

**RAPPORT DE STAGE**

**ÉCOLE NATIONALE D'ADMINISTRATION (PARIS-STRASBOURG)  
CYCLE INTERNATIONAL DE FORMATION PERMANENTE**

**NOVEMBRE 1993 - JUILLET 1994**

CANQ  
TR  
BSM  
108

**Michel Robert**  
**Agent de recherche**  
**Service orientations et évaluations stratégiques**  
**Ministère des Transports du Québec**

**Novembre 1994**

347726

RAPPORT DE STAGE

ÉCOLE NATIONALE D'ADMINISTRATION (PARIS-STRASBOURG)  
CYCLE INTERNATIONAL DE FORMATION PERMANENTE

NOVEMBRE 1993 - JUILLET 1994

REÇU  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
NOV 21 1994  
TRANSPORTS QUÉBEC

Michel Robert  
Agent de recherche  
Service orientations et évaluations stratégiques  
Ministère des Transports du Québec

Gen  
Novembre 1994

CAOP  
TR  
BSA  
108

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,  
21<sup>e</sup> ÉTAGE  
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA  
G1R 5H1

## RAPPORT DE STAGE

### TABLE DES MATIÈRES

NOTE PRÉLIMINAIRE . . . . .	3
INTRODUCTION . . . . .	4
PROGRAMME DE LA PHASE INITIALE . . . . .	5
STAGE EN MILIEU DE TRAVAIL . . . . .	6
STAGE EN GESTION DES RESSOURCES HUMAINES . . . . .	8
COURS ET SÉMINAIRES : STAGIAIRES DU CYCLE INTERNATIONAL ET ADMINISTRATEURS FRANÇAIS . . . . .	9
ENQUÊTE SOCIALE . . . . .	9
RAPPORT ADMINISTRATIF . . . . .	10
CONFÉRENCES EXCEPTIONNELLES . . . . .	11
QUESTIONS EUROPÉENNES : VISITES ET CONFÉRENCES THÉMATIQUES . . . . .	12
- BRUXELLES	
- STRASBOURG	
- BERLIN	
BILAN . . . . .	14
LISTE DES ANNEXES . . . . .	15

**NOTE PRÉLIMINAIRE**

L'École nationale d'administration (ENA-Paris-Strasbourg) invite à chaque année des fonctionnaires étrangers à étudier en France. En 1993-1994, 24 étudiants de 21 pays différents ont donc participé au *Cycle international de formation permanente* de l'ENA (voir liste des participants en annexe 1).

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) a publié à l'interne une offre d'affectation dans le but de proposer une candidature. À la suite d'une première sélection interne, deux candidatures ont été proposées par le MTQ. Une des deux candidatures a été acceptée par l'ENA pour l'étape de la sélection finale. Un jury franco-québécois a retenu, après entrevues, trois candidatures québécoises, dont celle provenant du MTQ.

Le présent rapport fait état des enseignements reçus, des stages effectués et des contributions, en termes de travaux scolaires, du stagiaire du MTQ.

## INTRODUCTION

Le Cycle international de formation permanente de l'ENA se divise en trois parties distinctes, mais complémentaires.

Une phase initiale, réservée aux stagiaires étrangers, consiste en une série de cours présentant les caractéristiques économiques, politiques et sociales de la France, de même que les institutions et l'administration françaises.

Ensuite, le programme comporte un stage de neuf semaines en milieu de travail. Le fonctionnaire étranger est intégré à une administration analogue à son organisme d'origine. Il se familiarise avec l'administration publique française et réalise les mandats qu'on lui confie. Enfin, pour le dernier bloc d'enseignement, les étrangers se joignent aux administrateurs français en perfectionnement à l'ENA. Ils effectuent des travaux académiques en équipes mixtes et complètent la série de visites et de conférences relatives aux questions européennes.

À la fin de ce programme de formation de neuf mois, l'étudiant se voit décerner un brevet de hautes études administratives.

**ÉCOLE NATIONALE D'ADMINISTRATION****Cycle international de formation permanente**♦ **PROGRAMME DE LA PHASE INITIALE**• **Enseignements**

- Institutions et vie politique françaises (Sommaire, annexe 2);
- Institutions et vie administrative françaises (Sommaire, annexe 3);
- Grands principes du droit administratif français;
- Structures économiques et sociales de la France.
- Entretiens individuels pour le Stage en milieu de travail et orientation bibliographique personnalisée.
- Initiation au traitement de texte.
- Visites et déplacements (thème : le fonctionnement et les pouvoirs des gouvernements locaux).
  - Visites d'une journée
    - ▶ Laon (Préfecture et Conseil général de l'Aisne);
    - ▶ Sous-Préfecture de Montmorency et à la Mairie de Saint-Leu (rencontres avec les élus locaux, préfet et sous-préfet).
  - Visites d'une demi-journée  
Visite d'institutions de la République :
    - ▶ Assemblée nationale;
    - ▶ Sénat;
    - ▶ Conseil d'État;
    - ▶ Arche de la Défense, Mairie de Paris.

♦ STAGE EN MILIEU DE TRAVAIL

Le programme d'études comporte une phase d'immersion des étudiants en milieu de travail, si possible dans des organismes ayant une vocation analogue à celle de leur ministère d'origine.

Mon stage s'est effectué à deux endroits : au Conseil national des transports (4 semaines) et au Commissariat général du Plan (5 semaines).

• LE CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS (CNT)

- Mission

Organisme conseil auprès du ministre des Transports; il avise le ministre sur tout sujet que celui-ci lui soumet ou sur toute question relative aux transports que le Conseil juge stratégique.

- Contributions du stagiaire

- ▶ Exposé sur les transports au Canada et au Québec devant le personnel du CNT (plan de l'exposé en annexe 4).
- ▶ Participation aux groupes de travail formés par le ministre des Transports et sous la présidence du CNT. Ces groupes de travail réunissaient les principaux acteurs nationaux du milieu de l'industrie des transports en France :
  - crise du fret, réflexion intermodale;
  - intermodalité, logistique et emploi;
  - financement du transport en commun urbain;
  - complémentarité transport en commun et automobile;
  - distribution des marchandises en zone urbaine.
- ▶ Participation à une conférence :
  - «Évaluation de la régulation dans le transport des marchandises» (détails en annexe 5).
- ▶ Participation à un colloque : *Métropolisation et internationalisation.*

- ▶ Participation à des rencontres ad hoc :
  - représentations syndicales (dont la CGT), concernant le rapport annuel du CNT;
  - rencontre relative aux problèmes de l'industrie du taxi.
- ▶ Interviews de gestionnaires appartenant au ministère français des Transports :
  - M. Geoffroy Caude, sous-direction des affaires économiques;
  - M. Olivier Paul-Dubois-Taine, Mission économie, prospective et stratégie.
- ▶ Recherche bibliographique et acquisition de documents (liste en annexe 6).
- ▶ Publication d'un article dans le bulletin du CNT (annexe 7).

• LE COMMISSARIAT GÉNÉRAL DU PLAN

- Mission

Organisme voué à la planification contribuant à placer l'action publique dans un horizon de moyen et long terme. Le Commissariat conseille le premier ministre pour ce qui est d'études prospectives, de planification stratégique, de concertation économique et sociale et d'évaluation des politiques publiques.

- Contributions

- ▶ À la demande du Commissariat, réalisation d'une étude sur les perspectives du transport intermodal en France : portrait, problématique, recommandations, bibliographie détaillée. Référence : transport combiné en France, 22 pages plus tableaux (annexe 8).
- ▶ Visite d'installations de transbordement rail-route et interviews d'intervenants.
- ▶ Rencontre : M. Nicolas Tenzer, Service de l'évaluation et modernisation de l'État, Commissariat général du plan.

Sujet : *Le point sur la révision du rôle de l'État et l'évaluation de programme en France.*

• **STAGE INTENSIF D'UNE SEMAINE EN MANAGEMENT DES RESSOURCES HUMAINES**

- Les principaux concepts en management.
- La communication :
  - ▶ modèle cybernétique;
  - ▶ relais et réseaux;
  - ▶ communication interne.
- Le management :
  - ▶ concepts;
  - ▶ attitudes;
  - ▶ styles;
  - ▶ management adapté;
  - ▶ conduite d'une équipe pour produire;
  - ▶ leadership et pouvoir formel;
  - ▶ prise de décision.
- Direction par objectifs :
  - ▶ concepts et méthodes;
  - ▶ évaluation des résultats.
- Jeu de rôle :
  - ▶ animation d'une équipe pour résoudre un problème;
  - ▶ leadership et pouvoir informel.
- Évaluation de la session.

♦ COURS ET SÉMINAIRES; ÉTUDIANTS DU CYCLE INTERNATIONAL ET ADMINISTRATEURS FRANÇAIS

- Institutions et politique sociales de la France (sommaire, annexe 9);
- Politique économique et financière de la France (sommaire, annexe 10);
- Histoire de l'administration;
- Problèmes de santé;
- Politique extérieure de la France depuis 1958 (sommaire, annexe 11);
- Techniques administratives (sommaire, annexe 12) :
  - Travail individuel : une société d'État : la SNCF (voir annexe 12);
- Techniques budgétaires :
  - cours magistraux;
  - visites de ministères et d'organismes;
  - exposé de l'étudiant concernant un aspect du budget.

♦ ENQUÊTE SOCIALE (Travail d'équipe)

L'enquête met en évidence le *caractère interministériel* des problèmes sociaux et de leurs solutions. Elle doit aussi révéler la *part prise par les partenaires sociaux* (syndicats de salariés, patronat et usagers, collectivités locales et monde associatif). Les stagiaires ont aussi à s'intéresser le cas échéant, aux moyens d'évaluation que les administrations auront ou non mis en place pour apprécier la *politique mise en oeuvre*.

- Formation préalable à la réalisation de l'enquête :
  - Technique d'enquête;
  - Travail en équipe : travailler et produire en groupe.

