait de faire participer les transports par la création des conditions d'un dynamisme d'entreprise.

Libéralisation et harmonisation constituaient le « leitmotiv » de l'organisation du marché.

2.3. - Les mesures intervenues.

2.3.1. - Les dispositions prises jusqu'en 1972.

La période 1965/1972 a été marquée par l'intervention de multiples décisions d'ordres divers (règlements, directives ou simples décisions) dont une bonne vingtaine de décisions fondamentales.

Toutes ces décisions correspondent bien au dispositif envisagé au départ. On notera au passage qu'elles ont toutes été marquées par les conceptions françaises et que notre pays a beaucoup contribué à leur aboutissement.

Parmi les plus importantes, on citera :

- le Règlement de 1969 relatif aux obligations de service public dans les transports et à la compensation financière des charges qui en résultent pour ces modes de transports ;

- le Règlement de 1969 relatif à la normalisation des comptes des chemins de fer, destiné tout à la fois à assurer la transparence des comptes de ces entreprises, à dégager leurs charges particulières et anormales et à définir les règles de compensation financière de ces charges afin de rétablir l'équilibre des conditions d'accès au marché ;

- le Règlement de 1970 sur les aides dans les transports ;

- le Règlement 543/69 du 25 mars 1969 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et qui, par les dispositions prises en matière de temps de conduite et de repos des chauffeurs, vise tout à la fois à assurer une égalisation des conditions de concurrence, une amélioration de la sécurité routière et une amélioration sur le plan social des conditions de travail des chauffeurs routiers. Ce Règlement est d'ailleurs complété par le Règlement 1463/70 du 20 juillet 1970 qui prévoit l'installation d'un appareil de contrôle (contrôlographe ou tachygraphe) sur les véhicules routiers à partir du 1^{er} janvier 1975. La France a d'ailleurs anticipé la mise en œuvre de ce Règlement en rendant obligatoire l'appareil de contrôle sur certains véhicules à partir du 1^{er} janvier 1973.

On citera également :

- le Règlement de 1968 créant un contingent communautaire pour les transports routiers internationaux de marchandises ;

- le Règlement de 1968 instituant un régime de tarification obligatoire pour les transports routiers internationaux de marchandises ;

- la décision prise en 1972 en vue de l'ouverture de négociations avec les Etats membres de la Convention de Mannheim, la Suisse en particulier, pour la mise en place d'un régime d'immobilisation temporaire des bateaux naviguant sur le Rhin et la Moselle canalisés ;

- diverses décisions visant à l'institution d'un système de tarification des infrastructures.

2.3.2. - L'année 1973.

C'est l'année de fléchissement dans la poursuite de la mise en œuvre de la politique des transports.

Ce fléchissement est lié à deux facteurs :

- l'entrée dans le Marché Commun, à partir du 1^{er} janvier 1973, de trois nouveaux Etats favorables à la libération des transports et très réservés à l'égard de toutes les dispositions d'harmonisation des conditions de concurrence et d'organisation du marché qui conditionnaient cette libération ;

- le fait que les mesures qui restent à prendre sont parmi les plus difficiles à régler.

Enfin, il faut également mentionner les préoccupations d'environnement, d'aménagement du territoire et de qualité de la vie mises en lumière par le Sommet de Paris, en octobre 1972, qui conduisirent les Etats à se demander s'il était possible de poursuivre une politique de transports fondée essentiellement sur les règles de la concurrence.

Il y a donc eu une période de flottement pendant toute une année, flottement qui s'est d'ailleurs traduit par le fait qu'aucun Conseil des Ministres consacré aux transports n'a pu se tenir en 1973.

2.3.3. - L'année 1974.

C'est ce qu'on pourrait appeler l'année du dégel et de remise en marche de la politique commune des transports.

Les divers Etats, conscients des données nouvelles sentent bien que ce piétinement de la politique des transports est

mal compris de tous côtés, qu'il s'agisse des instances politiques nationales ou communautaires, des professions, des usagers et des travailleurs et qu'il faudrait, au moins essayer d'achever la tâche fixée en 1965, tout en tenant compte d'un contexte économique, social et politique qui a évolué.

La Commission s'est efforcée de contribuer au redémarrage de la politique des transports. Elle a d'ailleurs soumis un document au Conseil au mois d'octobre 1973 sur le développement de la politique des transports.

Ce document, dans lequel la Commission cherche à trouver des voies d'intervention propres aux transports pour répondre aux préoccupations et aux objectifs du Marché Commun soulignés depuis le Sommet de Paris en 1972, est apparu comme très ambitieux dans son orientation.

La Commission ne remettait toutefois pas en cause les orientations fondamentales de 1965 et il apparaissait bien qu'il fallait en terminer avec la phase d'action précédente avant de chercher à aller plus loin.

Le dégel va se produire au cours de la réunion du Conseil des Ministres du mois de juin 1974 qui décide d'accepter la demande de relèvement des quotas contingentaires présentée par les 3 nouveaux Etats et d'adopter une résolution du Conseil visant à définir les orientations essentielles quant à l'assainissement de la situation des chemins de fer et aux relations entre ces entreprises avec les Etats.

La décision à prendre sur ce dernier point était essentielle. Le Conseil du mois de juin 1974 a donc réussi à rassembler les diverses délégations sur une orientation commune en la matière.

C'est dans ces conditions que la France a été appelée à prendre la présidence du Conseil et la direction de ses travaux au 1^{er} juillet 1974.

Elle a franchi les obstacles qui se présentaient, au cours du Conseil du 11 décembre 1974.

Il lui a fallu d'abord trouver un compromis, notamment en ce qui concerne les tarifs routiers internationaux et les contingents communautaires.

Les deux problèmes sont liés puisqu'il s'agit de mesures concernant d'une part, l'harmonisation des conditions de concurrence et, d'autre part, la libéralisation des transports.

Le compromis trouvé vise à reconduire les Règlements Communautaires existants, en limitant à un an cette prorogation et en prévoyant que ces règlements devaient être reconsidérés pendant cette période.

La France a de même contribué à faire sortir de l'impasse les négociations qui avaient été engagées pour l'application de la décision du Conseil de décembre 1972 relative à l'institution d'un régime d'immobilisation temporaire pour les bateaux naviguant sur le Rhin et la Moselle canalisée.

On indiquera également l'accord intervenu sur la libéralisation des transports combinés rail/route qui va tout à fait dans le sens de l'intérêt qui s'attache actuellement, plus encore qu'autrefois, à la promotion de ces transports.

Le Conseil a également décidé de traiter définitivement, lors de sa prochaine session de la fin du premier semestre 1975, la question de l'harmonisation de la structure des taxes frappant les véhicules routiers utilitaires.

Mais plus essentiellement, le Conseil a pu, sur l'élan donné par sa résolution du mois de juin 1974, adopter les règles régissant les relations entre les Etats et les chemins de fer et visant à l'assainissement de leur situation financière.

Sans être particulièrement présomptueux, on peut dire que par l'action de la présidence française et grâce à ses efforts, les objectifs définis en 1965 on pu effectivement trouver leur achèvement.

III - L'AVENIR DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS.

Après le Conseil du 11 décembre 1974, on peut considérer que la politique des transports est maintenant à la recherche de son second souffle.

Il serait vain de penser que tout est parfait dans ce qui a été fait et que l'ensemble des mesures possibles est complet. Mais dans la situation à laquelle on est parvenu, on peut dire que le dispositif essentiel touchant l'organisation d'une politique des transports, d'un caractère correspondant aux objectifs d'ouverture à la concurrence du Traité de Rome, a été mis en place.

Bien entendu, dans l'élaboration de la politique des transports, l'influence des données nouvelles touchant à l'environnement et à la qualité de la vie a toujours été prise en considération, mais il convenait aussi que le secteur des transports puisse se doter de règles adaptées aux objectifs économiques du Marché Commun.