- Conférences préparatoires :
  - Problèmes actuels de la sécurité sociale;
  - Problèmes actuels en milieu de travail;
  - Problèmes actuels de l'emploi (sommaire, annexe 14);
  - Action sociale en France (sommaire, annexe 15).
  
- Rapport d'enquête; 60 pages, partie individuelle et rapport-synthèse collectif;
  - Sujet : A quelles conditions le développement d'emplois familiaux de solidarité ou de proximité (maintien des personnes âgées à domicile, garde d'enfants, etc.), peut-il contribuer à la lutte contre le chômage et à l'amélioration de la qualité de la vie? (table des matières du rapport, annexe 16).
  
  - Enquête : Recherche bibliographique et enquête auprès d'associations d'employeurs, de bénéficiaires, d'organismes gouvernementaux et de ministères impliqués.

♦ RAPPORT ADMINISTRATIF (monographie individuelle et rapport collectif)

Le rapport administratif est un travail de recherche appliquée en matière administrative; il comporte une expertise et une enquête. Il a pour but de placer le stagiaire dans la situation d'un fonctionnaire qui se voit confier, au sein d'un groupe d'études, la mission d'analyser un problème et de proposer des solutions aux pouvoirs publics.

- Sujet : *Les services publics en milieu rural* : situation actuelle, évaluation et réformes possibles (à partir d'études de cas).
  
- Rapport collectif sur le thème général, avec recherche et entrevues (ministères, organismes publics); 43 pages et annexes (table des matières, annexe 17).
  
- Rapport administratif individuel : *L'adaptation des services ferroviaires en milieu rural* : les cas d'abandon de services en Auvergne (20 pages plus tableaux, annexe 18).
  - Rencontres en région avec les élus locaux, des fonctionnaires de la région et les administrateurs de la SNCF;

- Rencontre à Paris auprès de la SNCF, de l'Association des maires de France et du Groupement des autorités responsables en transport (GART);
- Recherche bibliographique.
- Le rapport administratif met en évidence les modalités selon lesquelles il est possible de croiser dans l'espace rural, logiques sectorielles et logique territoriale, à partir de :
  - l'étude de l'évolution des besoins et des comportements des usagers;
  - l'étude de la mise en oeuvre pratique des schémas départementaux d'organisation et d'amélioration des services;
  - l'étude des politiques des services menées par différentes administrations de l'État ou entreprises et exploitants publics placés sous sa tutelle.

♦ COURS DE LANGUE

- Langue anglaise, perfectionnement : 24 heures de cours.

♦ CONFÉRENCES EXCEPTIONNELLES

- Conjoncture économique en Europe;
- Administration et déontologie;
- Grandeur et servitude de la haute fonction publique;
- Situation économique du tiers monde et ses relations avec les pays développés;
- Conjoncture économique en France;
- Histoire de la pensée politique en France;
- Élitisme et démocratie françaises;

- L'allergie fiscale.

♦ QUESTIONS EUROPÉENNES : VISITES ET CONFÉRENCES THÉMATIQUES

- BRUXELLES

- Commission européenne (programme, annexe 19).

- STRASBOURG

- Conseil de l'Europe;
- Parlement européen :
  - ▶ bilan de la construction européenne;
    - Alexandre Carnelutti, avocat au barreau de Paris.
  - ▶ comité interministériel pour la coopération économique européenne (SGCI), le processus de mise au point de la position française (sommaire, annexe 20);
    - Claude Morel, administrateur civil, chef de secteur (travail, politique sociale, éducation et culture) au SGCI.
  - ▶ marché unique européen : la libre circulation des marchandises, des services et des capitaux;
    - Loïc Tonnerre, ancien directeur d'administration centrale.
  - ▶ étude d'une politique européenne commune : élaboration, mise en oeuvre, adaptation.
  - ▶ représentation permanente de la France à Bruxelles.

- BERLIN

- Thème du séjour : les conséquences de la réunification sur l'administration allemande et les relations franco-allemandes;
- Conférences à l'Hôtel de ville : Berlin Ville-Land, Berlin nouvelle capitale :

- ▶ transfert des pouvoirs publics;
- ▶ chantiers immobiliers européens.
  
- Visite au siège d'un gouvernement régional (Länder de Potsdam) :
  - ▶ rencontre avec des élus locaux.
  
- Bilan des privatisations dans les nouveaux Länder : visite au siège de la Société fiduciaire chargée des privatisations :
  - ▶ l'évolution économique des nouveaux Länder (Ex RDA);
  - ▶ la présence économique étrangère.
  
- Visite du Centre culturel franco-allemand de recherches :
  - ▶ la vie culturelle dans les nouveaux Länder.
  
- Visite du Musée de l'histoire allemande.
  
- Visite du Centre culturel français :
  - ▶ l'action culturelle française à Berlin et dans les nouveaux Länder.

## BILAN

Mon stage d'études à l'ENA s'est avéré des plus enrichissants et ce, à plus d'un titre. D'abord, le fait de côtoyer des fonctionnaires et administrateurs d'autant d'organismes et de pays constitue une occasion unique d'échanger sur les enjeux et défis auxquels sont confrontés les services publics. De plus, le stagiaire est à même de comparer et d'évaluer les mesures mises de l'avant par les différents gouvernements pour faire face aux besoins sociaux et économiques des sociétés qu'ils représentent.

En ce qui a trait plus spécifiquement à l'État français, nous avons eu l'opportunité d'étudier ses différents aspects de la vie politique et administrative et ses structures économiques et sociales. Cela nous a permis, entre autres, d'étudier et d'échanger sur les thèmes suivants : les problèmes de création d'emplois, les systèmes de protection sociale, le maintien des services publics (dont les transports), l'aménagement du territoire, les formes de représentation électorale (à tous les niveaux électifs), le développement régional, l'adaptation des administrations publiques, etc.

Enfin, bien que l'ENA soit avant tout une école vouée à l'enseignement de l'administration publique, les stages en milieu de travail et les sujets de travaux scolaires suggérés m'ont permis, non seulement de mettre à profit mes connaissances du domaine des transports, mais aussi de les approfondir davantage. Alors, j'ai étudié des problématiques reliées aux transports qui se posent tant au Québec qu'en France (bien qu'à des échelles différentes) : soit le transfert du transport des marchandises du rail vers la route et les menaces d'abandon des services de transport en milieu rural.

J'ai complété mon stage par des rencontres avec des gestionnaires du ministère des Transports, du Commissariat général du Plan et par la collecte de plusieurs publications en transport.

La liste de ces documents apparaît en annexe.

**LISTE DES ANNEXES**

- ANNEXE 1 ▶ Liste des participants au Programme de formation permanente de l'ENA.
- ANNEXE 2 ▶ Sommaire du cours : *Institutions et vie politique françaises.*
- ANNEXE 3 ▶ Sommaire du cours : *Institutions et vie administrative françaises.*
- ANNEXE 4 ▶ Exposé devant le Conseil national des transports (CNT) : table des matières.
- ANNEXE 5 ▶ Programme de la conférence : *Évaluation de la régulation dans le transport des marchandises.*
- ANNEXE 6 ▶ Bibliographie : liste des acquisitions de documents.
- ANNEXE 7 ▶ Article du Bulletin du CNT.
- ANNEXE 8 ▶ Étude : *Le transport combiné en France.*
- ANNEXE 9 ▶ Sommaire du cours : *Institutions et politiques sociales de la France.*
- ANNEXE 10 ▶ Sommaire du cours : *Politique économique et financière de la France.*
- ANNEXE 11 ▶ Sommaire du cours : *La politique extérieure de la France depuis 1958.*
- ANNEXE 12 ▶ Sommaire du cours : *Techniques administratives.*
- ANNEXE 13 ▶ Étude : *Une société d'État, la SNCF.*
- ANNEXE 14 ▶ Sommaire de la conférence : *Les problèmes actuels de l'emploi.*
- ANNEXE 15 ▶ Sommaire de la conférence : *L'action sociale en France.*

**LISTE DES ANNEXES (suite)**

- ANNEXE 16 ▶ Enquête sociale : Table des matières du rapport : *Les emplois familiaux.*
- ANNEXE 17 ▶ Rapport administratif, table des matières : *Les services publics en milieu rural.*
- ANNEXE 18 ▶ Rapport administratif : *L'adaptation des services ferroviaires en Auvergne.*
- ANNEXE 19 ▶ Commission européenne : Programme des conférences.
- ANNEXE 20 ▶ Comité interministériel pour la coopération économique européenne : Sommaire de la conférence.