Par ailleurs, et tenant compte de l'élargissement de la Communauté, la Commission estime qu'il faut se préoccuper maintenant d'envisager une politique communautaire pour les transports aériens, maritimes et des ports. Sa conviction a été renforcée par l'arrêt de la Cour de Justice d'avril 1974 qui précise, d'une manière irréfutable, que les règles générales du Traité de Rome s'appliquent à tous les secteurs quels qu'ils soient. Cette position juridique n'est pas d'application parfaitement réaliste, compte tenu du caractère des transports aériens et maritimes qui se développent dans un contexte international plus large que celui de la Communauté.

On notera que la mise en évidence, comme la Commission l'a fait, des problèmes touchant aux objectifs élargis du Marché Commun est intéressante, mais qu'il est difficile d'en tirer actuellement des conclusions quant à la politique des transports.

Il n'est pas simple, en effet, de définir des actions sous le seul aspect de la politique des transports en matière d'environnement, d'aménagement du territoire et d'amélioration de la qualité de la vie. Le rôle des transports en ces domaines s'intègre dans une approche plus globale des problèmes dont les solutions ne s'élaborent d'ailleurs que progressivement.

Les objectifs nouveaux à prévoir éventuellement en matière de transports restent également, pour une part, dépendants des dispositions qui pourront intervenir sur les plans essentiels de caractère plus général touchant notamment aux aspects financiers monétaires ou institutionnels.

Il en est de même en ce qui concerne le problème de l'énergie. Les réactions des divers Etats membres, à l'égard de ce problème qui rend difficile des prises de positions communes sur le plan général, ne facilitent pas une approche communautaire en ce qui concerne les transports. La solution est d'autant moins facile que les divers Etats n'attachent pas la même importance aux divers modes de transports.

Ces quelques réflexions sur le développement de la politique des transports en fonction des problèmes plus généraux de la mise en œuvre de la politique commune sont loin d'épuiser tous les aspects du sujet. Elles ne font que souligner les difficultés que l'on rencontre dans la recherche de la voie qu'on pourrait maintenant suivre sur le plan communautaire en matière de transports.

IV - CONCLUSION.

Après les vicissitudes que l'on a signalées, une politique des transports a pu être mise en place dans la ligne tracée par les décisions de principe de 1965. Le Conseil du 11 décembre 1974 a permis d'achever l'action entreprise depuis ce moment dans la voie de l'introduction des règles de l'économie de marché dans ce secteur.

Cette étape essentielle étant maintenant franchie, il convient d'élaborer des règles en conformité avec les préoccupations de notre temps et que la Communauté, lors notamment du Sommet de Paris de 1972 et du récent Sommet de 1974 a mises en évidence.

Les règles de libéralisation du marché doivent subsister autant qu'il est possible. Les préoccupations touchant à la vie de l'homme ainsi qu'aux problèmes posés à nos économies européennes face à la crise de l'énergie ne peuvent pas ne pas réagir sur la politique communautaire des transports.

La difficulté pour une action en matière de transports réside dans le fait que l'on se cherche dans tous les Etats sur les orientations à prendre dans ces domaines.

Aussi et tant que des orientations précises n'auront pu être définies sur un plan général, il sera difficile de prévoir les orientations ou plutôt les inflexions à venir de la politique des transports.

On pourrait dire pour terminer, que dans l'élaboration de la politique des transports, on ne relève pas jusqu'alors d'erreurs d'orientations et qu'il ne semble pas que ces orientations puissent être fondamentalement remises en cause. Mais il ne serait pas réaliste de considérer que des corrections de tir ne sont pas devenues nécessaires en fonction de l'évolution du contexte économique et social. C'est dans cette voie de réflexion aussi bien sur les orientations générales que sur la valeur des mesures intervenues que l'activité communautaire en matière de politique des transports est engagée.

*Locomotive électrique
type BB 5500 en tête d'un train de marchandises
sur le réseau SNCF.
(cliché Alsthom)*



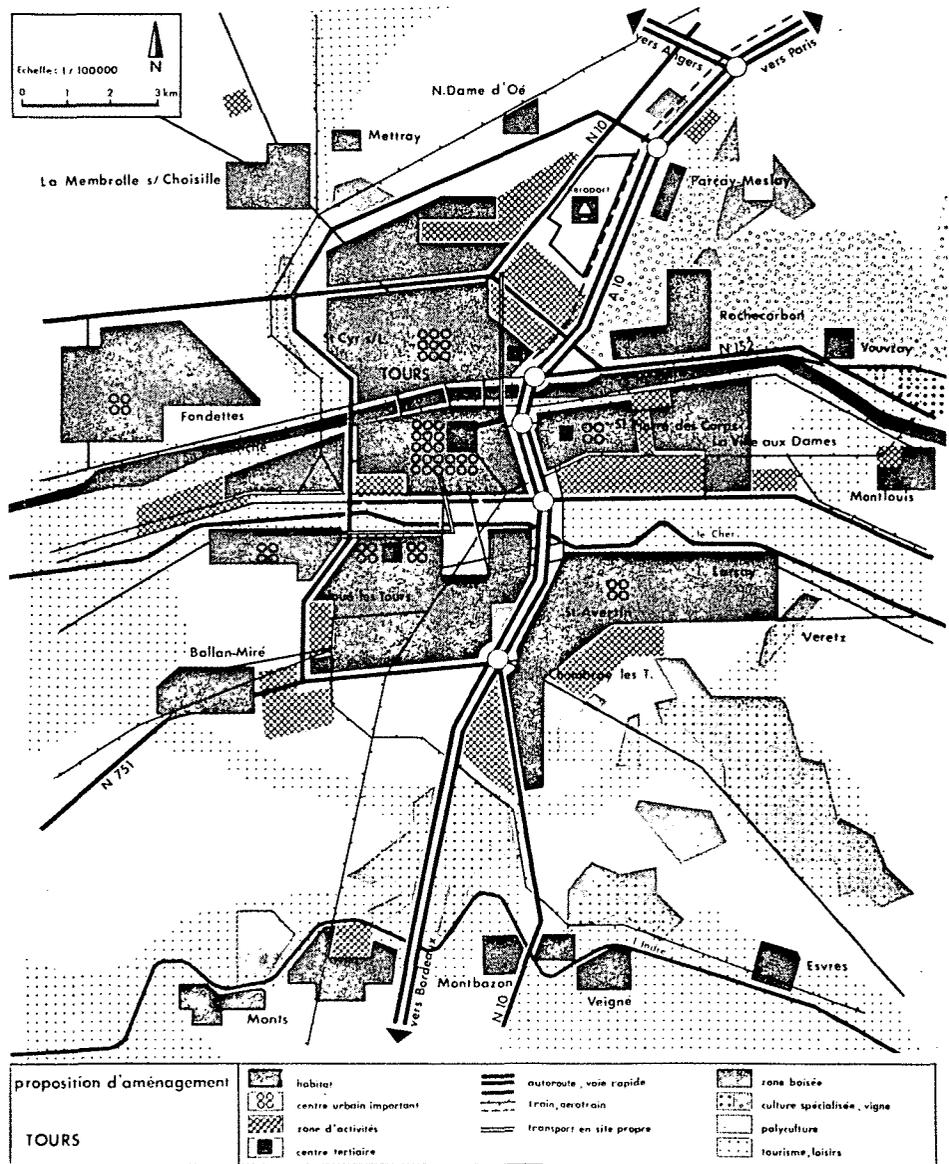
*Locomotive électrique
type CC 6500 de grande puissance (8000 ch) en tête d'un train
de voyageurs sur le réseau SNCF.
(cliché Alsthom)*





Les schémas régionaux de transport

par Christian MALAURIE,
*chef du service des transports interurbains de voyageurs
 à la Direction des Transports Terrestres*



Aucune région du globe n'est pratiquement inaccessible à l'homme d'aujourd'hui. Les moyens modernes de transport lui permettent d'atteindre en un temps très court un point situé aux antipodes.