**ANNEXE 1**

*Liste des participants au programme de formation permanente de l'ENA.*

# ECOLE NATIONALE D'ADMINISTRATION

## DIRECTION DE LA FORMATION PERMANENTE

CYCLE INTERNATIONAL 1993-1994

### LISTE ALPHABETIQUE

M	BEN HAMIDA	Khalil	TUNISIE
M	BERRABAH	Nacer	ALGERIE
M	CAMARA	Brahima	COTE D'IVOIRE
Mme	CLARK	Sandra	ETATS-UNIS
M	DESMOND	Colm	IRLANDE
Mme	DRAGANOVSKA	Hyacinta	REP. SLOVAQUE
M	DUPONT	Richard	CANADA
Mme	GUERETTE	Marie-Josée	CANADA
M	KAMAROTOS	Alexandre	GRECE
Mme	KARTCHEVA	Raina	BULGARIE
Mme	KHVATOVA	Marina	RUSSIE
Mme	KOIVUMAA	Katarina	FINLANDE
M	LIPTAK	Jaroslav	REP. TCHEQUE
M	O'FLAHERTY	Seamus	IRLANDE
M	OULD-HEMET	Habib	MAURITANIE
M	PHI	Thach	CAMBODGE
Mme	RADU	Daniela	ROUMANIE
M;	ROBERT	Michel	CANADA
M	ROSTRUP	Hans	NORVEGE
M	TOKUYAMA	Atsuki	JAPON
M	TOLERTON	Alan	AUSTRALIE
M	TOURKINE	Michel	RUSSIE
M;	VUKADINOVIC	Nebojsa	YUGOSLAVIE
M	WAITE	Jeffrey	Nelle ZELANDE

CYCLE DE PERFECTIONNEMENT 1994 DES ADMINISTRATEURS NOMMES  
AU TOUR EXTERIEUR 1993

LISTE ALPHABETIQUE DES STAGIAIRES

ADMINISTRATEURS CIVILS :

ALBERTINI Pascal  
BAILLEUL André  
BAZELLY Jean-Pierre  
CHAMPION Danièle  
CHANTRY Dominique  
CONVERT Jean-Claude  
DEBET Philippe  
DEGUEN Louise  
DELAGE Patrick  
FOURNAND Christian  
GUILLON Michel  
LAPEYRE Françoise  
LATIMIER Hervé  
LE MERRER Jean-Yves  
LHEMANNE Jean-Luc  
MALVESTIO Francis  
MANGNER Mireille  
MAREL Marie-Claude  
MARGUERIN Jean-François  
NAVASSE Denis  
NIQUET Vincent  
PONCHARRAU Pierre  
RAMOND Martine  
ROGER Marie-Christine  
SHOLZEN Anne-Monique  
SIGNOLES François  
TASTET-SUSBIELLE Françoise  
TOUSSAINT Catherine  
TSIKLITIRAS-CARON Claudine  
VALERO Daniel

ADMINISTRATEURS P.T.T :

CARLIER Jean-Claude  
CRUSILLEAU Martine  
EMERY Christian  
SCHOULLER Patrick

COMMISSAIRES DE L'ARMEE DE TERRE :

GAVE Pierre  
LAPORTE Marie-Noëlle  
LEROUX Sabine

CYCLE DE PERFECTIONNEMENT 1994 DES ADMINISTRATEURS NOMMES  
AU TOUR EXTERIEUR 1993

ORIGINE ADMINISTRATIVE DES STAGIAIRES

NOM - PRENOM	MINISTERE - ORGANISME
ALBERTINI Pascal	Economie - Budget
BAILLEUL André	Education nationale
BAZELLY Jean-Pierre	Education nationale
CARLIER Jean-Claude	P.T.T.
CHAMPION Danièle	Intérieur et aménagement du territoire
CHANTRY Dominique	Affaires sociales, santé, ville, travail, emploi et formation professionnelle
CONVERT Jean-Claude	Premier Ministre
CRUSILLEAU Martine	P.T.T.
DEBET Philippe	Premier Ministre
DEGUEN Louise	Défense
DELAGE Patrick	Economie - Budget
EMERY Christian	P.T.T.
FOURNAND Christian	Economie - Budget
GAVE Pierre	Commissariat de l'Armée de Terre
GUILLOIN Michel	Education nationale
LAPEYRE Françoise	Economie - Budget
LAPORTE Marie-Noëlle	Commissariat de l'Armée de Terre
LATIMIER Hervé	Education nationale
LE MERRER Jean-Yves	Défense
LEROUX Sabine	Commissariat de l'Armée de Terre
LHEMANNE Jean-Luc	Education nationale
MALVESTIO Francis	Economie - Budget

MANGNER Mireille	Equiperment, transport et tourisme
MAREL Marie-Claude	Affaires sociales, santé, ville, travail, emploi et formation professionnelle
MARGUERIN Jean-François	Education nationale
NAVASSE Denis	Economie - Budget
NIQUET Vincent	Intérieur et aménagement du territoire
PONCHARRAU Pierre	Economie - Budget
RAMOND Martine	Education nationale
ROGER Marie-Christine	Agriculture et pêche
SCHOULLER Patrick	P.T.T.
SHOLZEN Anne-Monique	Défense
SIGNOLES François	Agriculture et pêche
TASTET-SUSBIELLE Françoise	Agriculture et pêche
TOUSSAINT Catherine	Affaires sociales, santé, ville, travail, emploi et formation professionnelle
TSIKLITIRAS-CARON Claudine	Anciens combattants et victimes de guerre
VALERO Daniel	Affaires sociales, santé, ville, travail, emploi et formation professionnelle

**ANNEXE 2**

*Sommaire du cours : Institutions et vie politique françaises.*

# ECOLE NATIONALE D'ADMINISTRATION

## DIRECTION DE LA FORMATION PERMANENTE

CYCLE INTERNATIONAL 1993-1994

**LES INSTITUTIONS ET LA VIE POLITIQUE**  
**Jean-François KESLER**

**1ère séance : Les Constitutions de 1958**  
**Mardi 23 novembre 9h30 à 12h30**

- Les circonstances de la naissance de la Vème République
- La genèse de la constitution de 1958
- L'esprit de la constitution de 1958
- Les révisions constitutionnelles
- L'émergence du phénomène majoritaire
- L'émergence du contrôle de la constitutionnalité des lois
- La République plébiscitaire (1958-1962)
- La République majoritaire (1962-1986 et 1988-1993)
- La République parlementaire (1986-1988 et 1993-->)

**2ème séance : Le pouvoir gouvernemental**  
**Mardi 30 novembre de 9h30 à 12h30**

1) Le Président de la République :

- Les sources de son pouvoir
- Les moyens de son pouvoir
- L'étendue de son pouvoir :
  - . politique intérieure
  - . politique extérieure
  - . pouvoirs exceptionnels

2) Le Premier Ministre

- Chef de gouvernement
- Chef de la majorité
- Le travail gouvernemental et la coordination interministérielle

3) Les Ministres :

- Statut
- Rôle politique
- Rôle administratif

**3ème séance : Les contrepouvoirs :**  
**Vendredi, 10 décembre de 9h30 à 12h30**

- De la séparation verticale à la séparation horizontale des pouvoirs :
- Le Parlement :
  - l'organisation des assemblées
  - le vote de la loi
  - le rôle des députés
- Le conseil constitutionnel
- Les quatrièmes pouvoirs

**4ème séance : Les forces politiques**  
**Mardi, 14 décembre de 9h30 à 12h30**

- 1) - Traditions et familles politiques : les droites
    - La droite contre-révolutionnaire
    - La droite libérale
    - La droite nationaliste et populiste
  - 2) Traditions et familles politiques : les gauches
    - La gauche radicale
    - La gauche socialiste
    - La gauche communiste
  - 3) Courants non-traditionnels :
    - Le gauchisme : du gauchisme politique au gauchisme culturel
    - L'écologisme de l'écologisme culturel à l'écologisme politique
    - Le fascisme : le Front National est-il fasciste?
  - 4) Le nouveau paysage politique français
-

**ANNEXE 3**

*Sommaire du cours : Institutions et vie administrative françaises.*

LES GRANDS EQUILIBRES DE L'ADMINISTRATION FRANCAISE. CENTRALISATION  
DECENTRALISATION, DECONCENTRATION ET AUTRES PROCEDES.

INTRODUCTION

Histoire de l'Administration française.

(réf. P. LEGENDRE sous ce titre collection "Thémis" 1968.)

A/ L'Ancien Régime

1) L'Administration centrale

- Vers la Couronne

- \* le Roi
- \* le conseil privé
- \* les Ministres (NECKER, LOUVOIS, TALLEYRAND)
- \* la Cour

- La Monarchie parlementaire

- \* Louis XVI et le Parlement
- \* La Restauration (GUIZOT)

2) L'Administration territoriale

- Les systèmes féodaux

- Vers l'Unité administrative

- \* l'ordonnance de Villers Cotteret  
(POURTALES, MALLEVILLE, D'AGUESSEAU)
- \* les intendances (super intendant FOUQUET)
- \* les Provinces et leur Parlement
- \* Baillages et Sénéchaussées

B/ La Révolution et l'Empire

1) La Révolution (1789-1791 Jacobins et Girondins. La Centrali-  
sation thermidorienne)

- Naissance de la Commune et du Département.
- Suppression des particularismes régionaux.

2) L'Empire

- Les principes napoléoniens (SIEYES)
- La loi du 28 Pluviose an VIII
- La restauration impériale par Napoléon III

C/ La République moderne

- 1) La IIIème République 1871)1884
- 2) La IVème République
- 3) La Vème République
  - 1950-1960 : Plan A.T. Technocratie
  - 14 mars 1964
  - 2 mars 1982
  - 6 février 1992

Partie I : LE SYSTEME IMPOSANT

Section I : L'Unitarisme

- A/ L'Etat Unitaire
- B/ Le monocephalisme administratif

Section II : La déconcentration

- A/ La coordination de l'administration déconcentrée
- B/ L' unité de commandement

Section III : La décentralisation

- A/ Les réformes décentralisatrices
- B/ Le compromis semi-centralisateur

Partie II : LE SYSTEME EFFICIENT OU PARALLELE

Section I : Les administrations de mission

- A/ La théorie (E. PISANI)
- B/ La pratique

Section II : Le maillage financier

- A/ L'unité officielle (Plan A.T. Budget)
- B/ Son renforcement en pratique (CDC, CLF, DGE, DGF, etc)

Section III : Les contrôles indirects

- A/ L'allègement des contrôles par la loi (1970, 1982, 1992)
- B/ Le renforcement dans les faits

CONCLUSION

De la dualité dans l'administration française  
De la dualité dans la société française  
De l'unité (l'égalité) par le droit

**ANNEXE 4**

***Exposé devant le Conseil national des transports (CNT) :  
Table des matières.***

# Les transports au Québec

\*\*\*

## - Le contexte fédéral canadien

- L'environnement politique, géographique, économique et social du Canada
- Les transports au Canada, présentation générale

## - l'Etat québécois

- L'environnement politique, géographique, économique et social
- Le Ministère des Transports du Québec :
  - structure administrative
  - ressources humaines et financières
  - missions, juridictions

## - Les transports au Québec

- Les perspectives de l'environnement externe
- Les systèmes de transport : les modes de transport et les infrastructures :
  - Infrastructures routières
  - Transport terrestre des personnes :
    - Transport en commun urbain
    - Transport adapté
    - Transport scolaire
    - Transport par taxi
    - Transport par autocar
    - Véhicules de loisir
  - Transport maritime
  - Transport aérien
  - Transport ferroviaire
  - Transport routier des marchandises
  - Intermodalité du transport des marchandises

**- Les choix stratégiques du M.T.Q. (1992-1995) :**

- Le maintien et la remise en état du patrimoine routier et des équipements de transport,
- Le développement et l'intégration des modes et des systèmes de transport,
- La révision et le développement du programme de recherche et de développement technologique,
- Le soutien au développement socio-économique du Québec.