En revanche un parcours de quelques dizaines de kilomètres pose souvent des problèmes particulièrement ardues à l'usager, d'abord, qui est parfois éloigné de tout moyen de transport collectif et qui ne dispose pas toujours de « correspondances » convenables, aux Pouvoirs Publics, ensuite, qui ont la charge d'assurer une desserte correcte des populations.

Si la France dispose d'un système de transport de voyageurs à moyenne et à grande distance satisfaisant, la situation est sensiblement moins bonne pour les transports collectifs à courte distance.

La dégradation de la situation de ces transports a conduit le Gouvernement à demander à six régions d'assumer le rôle de régions pilotes en vue de l'étude et de la mise en œuvre de schémas régionaux de transport. Les travaux déjà réalisés ont permis de préciser les orientations souhaitables et de définir les méthodes d'élaboration des schémas régionaux.

UNE SITUATION DEGRADEE, UNE PROCEDURE NOUVELLE

La situation actuelle est dégradée à plusieurs titres.

● *un cadre juridique ancien*

Les textes de base applicables aux transports terrestres sont le décret du 14 novembre 1949 pris pour l'application de la loi du 5 juillet 1949 qui fixe les objectifs de l'organisation des transports, les textes législatifs et réglementaires qui régissent les voies ferrées d'intérêt local et les chemins de fer secondaires d'intérêt général. Des dispositions plus récentes résultant de l'avenant du 27 janvier 1971 à la Convention de 1937 ont précisé les droits et obligations de la S.N.C.F. tant à l'égard des services rapides et express qu'à l'égard des services omnibus.

D'une manière générale le transport à courte distance : services ferroviaires, services routiers réguliers, transports urbains relève du secteur dit de « service public » en raison des missions de service public qui leur sont assignées par la Collectivité. En contrepartie des obligations imposées, les entreprises bénéficient d'un régime particulier de protection à l'égard de la concurrence pouvant aller jusqu'au monopole et éventuellement de compensations financières lorsque ces obligations sont contraires à l'intérêt commercial de l'entreprise.

Les transports routiers réguliers sont rarement subventionnés par les Collectivités locales et jamais par l'Etat, sauf s'il s'agit de services transférés des services ferroviaires. Ils ne se développent pas et sont mal adaptés aux besoins actuels. Les plans de transport ont relativement peu évolués depuis 1935 et se vident peu à peu de leur substance. La profession largement artisanale confrontée à la concurrence de la voiture individuelle et aux changements dus à l'urbanisation, cherche à défendre ses droits patrimoniaux constitués par les fonds de commerce attachés aux lignes régulières. Il y a là un facteur de rigidité qui fait obstacle à l'évolution souhaitable des réseaux ferroviaires et routiers.

● *des charges lourdes pour la collectivité*

La Convention du 31 août 1937, modifiée en 1971, liant l'Etat à la S.N.C.F., rappelle le principe posé par le règlement de la Communauté Economique Européenne du 26 juin 1969 de la compensation par l'Etat des obligations de service public jugées indispensables et maintenues. Dans ce cadre, le contrat de programme conclu pour cinq ans en 1969 entre l'Etat et la S.N.C.F. a prévu :

- la fermeture ou le transfert sur route de 10.000 km de services omnibus ferroviaires,
- la prise en charge de la compensation de 6 tranches annuelles cumulatives de 3.670 km,
- la compensation par l'Etat, du déficit des lignes ainsi prises en charge et non fermées ou transférées sur route.

Au 31 décembre 1973, 6.723 km de lignes ont été transférées sur route et 567 km fermées, soit au total 7.280 km et 3/4 du programme initial. L'avenant au contrat de programme signé le 31 mars 1974 pour les années 1974 et 1975 prévoit :

- d'une part la fermeture ou le transfert sur route de 2.720 km de lignes en 1975, soit le solde du programme initial,

- d'autre part la prise en charge par l'Etat d'une 7^e tranche de 3.000 km en 1975, soit au total 25.000 km.