**- Quelques objectifs annuels :**

- Amélioration de la sécurité des transports,
- Accroissement de la contribution du Ministère à l'équilibre environnemental,
- Primauté de la gestion et du développement des ressources humaines,
- Gestion budgétaire stricte.

**- Les plans de transport**

**- Les perspectives d'avenir.**

**ANNEXE 5**

*Programme de la conférence : Évaluation de la régulation dans le transport des marchandises.*

Vous cherchez  
des chiffres ...

Connaissez-vous le

**REPERTOIRE  
DES SOURCES STATISTIQUES  
DE TRANSPORT?**

Vous y trouverez :

Des fiches détaillées sur plus de 100 sources statistiques

Des sources françaises nationales et régionales

Des sources européennes et mondiales

Des index détaillés

*seul*  
Le document indispensable  
pour ceux qui veulent mieux connaître  
les transports dans leur région,  
en France et dans le monde

\* Disponible à l'OEST

Prix : 50 F.

# INVITATION RTO

La prochaine rencontre transport de l'observatoire (RTO) aura lieu le :

**Jeudi 20 janvier 1994 à partir de 14H30  
à l'Arche de la Défense, à Paris, salle 1, niveau 3.**

sur le thème:

**"Évaluation de la régulation dans le transport de marchandises"**

Depuis une quinzaine d'années, l'organisation des marchés a subi de profondes transformations, des transferts se sont effectués entre modes, entre entreprises. L'internationalisation des échanges et la politique européenne ont également bouleversé le paysage. Face à ces différentes mutations, on peut s'interroger sur l'efficacité de nos modes de régulation tant vis à vis des entreprises que de la collectivité. Le moment est sans doute venu de procéder à une analyse des principales tendances des dix ou vingt dernières années et de dégager les principales causes de cette situation caractérisée notamment par une dégradation des marges et des conditions d'exercice de l'activité. Successivement nous traiterons :

- des aspects économiques et sociaux, des dimensions juridiques, du contenu de la politique des transports, du point de vue d'un transporteur.

avec la participation de :

\***J.-P. Puig**, Directeur de l'OEST,

\***C. Martinand**, Directeur de la DAEI (direction des affaires économiques et internationales)

\***M. Girault**, adjoint au chef du département des études de l'OEST

\***J.-C. Bouché**, PDG de la Sté "La flèche cavaillonnaise" et Président d'Unicooptrans

Comme d'habitude les RTO sont présidées par :

**G. Bessay**, Président du comité d'orientation et d'évaluation de l'OEST

Les séances sont gratuites et nous vous invitons à vous inscrire par retour du courrier en retournant le coupon ci dessous :

Nom:

Prénom :

organisme :

adresse :

téléph.

Inscription à la RTO du 20 janvier 1994.

A retourner à Monsieur Boussac. OEST. - tour Pascal B -  
92055 Paris La Défense cedex 04 - (tél 40 81 17 84)

*ANNEXE 6*

*Bibliographie : Liste des acquisitions de documents.*

## BIBLIOGRAPHIE

---

### TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES

BESSAY, Gaston. *Routiers, pour sortir de la crise*, Transports actualités, 1992, 162 pages.

CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS. *Contrôles de la réglementation dans les transports routiers*, 1990, 42 pages.

CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS. *La crise du transport routier*, juillet 1992 (brochure).

WIERINK, Marie. Conseil national des transports, *Les conditions de travail et d'emploi dans les transports routiers des Pays-Bas, l'affaire des partenaires sociaux*, 1992, 62 pages.

### TRANSPORT COLLECTIF

BRUA, Jacques, Conseil général des ponts et chaussées. *Accessibilité des zones de faible densité de population*, France, 1993, 47 pages (plus annexes).

R.A.T.P. *Qui? Où? Quand? Comment? Charte d'organisation et de fonctionnement*, Paris, 1993, 30 pages.

R.A.T.P. *Présentations des principales actions de changement réalisées en 1993, bilan et objectifs 1994*, Paris, 9 pages.

### INFRASTRUCTURES

MARTINAND, Claude. *Financement privé des équipements publics, l'Expérience française*, Economica, 1993, 192 pages.

## BIBLIOGRAPHIE (suite)

---

### TRANSPORT

CARRIÈRE, Gilbert. *Transports destination 2002, le débat national; Recommandations pour l'action*, France, 1992, 85 pages et annexes.

COMMISSARIAT GÉNÉRAL DU PLAN. *Transports 2010*, 1992, 516 pages.

COMMISSARIAT GÉNÉRAL DU PLAN. *Transports : pour une cohérence stratégique*, France, septembre 1993, 189 pages.

CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS. *Évaluation de la loi d'orientation des transports intérieurs (L.O.T.I)*, Paris, 121 pages.

CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS. *L'évolution sociale dans les activités du transport terrestre et aérien*, France, 1992, 136 pages et annexes.

CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS, *Rapport sur la situation et l'évolution des transports*, 1992, 117 pages.

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME. *La politique des transports, dossier Équipement # 7*, octobre 1993, feuillet 4 pages.

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME. *Rapport introductif au débat parlementaire sur la politique des transports*, France, septembre 1993, brochure 22 pages.

OBSERVATOIRE ÉCONOMIQUE ET STATISTIQUE DES TRANSPORTS. *Mémento de statistiques des transports, résultats 1992, 1993*, 253 pages.

### TRANSPORT DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

BAZINET, Jean et Olivier LOISEAU, Conseil national des transports et Comité de liaison pour le transport des personnes handicapées (COLITRAH). *Présentation des textes de la C.E.E. concernant le transport des personnes à mobilité réduite*, France, 1992, 50 pages et annexes.

COLITRAH. *Proposition de spécifications pour l'accessibilité à tous de l'autobus urbain*, France, 1991, 20 pages.

## BIBLIOGRAPHIE (suite)

---

### TRANSPORT DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (suite)

COLITRAH. *Proposition de spécifications pour l'accessibilité des nouvelles infrastructures de transport à l'usage des maîtres d'ouvrages*, France, 1992, 14 pages.

COLITRAH. *Rapport annuel 1991*, France, 1992, 36 pages plus annexes.

COLITRAH. *Rapport annuel 1992*, France, 1993, 34 pages plus annexes.

COLITRAH. *Recommandations pour l'accessibilité à tous des points d'arrêts d'autobus*, France, 1993, 7 pages plus annexes.

COLITRAH. *Transport des personnes handicapées, législation et réglementation*, France, 1993, 19 pages.

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DE L'AVIATION CIVILE. *Manuel des recommandations et résolutions de la CEAC relatives aux questions de facilitation et de sûreté*, France, 1993, brochure 20 pages.

CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS. *Mesures en faveur des personnes handicapées dans les différents moyens de transport et les différents pays*, France, 1993, 137 pages.

GRUPE AD HOC SUR LE TRANSPORT DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE. *Évolutions récentes survenues dans les pays membres, Conférence européenne des ministres des transports*, France, décembre 1992, 20 pages plus annexes.

HERMELIN, Michel, Comité économique et social de la région de l'Île-de-France. *Transport des personnes à mobilité réduite*, France, 1991, 94 pages.

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE LA MER. *Guide des transports à l'usage des personnes à mobilité réduite*, France, 1989, 55 pages.

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS, Direction des routes. *La France des autoroutes pour les usagers à mobilité réduite*, France, 60 pages.

## BIBLIOGRAPHIE (suite)

---

### TRANSPORT DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (suite)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MER. *Conduite et handicaps de l'appareil locomoteur*, France, 63 pages.

RATP, SNCF. *Handicaps et déplacements en région Île-de-France*, 1993, 26 pages.

RENARD, Marc, COLITRAH. *Surdités et transports*, Unisda, France, 1993.

SYNDICAT DES TRANSPORTS PARISIENS. *Étude sur l'amélioration de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, au plan moteur, aux réseaux ferrés*, France, juillet 1993, brochure 25 pages.

### TRANSPORT FERROVIAIRE

HAENEL, Sénateur Hubert. *Régions, SNCF : vers un renouveau du service public*, France, 1994, 29 pages.

MAGLIULO, Bruno. *La SNCF dans l'économie*, 1992, 23 pages.

SNCF. *Contrat de plan État-SNCF 1990-1994*, avril 1990, 30 pages.

SNCF. *Décrets relatifs au cahier de charge et au domaine de la SNCF*, septembre 1983, 47 pages.

SNCF. *Loi d'orientation des transports intérieurs, Statuts*, 1983, 55 pages.

SNCF. *Plan régional 1990-1994, Région de Clermont-Ferrand*, 61 pages.

SNCF. *Produits et services, transport express régional*, 1993, 37 pages.

## BIBLIOGRAPHIE (suite)

---

### SÉCURITÉ

CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS. *Rapport annuel 1992-1993*, Groupe de travail permanent sur la sécurité des transports d'enfants, France, 1993, 73 pages.

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME. *Le prix de la vie humaine*, Tome I, Direction des routes, 1994, 178 pages.

### GÉNÉRAL

COMMISSION EFFICACITÉ DE L'ÉTAT. *Le pari de la responsabilité*, 1989, 404 pages.

COMMISSARIAT GÉNÉRAL DU PLAN. *Pour un état stratège, garant de l'intérêt général*, 1993, 135 pages.

DOLLÉ, Michel. *Un nouvel horizon pour la planification*, Rapport au Commissaire du plan, 1993, 52 pages.