Depuis 1969, la charge des services omnibus n'a cessé de peser plus lourdement sur le budget de l'Etat. Un crédit de 775 MF est prévu à ce titre au budget de 1975. Il faut y ajouter 115 MF pour le maintien des 2.720 km dont la fermeture ou le transfert était prévu par l'avenant au contrat de programme. Enfin le financement du programme de renouvellement du matériel ferroviaire nécessaire à l'exécution des services omnibus est évalué en 1975 à 178 MF.

● *le développement du secteur concurrentiel*

La politique générale des transports fondée sur la concurrence entre les modes de transport individuels et collectifs et entre les entreprises, a conduit à libérer les services spécialisés : services occasionnels et transports de personnel bien adaptés aux besoins de leur clientèle et capables de concurrencer efficacement la voiture individuelle. Cette réforme a été contestée par certains dans la mesure où le

développement des services spécialisés risque de compromettre le maintien du réseau des lignes régulières.

Pour sa part, la S.N.C.F., responsable de sa gestion et soumise à un objectif d'équilibre financier a été amenée à réduire certains services express à courte et moyenne distance. Ces mesures encourent les reproches des collectivités locales qui les estiment contraires à l'aménagement régional.

● un échelon d'instruction inadapté

La mise en œuvre de la politique poursuivie ces dernières années en matière ferroviaire impliquait un examen par l'Administration centrale des propositions formulées par la S.N.C.F. Les décisions n'ont jamais été prises uniquement sur dossier. Des procédures lourdes de consultation des représentants des autorités locales ont été mises en place. Au fur et à mesure de la progression dans la tranche des 10.000 km à fermer ou transférer, les résistances locales sont devenues plus opiniâtres. L'opposition entre l'Etat soucieux d'alléger ses charges et partant celles des contribuables, et les Collectivités locales désireuses de conserver des services dont elles n'assumaient pas la charge financière, s'est durcie.

Les programmes plus modestes de simple réorganisation des services omnibus n'ont pu être que très partiellement approuvés après une instruction longue et minutieuse.

Il est certain que l'action administrative qui pouvait paraître trop rigoureusement fondée sur des motivations purement économiques et financières était de plus en plus mal comprise par les populations locales.

● des préoccupations « nouvelles »

Enfin des préoccupations « d'autrefois » ont réapparu. Le refus des nuisances du progrès technique, un retour à une certaine notion de la qualité de la vie, quelque peu estompés, dans les dernières décennies, par le souci de la rentabilité, ont repris une nouvelle vigueur. Le désir exprimé par le Gouvernement de mettre un terme au processus de fermetures et transferts excessifs des services publics indispensables à la vie des bourgs et villages a conduit à suspendre à partir du deuxième semestre de 1974, toutes les opérations de fermeture ou de transfert des services omnibus de voyageurs.

Une procédure nouvelle a été instaurée.

● la régionalisation le permet

En fait, la centralisation de l'examen des mesures à prendre était apparue inadaptée. Il importait de décentraliser l'action administrative.

La loi du 5 juillet 1972, en créant les établissements publics régionaux a reconnu l'importance croissante des problèmes spécifiquement régionaux. L'Etablissement public régional est appelé à jouer un rôle d'impulsion et d'incitation auprès des Collectivités locales et à assumer une mission de coordination entre les intérêts socio-économiques nationaux et locaux.

La région n'a encore qu'un pouvoir de proposition, mais elle dispose déjà de ressources propres qui lui permettent d'une part de contribuer aux actions des Collectivités locales, et de réaliser avec l'aide de l'Etat des équipements d'intérêt directement régional d'autre part.

Les conditions sont réunies pour proposer à l'arbitrage régional des dossiers qui n'ont pu jusqu'à présent être traités de façon satisfaisante.

● la décision de mars 1974

Les projets de réforme élaborés ces dernières années avaient tous insisté sur la nécessité d'une déconcentration ou d'une décentralisation. En 1973, le Conseil Economique et Social avait estimé que le cadre du département était devenu trop étroit pour définir un plan de transport de voyageurs à courte distance. Il recommandait l'étude de plans régionaux d'infrastructures de transport.

Lors du Conseil restreint sur l'énergie du 6 mars 1974, le Gouvernement estimant qu'il convenait de favoriser les transports les plus économes en énergie et de modifier le comportement des usagers en les incitant à utiliser plus largement les transports collectifs a décidé de mettre à l'étude des schémas régionaux de transport collectifs ferroviaires et routiers offrant un bon service pour un coût minimum à la collectivité, dans six régions pilotes : Alsace, Centre, Limousin, Lorraine, Pays de la Loire et Poitou-Charente.

● une approche réaliste

Ainsi se trouve définie une méthode d'approche réaliste des problèmes posés par les transports régionaux. Elle a plusieurs mérites : meilleure prise de conscience par les Autorités locales et

les populations du problème général des dessertes à courte distance, « humanisation » des études par la prise en compte de l'ensemble des caractéristiques régionales, meilleure sensibilisation à l'environnement et à la qualité de la vie.

LES ORIENTATIONS ET LES METHODES

L'action régionale sera l'expression d'une politique régionale de transports.

Cette politique devra répondre à deux finalités essentielles :

- la préoccupation grandissante de justice sociale et de qualité de vie qui impose d'assurer par un service convenable la desserte des populations où qu'elles soient et quelles qu'elles soient,
- le souci de réaliser les conditions d'un développement économique et démographique régional équilibré, notamment dans les régions défavorisées.

Une telle politique pourrait être conçue en fonction des objectifs suivants :

● développement économique

- le développement économique par l'amélioration de l'accessibilité de l'emploi, la meilleure utilisation possible des sommes consacrées par la Collectivité à l'équipement et à l'exploitation du système de transports à courte distance.

● aménagement du territoire

- l'aménagement du territoire grâce à l'amélioration de l'accessibilité urbaine, le désenclavement régional ou local, l'amélioration des dessertes rurales, la

Minibus SB2.
(cliché Saviem)



contribution au développement des villes moyennes.

● *développement social*

- le développement social par l'amélioration de la vie quotidienne particulièrement pour les plus défavorisés, la diminution des coûts de transport, la réduction du temps de transport, l'amélioration de l'accessibilité aux services et aux équipements scolaires, culturels ou de loisirs.

Il appartiendra à chaque région de définir ses propres priorités dans le cadre de l'amélioration du système de transport à courte distance.

Les schémas régionaux devront être à la fois crédibles et efficaces.

● *des schémas crédibles*

Pour être crédibles, les schémas régionaux ne devront jamais être un alibi pour reporter des décisions difficiles à prendre. Ils devront constituer un cadre de référence dans lequel devront s'inscrire progressivement des actions concrètes, au départ à titre expérimental s'il est besoin, définitives par la suite.

Au fur et à mesure des réalisations la suppression des services inefficaces devra accompagner la création des services nouveaux.

● *des schémas efficaces*

Pour être efficaces les schémas devront être conçus avec la plus grande ouverture d'esprit et une large part devra être faite à l'imagination afin d'aboutir à la mise en œuvre de solutions conciliant la satisfaction des besoins actuels et potentiels et l'économie des deniers publics.

L'action régionale mettra en œuvre des méthodes coordonnées.

● *un organe de coordination*

Un groupe central de coordination a été créé le 7 mai 1974, pour l'étude et la mise en œuvre de schémas régionaux de transport.

Ce groupe présidé par M. Roger Grégoire, Conseiller d'Etat, est composé de représentants de la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale, du Ministère de l'Equipement, du Ministère de l'Intérieur, du Ministère de l'Economie et des Finances et du Secrétariat d'Etat aux Transports.

Le groupe est habilité à procéder, en tant que de besoin, à l'audition de certains services ou organismes tels : la

S.N.C.F., l'Union des Transporteurs publics urbains et régionaux, la Fédération Nationale des Transports Routiers.