ÉCOLE NATIONALE D'ADMINISTRATION. *La France et ses institutions*, 1993, 64 pages.

*Métropolisation et internationalisation*, Compte rendu du séminaire, 1994, 115 pages.

SECRETARIAT D'ÉTAT À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE. *L'amélioration des services en milieu rural*, 1993, 35 pages.

*ANNEXE 7*

*Article : Bulletin du Conseil national des transports (CNT).*

# la lettre du cnt

CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS

numéro 30

Avril 1994

## LES TRAVAUX ET LES JOURS

### Où en sont les travaux sur l'intermodalité ?

*Premières réunions et premières orientations*

#### Transports de marchandises

- Le groupe sur la *prospective multimodale du fret* a consacré quatre réunions à l'examen de la situation des différents modes de transport (transport routier, S.N.C.F. et réforme des chemins de fer allemands, transport aérien, navigation intérieure). La réunion du 9 mars a été consacrée à l'élaboration de différents scénarios d'évolution à long terme, celle du 5 avril a donné lieu à un échange de vues sur la structuration de la profession routière et sur la transformation des relations chargeurs/transporteurs.

- Le groupe sur les *transports combinés rail-route* a tenu sa première réunion le 7 avril, au cours de laquelle a été arrêtée sa méthode de travail afin de répondre à sa mission de déterminer les difficultés structurelles et conjoncturelles et faire des propositions en vue de redresser la situation, en s'appuyant sur le rapport Belmain.

- Dans le groupe sur la *distribution des marchandises en zone urbaine*, le tour de table des participants (administrations, entreprises, chercheurs, collectivités territoriales) a fait ressortir les difficultés et les insuffisances qui grèvent ce secteur : notamment la congestion urbaine, l'inadéquation des règles de circulation et de stationnement, les contraintes des chargeurs et du commerce, les nuisances, la rareté des statistiques disponibles, ainsi que la diversité des autorités responsables. Des témoignages ont été demandés aux représentants des différents intérêts concernés.

- Le groupe sur la *logistique et l'emploi* expertise les conséquences du développement des prestations logistiques et de l'informatique dans les entreprises de transport sur l'organisation du travail, les qualifications et l'emploi lui-même. Il privilégie une démarche d'observation du terrain et mène des entretiens avec des responsables d'exploitation d'entreprises diverses.

#### Transports de personnes

- Le groupe sur la *financement des transports urbains* a déjà tenu deux réunions qui ont permis de poser le problème : alors que les besoins de déplacement et de fi-

nancement devraient augmenter encore plus vite avec le retour à la croissance, le versement de transport (V.T.), qui assure une part importante du financement (15 milliards de F. environ) est critiqué, notamment par les entreprises, à cause de son assiette. Comment l'améliorer ? Peut-on faire appel à d'autres ressources ? A partir des contributions des divers organismes ou administrations représentés (transports, budget, autorités organisatrices, entreprises), le groupe a entrepris de faire un état des lieux en termes de données chiffrées, mais aussi de méthode, avant d'étudier dans le dé- (suite p.2)

### L'accessibilité des transports

*Une structure de concertation envisagée pour l'Ile-de-France*

Le groupe "institutionnel" du Colitrah, chargé d'étudier les conditions d'intégration d'une structure de concertation dans le projet de loi sur la réforme des transports parisiens, a fait des propositions de textes qui ont été adoptées le 1er février.

Ces propositions portent à la fois sur le texte à inclure dans le projet de loi et dans le décret d'application (missions, composition de la structure) et sur les mesures à prendre au sein du Syndicat des transports parisiens dans l'attente du vote du projet.

Cette dernière proposition correspond au souhait exprimé par le ministre chargé des transports lors de la réunion plénière du Colitrah du 14 décembre dernier. Bernard Bosson, répondant à une question,

avait indiqué que si la réforme de l'organisation des transports parisiens tardait, il serait souhaitable que le Syndicat des transports parisiens puisse mettre en place cette structure de concertation.

Les autres groupes d'étude, concernant les réseaux ferrés, les réseaux de surface, les transports spécialisés et les services d'accompagnement poursuivent parallèlement leurs travaux en vue de parvenir à la présentation de principes directeurs d'un réseau de transport accessible. Ainsi, l'ensemble de ces travaux contribue à une prise de conscience croissante des besoins des personnes à mobilité réduite, mais, au-delà, bénéficient également à l'ensemble de la population.

Paule Assémat

# Les transports au Québec

## Un bref aperçu

Michel Robert est chargé de mission au Ministère des transports du Québec. Il est actuellement étudiant à l'E.N.A. et vient d'effectuer un stage au C.N.T. et au Commissariat général du plan. Il a bien voulu rédiger pour La lettre du C.N.T. un bref aperçu sur les transports au Québec.

### Une concurrence plus vive

Les transports se développent au Québec, à l'instar des autres régions du monde, sous l'influence des grandes tendances socio-économiques contemporaines. En effet, le décloisonnement des économies et les déréglementations exposent les transporteurs québécois à une plus vive concurrence. Le développement économique des dernières décennies a aussi été caractérisé par une forte croissance des échanges internationaux et par la production de marchandises moins pondéreuses et à valeur unitaire élevée, ceci de pair avec l'ampleur du phénomène de la conteneurisation.

Ainsi, le transport routier de marchandises, par sa souplesse et sa polyvalence, a su tirer profit du contexte économique alors que les transporteurs ferroviaires se retirent progressivement des services régionaux à faible volume, pour se concentrer sur les grands axes plus rentables.

### Progression de l'automobile

Quant aux tendances sociodémographiques du Québec, caractérisées par le vieillissement et la faible croissance de la population, elles ont contribué à modifier la demande globale en transports de personnes. On observe une stabilité, voire une diminution dans certains cas, de la population des ré-

gions périphériques, alors que se développent les banlieues. Il en résulte, entre autres phénomènes, une croissance des déplacements à l'intérieur et entre les banlieues, ainsi qu'une diminution de la demande pour les services interurbains par train et par autocar. C'est dire que l'usage de l'automobile a crû au détriment du transport collectif interurbain et même urbain.

### Interventions de l'Etat

Quant aux services maritimes et aériens, le gouvernement du Québec subventionne onze services de traverses maritimes (ferry), de même qu'il assure l'exploitation d'infrastructures aéroportuaires situées pour la plupart en régions éloignées ou isolées.

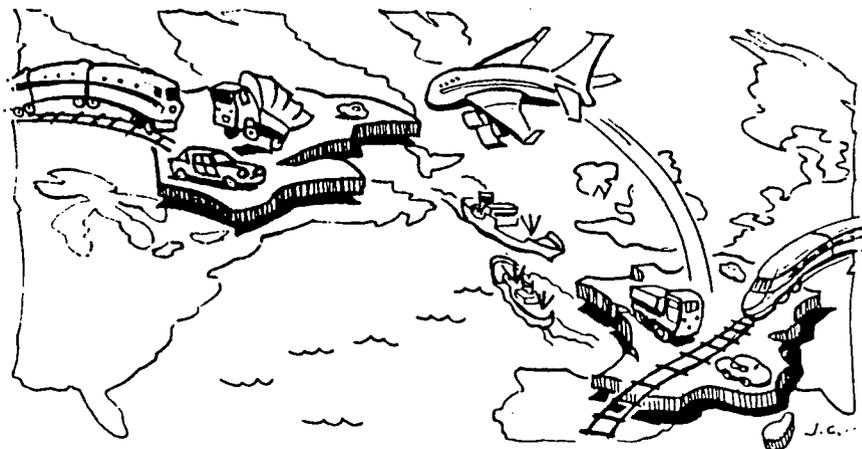
Le Québec investit également des sommes importantes dans le transport scolaire, le transport adapté, le transport en commun, ainsi que pour le réseau routier.

### Les priorités du Ministère

Parmi plusieurs priorités adoptées par le Ministère des transports du Québec, mentionnons : la sécurité routière, la réfection du réseau routier, l'intermodalité des systèmes de transport, de même que le développement technologique garants de la compétitivité et de l'efficacité des transports.

C'est ainsi que le Ministère des transports entend être au diapason des grandes tendances économiques contemporaines.

Michel Robert



## Quelques données sur le Québec

Le Québec est trois fois plus étendu que la France (1 667 926 km<sup>2</sup>), pour 6 900 000 habitants seulement. L'agglomération de Montréal compte environ trois millions d'habitants, celle de Québec, la capitale, 630 000 habitants.

Plus de 90% des déplacements de personnes ont été effectués par la route en 1988. Le réseau routier

totalise 169 802 km (en 1991), dont 4781 km d'autoroutes. Les routes représentaient 53% des dépenses du Ministère des transports en 1989-90. Les 5867 entreprises de transport routier pour compte d'autrui représentent 25% du total canadien; mais seulement 17% des véhicules et des salariés.

### Décès de J. Artaud-Macari, président du Conseil supérieur des transports de 1973 à 1978

Né à Sospel le 10 mars 1912, licencié ès sciences et en droit, José Artaud-Macari était entré au ministère des finances en 1937. Chef adjoint de cabinet de Jules Moch, ministre des travaux publics et des transports de 1945 à 1947, puis chef de cabinet de Christian Pineau, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme de 1947 à 1949, il compta parmi les rédacteurs du décret du 14 novembre 1949, longtemps le pivot de la coordination des transports et d'ailleurs encore partiellement en vigueur. En 1958, il devint chef du service des transports routiers et des transports urbains de la direction des transports terrestres où il occupera ensuite le poste d'adjoint au directeur, avant d'être nommé inspecteur général des transports et des travaux publics, chargé de l'inspection des voies ferrées secondaires et des transports urbains, et président du conseil supérieur des transports. Sous sa présidence, le rayonnement du conseil, prédécesseur du conseil national, s'était beaucoup accru grâce à son dynamisme et à un grand sens des relations humaines.

*ANNEXE 8*

*Étude : Le transport combiné en France.*

**RAPPORT REMIS AU  
SERVICE DE L'ÉNERGIE ET DES ACTIVITÉS TERTIAIRES  
COMMISSARIAT GÉNÉRAL DU PLAN**

**TRANSPORT COMBINÉ EN FRANCE  
SITUATION ET PERSPECTIVES**

**DANS LE CADRE DU CYCLE INTERNATIONAL  
DE FORMATION PERMANENTE DE L'ÉNA**

**MICHEL ROBERT**

**PARIS, LE 3 MARS 1994**

## AVANT-PROPOS

*Ce rapport, traitant du transport combiné en France, s'inscrit dans le cadre d'un brevet de hautes études administratives du cycle international de formation permanente à l'ENEA. Cette formation commandait une période de stage de deux mois en milieu de travail. Celui-ci a été réalisé consécutivement, au Conseil National des Transports ainsi qu'au Commissariat Général du Plan. Le sujet du présent rapport, faisant écho à mon travail au Ministère des Transports du Québec, a été convenu avec le Commissariat Général du Plan pour laquelle il a été produit.*

*Je tiens à remercier le Commissariat Général du Plan et le Conseil National des Transports, pour leur généreuse collaboration ainsi que pour les ressources qu'ils ont aimablement mises à ma disposition. De plus, l'occasion m'a été offerte d'assister à des réunions de groupes de travail chargés, par le Ministre des Transports, de lui soumettre des recommandations concernant le transport des marchandises.*

*J'aimerais souligner également la disponibilité des représentants de la SNCF, de Novatrans et de l'INRETS, rencontrés à l'étape de la cueillette d'information.*

*Enfin, je remercie particulièrement Monsieur Jacques Lapeyre, chargé de mission et superviseur de stage ainsi que Monsieur Michel Matheu, chef du Service de l'Énergie et des Activités Tertiaires, pour leur accueil, leur aide et leurs conseils.*

*Michel Robert, Mars 1994.*

LE TRANSPORT COMBINÉ EN FRANCE  
SITUATION ET PERSPECTIVES

TABLE DES MATIERES

Avant-propos

- 1- Introduction
- 2- Le contexte des transports
- 3- Les principaux acteurs du transport combiné
- 4- La situation du transport combiné
- 5- Les facteurs défavorables au transport combiné
- 6- Les facteurs favorables au transport combiné
- 7- Les perspectives d'avenir du transport combiné
- 8- Les recommandations à mettre en oeuvre
- 9- Conclusion

Tableaux

Bibliographie

## 1 - INTRODUCTION

Alors que beaucoup d'observateurs de la scène des transports voient dans le transport combiné une solution d'avenir à privilégier, ce secteur ne réussit pourtant pas à décoller et à s'assurer ainsi une place définitive.

Dans ce cadre, le présent rapport dresse une perspective du transport combiné. Celui-ci offre-t'il des avantages au point qu'il faille l'encourager ? Faut-il tenter de ralentir le transfert du rail vers la route ?

Afin de proposer des réponses à ces questions, nous situerons d'abord les transports dans l'environnement social et économique qui en influence l'évolution. Nous identifierons ensuite les principaux acteurs en matière de transport combiné, puisque de par leurs choix logistiques, ils assureront ou pas le développement du combiné.

Ces éléments étant en place, nous présenterons d'une part, les contraintes qui concourent à limiter la croissance du transport combiné et, d'autre part, les facteurs qui lui sont favorables. Ce constat nous permettra de dégager une perspective d'avenir de ce secteur et de proposer les orientations qui en découlent.

## Une définition du transport combiné

Afin de bien cerner l'objet du présent rapport, il convient de proposer une définition du transport combiné. Celle-ci peut couvrir un champ très large, mais selon les exigences liées au mandat on peut en circonscrire l'étendue aux aspects que l'on désire aborder.

Le transport combiné ou intermodal des marchandises au sens large, consiste en la combinaison globale des outils et des services nécessaires à l'exécution d'une expédition, par plus d'un mode de transport, sur la plus grande portion possible du parcours, entre le lieu de production et le lieu de consommation d'un bien. Ce rapport se limitera à l'utilisation complémentaire du transport ferroviaire et routier quant au transport du fret.

La portion ferroviaire du transport combiné se résume pour l'essentiel au transport de conteneurs maritimes et terrestres, de semi-remorques routières sur des wagons poches, de caisses mobiles et aussi de camions entiers sur wagons. Existente également, des équipements bimodaux que sont les remorques hybrides munies d'essieux pour la route et de bogies, rétractables, destinés à la voie ferrée.

En transport combiné, la portion routière du parcours est effectuée d'une part, pour l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de transfert vers le rail et d'autre part, pour la desserte terminale, à partir d'un chantier de transbordement jusqu'au lieu d'expédition déterminé. La partie ferroviaire de l'expédition se fait par train complet de point à point ou par un regroupement de wagons, parvenant de plusieurs embranchements pour fins de redistribution sur le réseau suite à un triage effectué à un point nodal ( hub).

## 2 - LE CONTEXTE DES TRANSPORTS

Au regard des transports, la tendance économique la plus significative des dernières décennies, est sans nul doute, la phénoménale croissance des échanges internationaux.

En effet, nous assistons à une mondialisation du commerce de pair avec une interdépendance politique et économique des nations. Le marché unique européen, l'accord du Gatt, la zone de libre-échange nord-américain (Aléna) sans oublier l'ouverture des marchés des pays naguère dits de l'Est, sont autant de traductions de cette mondialisation.

À cette mondialisation se conjugue la plus grande place laissée aux seules forces du marché pour orienter le développement économique. La dérèglementation des transports représente un exemple en ce sens.

Une des caractéristiques du développement industriel contemporain est la part plus élevée dans la production de marchandises moins pondéreuses et à valeur unitaire élevée. C'est ainsi que les services et les modes de transport les mieux adaptés à ce développement ont progressé davantage que les autres. Nous avons nommé: le transport conteneurisé, le transport routier et le transport aérien.

Pour sa part, l'ouverture des marchés a pour conséquence de soumettre les économies nationales à une plus vive concurrence. De la sorte, les entreprises françaises se retrouvent donc exposées à une forte compétition des firmes étrangères. Dans ce contexte, des services de transport efficaces et économiques contribuent à renforcer la compétitivité des sociétés françaises tant sur le marché intérieur qu'au plan international.

Enfin, l'intérêt grandissant de la part de la population à l'endroit de nombreux facteurs tels l'environnement, l'aménagement du territoire,

la conservation de l'énergie et la sécurité des transports, révèle une tendance de société à laquelle de plus en plus adhèrent les pouvoirs publics. Ces préoccupations à caractère social, auront pour résultat d'influencer davantage les choix de développement des systèmes de transport: les services et les infrastructures.

### 3 - LES PRINCIPAUX ACTEURS DU TRANSPORT COMBINÉ

Est-il besoin de le dire; le premier acteur en transport combiné est la Société Nationale des Chemins de Fer. Non seulement cette dernière effectue-t-elle la traction ferroviaire mais elle est également propriétaire déléguée des infrastructures ferroviaires. L'entreprise d'Etat se révèle être l'unique interlocuteur en matière d'acheminement ferroviaire.

Quant à l'organisation du transport combiné, deux compagnies spécialisées, soit la CNC et Novatrans, sont concernées par ce mode de transport. La firme Novatrans est constituée d'une association de transporteurs routiers ainsi que d'un groupe ferroviaire composé de filiales de la SNCF. Elle possède ses propres wagons qui servent au transport de caisses mobiles, des conteneurs et de semi-remorques. Elle possède de plus des portiques (grues) qui opèrent sur les chantiers. Ainsi donc, Novatrans se trouve-t-elle être un opérateur en transport. Pour sa part, la CNC (Compagnie nouvelle de conteneurs) propriété de la SNCF, fait davantage office de transporteur. Cette firme qui possède ses propres conteneurs, assure par sous-traitance routière les portions terrestres du parcours rail-route.

En matière d'organisation du transport combiné sur le plan continental, les réseaux de fer européen, dont la SNCF, se sont regroupés en la société Intercontainer. De plus pour pallier le manque de confiance des transporteurs routiers envers le service de transport combiné, la FNTR (fédération nationale des transporteurs routiers) et la SNCF ont créé une instance commune (associant entre autres le GNTC : groupement national du transport combiné). Il s'agit d'un comité consultatif rail-route dont la présidence est assumée alternativement par la SNCF et la FNTR.

Par ailleurs, les compagnies Intercontainer, British Rail et la SNCF se sont associées pour créer l'A.C.I. (Allied Continental Intermodal). Cet organisme a pour mission de promouvoir le combiné de transit par l'Eurotunnel et disposera pour ce faire de 720 wagons. Ce service reliera un réseau de 7 terminaux en Grande-Bretagne et de 15 autres sur le Continent.

Enfin, soulignons qu'en plus des organismes directement impliqués dans la prestation de services, d'autres intervenants ont un impact considérable sur le développement du transport combiné: les organismes nationaux et internationaux de régulation des transports, l'Etat et ses ministères de par les investissements, les lois et réglementations de même que par les politiques de transport.

#### 4 - LA SITUATION DU TRANSPORT COMBINÉ

Le trafic des marchandises en France a subi une mutation profonde au cours des vingt dernières années. En effet, le recul des activités des industries lourdes (charbonnage et sidérurgie) a eu pour conséquence une suppression de trafic de fret ( Tableau 1 ). Ce réajustement étant chose du passé, la croissance reprend depuis quelques années de concert avec l'évolution de la production industrielle. Cette transformation industrielle n'est pas sans conséquence sur la répartition modale du fret. Ainsi, le trafic ferroviaire a diminué considérablement en France tout en demeurant cependant le plus important des pays d'Europe ( Tableau 2 ).