La mission du groupe est ainsi définie :
- mettre au point les directives concernant l'élaboration des schémas régionaux de transports,

- assister les régions intéressées sur le choix des méthodes d'étude, leur mise en œuvre et la préparation des décisions concernant d'une part, les schémas régionaux et, d'autre part, les programmes d'action proposés au titre de leur application,

- veiller à la coordination des moyens d'exécution relevant de l'Etat ou de tout autre organisme public ou privé agissant sous le contrôle de l'Etat.

● *une proposition de méthode*

Dans le cadre des travaux du groupe central, une proposition de méthode a été élaborée et diffusée aux vingt-deux services régionaux de l'Equipement.

La note essaie de bien cerner la notion de schéma régional de transport. Le schéma régional porte sur les transports collectifs routiers et ferroviaires. Il ne traite pas de toutes les relations internes à la région. Document indicatif destiné à orienter la politique à court et moyen terme, il est évolutif.

Au plan proprement méthodologique il est proposé de distinguer trois niveaux de desserte caractérisant les liaisons par transport collectif (liaisons principales d'intérêt régional, liaisons secondaires d'intérêt régional, liaisons d'intérêt local), puis de confronter l'offre et la demande de transport pour chacun des trois niveaux afin de réaliser le schéma régional.

Le schéma devra être cohérent avec la répartition actuelle de l'habitat et des activités sur l'espace régional de même qu'avec les projets de structuration future de cet espace.

Des études d'armature urbaine existantes ou à mener devront prendre en compte quatre types de critères relatifs :

- à la démographie des agglomérations,

- aux activités,

- au rôle attractif des services des agglomérations,

- à l'importance des déplacements engendrés par la ville.

Compte tenu de l'armature urbaine, il s'agira de définir un schéma capable de desservir au mieux la population régionale au moyen des trois types de liaisons de transports collectifs énoncées précédemment.

● *les moyens financiers*

Le financement des études déjà entreprises par les régions a été assuré conjointement en 1975 par la Direction des Transports Terrestres et la D.A.T.A.R. Les crédits correspondant à la totalité des dépenses à engager en 1975 ont été délégués aux services régionaux de l'Equipement.

Pour 1976 une répartition égale des dépenses entre la D.T.T., la D.A.T.A.R. et l'Etablissement public régional devrait être recherchée. La participation de l'Etablissement public régional apparaîtrait comme une marque d'intérêt des régions à l'établissement des schémas.

L'aménagement des dessertes régionales connaît déjà des précédents dont les responsables des schémas régionaux de transport pourront s'inspirer.

C'est ainsi qu'en 1970 une convention entre l'Etat et la S.N.C.F. mettait en service une desserte cadencée en Lorraine. Ce fut METROLOR. En 1972 les départements de Moselle et de Meurthe-et-Moselle ont pris le relai de l'Etat et conclu avec la S.N.C.F. une nouvelle convention étendant les services d'origine. Des opérations du même genre ont été réalisées ou sont en cours d'études dans d'autres régions (Orléans - Tours - Lyon - St-Etienne, Mont-de-Marsan - Bordeaux - Metrolsace...).

La généralisation de tels accords implique une harmonisation des dispositions des conventions à conclure entre la S.N.C.F. et les collectivités locales. L'élaboration d'une convention-type est à l'étude. Elle apportera une contribution précieuse aux collectivités qui seraient désireuses d'améliorer une desserte ou un ensemble de dessertes ferroviaires.

Les études menées actuellement par les six régions pilotes devraient pouvoir être achevées, approbation des assemblées régionales comprises, pour le milieu de l'année 1976.

Toutes les régions qui en manifestent la volonté ont la possibilité d'élaborer un schéma régional de transport. Certaines ont déjà commencé des études de ce type (Provence-Côte-d'Azur, Nord, Languedoc-Roussillon...).

De proche en proche, et à la lumière des premiers résultats il est vraisemblable que toutes les régions auront dans un avenir proche procédé à la restructuration de leurs réseaux de transports collectifs.