Par ailleurs, la nature des échanges s'est modifiée: la croissance du trafic international ( Tableau 3 ) est beaucoup plus marquée que celle du trafic intérieur. De plus, ce dernier est caractérisé par une croissance des échanges interrégionaux alors que le trafic intrarégional diminue. On constate donc d'une part, l'élargissement des aires d'échanges, et d'autre part que les échanges avec l'extérieur se substituent partiellement aux productions et aux trafics intérieurs. Cette dynamique

a aussi ses effets sur l'organisation de transports en faveur de la longue distance.

Sur les 43.5 milliards de tonnes-kilomètres transportées par la SNCF en 1993, le transport combiné représentait 8.4 milliards de t-k, soit 20 % du fret acheminé ( Tableau 4 ). En 1986, la proportion était de 13 % et de 5.8% en 1974. Pendant cette période, le transport combiné a doublé alors qu'il n'atteignait que 4.2 milliards de t-k en 1974. Il est cependant important de signaler que la performance du combiné en part relative, est due pour beaucoup à une baisse importante du trafic de la SNCF, qui est passé de 72.4 milliards de tk en 1974 à 43.5 milliards de t-k en 1993.

Pour leur part, les recettes nettes (en milliards de francs constants 1993) générées par le combiné (11 milliard de francs), constituent 10.3 % des recettes de fret ferroviaire. Rappelons que le combiné représentait 20 % du trafic en 1993 ( Tableau 5 ). À cette époque, le trafic du fret de la SNCF a diminué de 9 % alors que le combiné a marqué une légère augmentation, ce qui représente tout de même une bonne performance de ce dernier dans la conjoncture économique actuelle. Cependant, globalement la part du combiné au regard de l'ensemble du fret, demeure très faible. Elle se situe dans un ordre de grandeur de 4 % à 6 %, selon la provenance des données disponibles.

Par contre, en 1991 et 1992, le transport combiné a connu des croissances respectivement de 6 % et 8 % <sup>1</sup> et sa part de marché sur la longue distance (plus de 500 kilomètres) représentait 16 % du trafic ferroviaire et 12 % du transport routier des marchandises. Si le combiné ne représente que 4 % de la circulation routière en tk, selon la commission sénatoriale des affaires économiques et du Plan <sup>2</sup>, ce taux devrait se situer entre 7 % et 11 % en 2010, ce qui reste somme toute modeste.

---

<sup>1</sup> Sénat Cahier #103, p.46

<sup>2</sup> Idem

Le rapport Belmain <sup>3</sup>, pour sa part, constate qu'en renouvelant les méthodes opératoires, par un dispositif de terminaux géographiquement plus fonctionnels, la part du combiné pourrait passer à 20 milliards de tk.

Si l'on examine l'évolution du combiné à partir des trafics de Novatrans <sup>4</sup>, on est à même de constater une certaine stabilité du trafic intérieur compensé pour l'essentiel par une augmentation de l'international. En 1992, la progression globale de Novatrans était de 10.1 % d'unités intermodales expédiées. Le trafic a aussi évolué en fonction du type d'unités transportées. On observe une baisse des expéditions de semi-remorques et une augmentation des expéditions de caisses mobiles. Pour Novatrans, le marché porteur d'avenir semble être le trafic international de caisses mobiles. Il serait intéressant de disposer de données comparables pour la firme CNC, ce qui nous permettrait de mieux étudier le comportement global du marché.

Concernant le coût du transport combiné, Armand Toubol <sup>5</sup> de la CNC a produit une évaluation, laquelle repose sur des paramètres favorables au combiné: un trafic équilibré sur un axe à forte densité, entre deux pôles, sur plus de 500 km et avec un parc d'unités de transport intermodal standard. Il en ressort que le prix du combiné en France, selon les réactions provenant de la clientèle, est insuffisamment bas eu égard au prix du marché fixé par les transporteurs routiers ( Tableau 6 ). Des améliorations de la compétitivité seraient donc indispensables pour relancer le développement du transport combiné en France. Il semble qu'en matière de trafic international, le prix du transport combiné soit compétitif et satisfaisant et le trafic en croissance.

---

<sup>3</sup> Perspectives d'évolution du transport combiné, rapport d'étape, direction des transports terrestres, p.22

<sup>4</sup> Transport Actualité, #499, février 1994

<sup>5</sup> Possibilités et limites du combiné, CEMT, 1993, Paris, 138 pages

## 5- LES FACTEURS DÉFAVORABLES AU TRANSPORT COMBINÉ

### L'évolution de la nature des marchandises

La diminution du poids moyen ainsi que de la taille des lots, en plus de la valeur unitaire élevée de bon nombre de produits fabriqués à grande échelle, sont à l'avantage du transport routier, lequel s'avère mieux adapté. Le chemin de fer, pour sa part, se distingue comme étant le transport de matières pondéreuses à valeur unitaire moins élevée, bien qu'il mise sur le transport combiné et qu'il conserve une part d'activité de transport par wagons isolés.

### Développement de la production en flux tendus (zéro stock)

Le transport routier de par sa flexibilité et l'étendue du réseau viaire, contribue directement à l'organisation moderne de la production industrielle. Sa rapidité et son court délai d'adaptation aux besoins des chargeurs, a permis de développer le service "juste à temps". Le camion devient un entrepôt roulant qui alimente les entreprises au rythme de leurs besoins. Du coup, les entreprises voient-elles diminuer les coûts relatifs au stockage des produits et marchandises.

### Un marché déséquilibré au détriment du transport ferroviaire

La profession des routiers connaît une crise importante depuis quelques années. Les transporteurs se livrent entre eux une compétition féroce qui a eu pour résultats de voir les prix chuter ( Tableau 7 ) ainsi que les marges de leurs entreprises. Cette crise interne se situe dans un contexte de défiance et de non application de la réglementation en vigueur.

Alors, on assiste à une concurrence déloyale entre les transporteurs qui ne respectent ni la réglementation, ni la vérité de leurs coûts d'opération avec pour conséquence une sous-tarification. Selon les analystes du secteur routier, le non respect de la réglementation équivaldrait à 15 ou 20 % du prix du transport.

Cette concurrence déloyale a conduit à une augmentation de 43 % des infractions aux normes sociales et de sécurité du transport routier et ce entre 1988 et 1991 ( Tableau 8 ). Ces infractions ont trait entre autres, au temps de conduite, aux surcharges et aux limites de vitesse. Pour leur part, le maintien en activité de transporteurs en situation de faillite de même que la sous-traitance, contribuent à la sous-tarifcation du transport routier.

Globalement, il en résulte un dumping des prix et une surcapacité du secteur. De plus les prix du routier ne reflètent pas suffisamment les coûts externes attribuables à ce secteur. On assiste donc à une augmentation de la compétitivité des routiers sur des distances de plus en plus longues qui devraient normalement être le lot du marché ferroviaire. Cette situation prive l'industrie de revenus importants. Les prix du transport du fret ferroviaire ont chuté en francs constants, de 25 % depuis 1987.

Ce dysfonctionnement du transport du fret empêche l'établissement d'un équilibre financier du secteur et une saine compétition entre les deux modes en plus de favoriser l'usage quasi exclusif du transport routier par les chargeurs au détriment du combiné.

#### Une forte augmentation de la compétitivité du transport routier

Il est hors de tout doute que le développement du réseau routier en France contribue à la compétitivité du transport routier. Alors qu'il n'y avait que 4,700 km d'autoroutes en 1980, la longueur du réseau a atteint 7215 km en 1990. De plus, les fabricants ont amélioré considérablement les performances des véhicules en puissance et en longévité avec pour résultat, parmi d'autres, une augmentation des charges et de la vitesse. S'ajoute aussi l'innovation technologique, dans les domaines de l'informatique et des télécommunications qui a permis une meilleure gestion des expéditions (réduction des délais de livraison, réduction des retours à vide, etc) et des flottes de véhicules pour ne citer que ces exemples.

## Les contraintes relatives au service de transport ferroviaire

Les infrastructures ferroviaires ne permettent pas la flexibilité de l'offre dont dispose le routier. Les dessertes ferroviaires sont plus limitées, les nouvelles générations d'unités intermodales nécessitent une mise au gabarit de nombreuses infrastructures, sans compter que le matériel ferroviaire ne se renouvelle pas aussi facilement que le matériel routier, et ce, dans une conjoncture où les transporteurs doivent s'ajuster rapidement à l'évolution du marché.

De par ces contraintes, les organisateurs du transport ferroviaire se doivent d'anticiper les besoins longtemps à l'avance; ce qui rend plus risqué l'implantation d'équipements lourds et coûteux à l'exemple du projet Commutor<sup>6</sup>. Par ailleurs, la SNCF constitue un monopole en plus d'être perçue comme un compétiteur par bon nombre de routiers. Ces derniers sont donc méfiants à l'égard de l'entreprise nationale. Enfin, le transport combiné est peu accessible aux petits transporteurs routiers car il nécessite une logistique plus imposante en terme de coûts d'équipement en plus d'exiger un service de prise en charge de la cargaison par un autre transporteur pour le trajet routier terminal.

## Le rapport Aberle<sup>7</sup>

Le rapport Aberle est une étude commandée par l'Union Internationale des Transports routiers (IRU) dont le siège est à Genève. Sous la direction du Dr. Gerd Aberle, un groupe de travail européen réunissant des participants de 6 pays, dont la France, a réalisé cette étude. Celle-ci vise à démontrer les avantages du transport routier de marchandise de longue distance.

Les hypothèses de travail sur lesquelles reposent toute la recherche ne peuvent concourir qu'à avantager le transport routier et ce sur tous les

---

<sup>6</sup> Projet d'implantation d'un point nodal entièrement automatisé, prévu par la SNCF en région parisienne

<sup>7</sup> Les avantages du transport routier des marchandises de longue distance, Gerd Aberle, 1992

plans. D'abord on étend la notion de longue distance au transport excédant 100 km. Tous les observateurs et acteurs du milieu des transports considèrent que le chemin de fer ne peut être compétitif en deçà de 350,400 km et même 500 km. Ramener la barre à 100 km représente un handicap insurmontable aux fins de comparaison. Une desserte ferroviaire aussi diffuse du territoire engendrerait des coûts énormes.

Le groupe de travail complète ses hypothèses de départ par deux scénarios dont l'un suppose un transfert de 30 % de trafic vers le rail et l'autre un transfert à 100 % ! Évidemment, ce dernier scénario est totalement irréaliste. C'est tout l'appareil de production industriel ainsi que l'ensemble des systèmes de transports qui subiraient une transformation radicale et à un coût qu'on n'ose même pas imaginer.

Par ailleurs, l'étude comporte de nombreuses lacunes d'appréciation notamment, au regard de l'évaluation des coûts externes attribuables à la route et au chemin de fer. Bien que notre travail n'ait pas comme objectif principal d'analyser en détail le rapport Aberle, il sera nécessaire de le faire car celui-ci risque d'apporter encore plus de confusion dans un débat déjà fort complexe. Cette étude commandée par des transporteurs routiers reflète d'avantage les intérêts d'un lobby que le travail objectif d'un groupe de chercheurs.

## 6- LES FACTEURS FAVORABLES AU TRANSPORT COMBINÉ

Plusieurs tendances socio-économiques lourdes portent à croire que le transport combiné, bien qu'en progression modérée, s'avère être une solution d'avenir en réponse aux nombreux problèmes que pose la croissance des échanges commerciaux. Examinons sommairement les facteurs qui nous apparaissent les plus significatifs. L'ordre de présentation ne correspond pas nécessairement à l'ordre d'importance.

## La protection de l'environnement et les dépenses énergétiques

Globalement, le mode ferroviaire utilise 5 % de l'énergie consommée pour le transport (personnes et marchandises. Base: données 1992), alors que la route s'accapare 94 % de l'énergie consommée<sup>8</sup>. Quant à l'Agence pour le Développement de l'Environnement et la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) citée à l'intérieur de cette même revue, elle évalue que "chaque point de part de marché perdu par le rail en fret se traduit par 60,000 tonnes supplémentaires de pétrole importées par an".

Quant aux émissions de gaz, "le secteur des transports consomme plus de 60% du pétrole importé et contribue pour 75 % environ aux émissions d'oxyde d'azote et d'hydrocarbure. 25 % des émissions de gaz carbonique responsables de l'effet de serre, lui sont imputables"<sup>9</sup>. Alors que le transport routier des marchandises utilise presque exclusivement le gasoil, 90 % des trains fonctionnent à l'électricité.

Pour sa part, le Rapport Belmain évalue les coûts externes du transport par route (congestion, accident, etc.) et conclut par la suite que le transport combiné procure à la collectivité un avantage annuel minimum de 810 millions de francs<sup>10</sup>.

## L'engorgement et l'entretien du réseau routier

L'augmentation du nombre de véhicules automobiles et des déplacements, conjugués à la croissance du transport routier des marchandises ont pour conséquence une saturation de certains axes routiers tandis que pour d'autres, il est déjà facile de prévoir une saturation éventuelle. Quant au transport combiné, de par le partage des expéditions qu'il suppose, il contribue à retarder la saturation d'axes routiers et à repousser, sinon à éviter éventuellement, des

---

<sup>8</sup> Fret Magazine, no.57, janvier 1994, p.10 - 12

<sup>9</sup> Idem

<sup>10</sup> Perspectives d'évolution du transport combiné, Rapport d'étape, Direction des transports terrestres, p.11

investissements importants en infrastructures routières. Sans compter que l'usage du réseau routier par les poids lourds représente une part importante du coût d'entretien des infrastructures. Pour ces raisons, les sociétés d'autoroutes seraient d'ailleurs malgré la perte de recettes favorables à l'autoroute ferroviaire.

### La sécurité du transport ferroviaire

Le transport ferroviaire constitue un mode de transport des plus sécuritaire. Conséquemment, le transfert de fret de la route vers le rail serait favorablement accueilli par les automobilistes d'autant plus que ces derniers ressentent une insécurité grandissante à l'effet de partager la route avec des camions rapides et lourds et qui sont trop souvent impliqués dans des accidents.

### L'augmentation du trafic international

Comme nous l'avons constaté, le trafic international est le marché dont la croissance est la plus forte. Cela signifie que la longue distance représentera une part de plus en plus grande de l'ensemble des déplacements. Cette tendance, si elle se conjugait avec un plus grand respect de la réglementation de la part des transporteurs routiers, serait de nature à favoriser l'usage du transport ferroviaire. D'ailleurs, au plan européen, des études sont en cours en vue de développer un réseau continental de transport combiné.

### La mise en service d'Eurotunnel

La mise en service d'Eurotunnel sera un événement déterminant pour le transport combiné puisque le tunnel canaliserait en faveur du chemin de fer, un important trafic de fret. En effet, les trains de fret n'auront besoin que de 35 minutes pour effectuer, sans rupture, la liaison entre les deux gares d'extrémité, et ce, au cœur d'un marché européen de 400 millions d'habitants. À ce jour, on évalue à 125 millions de tonnes, la quantité de marchandises qui transitent entre la Grande-Bretagne et

le Continent. De ce nombre, 25 millions de tonnes par an sont constituées de produits manufacturés et des denrées potentiellement accessibles au transport combiné.

Ainsi l'objectif à moyen terme, en matière de fret expédié par le tunnel est d'atteindre 6.5 millions de tonnes dont les deux tiers seraient acheminés en transport intermodal. À terme, c'est un total de 35 trains conventionnels et intermodaux de fret dans chaque sens qui emprunteront le tunnel quotidiennement. La canalisation du trafic vers le réseau ferroviaire de même que l'accroissement général des échanges, ne peuvent que contribuer à accroître la part du combiné. Eu égard à la partie continentale du trajet, ce trafic risque fort de se poursuivre par chemin de fer plutôt que par le réseau routier.

#### Le phénomène irréversible de la conteneurisation

Bien qu'un conteneur maritime puisse effectuer la portion terrestre de l'expédition uniquement par la route, il n'en demeure pas moins qu'une unité intermodale de transport est davantage adaptée au transport combiné qu'un autre type de cargaison. Si, à cette conteneurisation, s'ajoute une bonne desserte ferroviaire des ports, le combiné ne peut qu'en profiter.

#### Le volontarisme des États voisins de la France

Il est à prévoir que les pays où transite un trafic international important obligeront de plus en plus (comme cela a déjà commencé), les transporteurs à utiliser le chemin de fer. L'insécurité et la congestion des routes, de même que les pressions des groupes environnementalistes sont autant de facteurs qui inciteront de plus en plus les gouvernements à adopter de telles mesures.

## 7 - LES PERSPECTIVES D'AVENIR DU TRANSPORT COMBINÉ

Il convient à cette étape-ci de dresser un bilan global des éléments favorables ainsi que des éléments défavorables au transport combiné. Indépendamment du nombre d'éléments qui plaident en sa faveur ou de ceux qui lui sont défavorables, il apparaît essentiel de reconnaître que ces éléments n'ont pas tous le même poids. Quoiqu'il en soit, il semble bien que le contexte social, économique et environnemental soit favorable au transport combiné.

La croissance du trafic international ajoutée à la mondialisation de l'économie, favorisent le transport combiné. Le phénoménal développement de la conteneurisation, la desserte de l'hinterland des ports français, les considérations environnementales pour ne nommer que ces éléments, nous conduisent à considérer un scénario de croissance durable pour le transport rail-route, malgré des tendances lourdes qui privilégient aussi la route.

Soumis à des conditions normales d'un marché libéralisé mais équitable, le combiné devrait s'accaparer une plus large part du trafic de fret. Il va de soit que la position du transport routier des marchandises sera toujours prépondérante. Les tendances ne s'inverseront jamais. Cependant les deux modes devraient plus judicieusement exploiter les segments respectifs de marché où ils sont les plus efficaces. Aussi devrait-on collaborer plus intensivement à développer le combiné; le ferroviaire et le routier étant voués à une longue cohabitation. Ainsi les transporteurs ont-ils intérêt à y trouver des avantages respectifs au lieu de se livrer une compétition destructrice à plusieurs égards. La compétition a des effets positifs lorsqu'elle s'exerce dans un univers économique où les règles sont équitables et surtout admises et respectées. Autrement, elle a des effets pervers lorsque la réalité des coûts et des prix ne s'applique pas.

La part du transport combiné est si faible au regard de l'ensemble du trafic de fret (entre 4 % et 6 %), qu'il s'avère inutile d'échafauder des scénarios de parts de marché de 30 % ou 40 %. Avec un doublement du volume du transport combiné d'ici les premières années du 21 ème

siècle, celui-ci, malgré tout, ne ferait qu'accroître modestement sa part de marché puisque l'ensemble du trafic de marchandises, pourrait lui-même doubler vers 2010. Grosso modo, le marché du combiné réside dans la longue distance (supérieure à 400 et même 500 km) orientée de plus en plus vers l'international notamment, pour le transport de caisses mobiles et de conteneurs.

## 8 - LES RECOMMANDATIONS À METTRE EN OEUVRE

Nous croyons que pour assumer le développement du transport combiné, il ne s'agit pas tant d'annoncer des mesures contraignantes que d'assainir le marché du transport de fret et de répartir différemment les investissements entre la route et le combiné. Ces grandes mesures créeraient à l'avantage des deux modes, un environnement économique plus harmonieux et propice à la croissance.

### L'équité de traitement des transporteurs

La mise à jour des réglementations et particulièrement leur application doit avoir pour objectif, un traitement équitable des transporteurs (le non respect d'un règlement ne doit pas constituer un avantage concurrentiel) à l'intérieur d'une même profession, mais aussi par rapport à un autre mode. De même que les porte-parole de la France doivent faire toutes les représentations nécessaires, auprès des instances et États européens, pour que les transporteurs français bénéficient à l'étranger d'une équité de traitement par rapport à leurs concurrents européens (réglementation, normes, gabarits, etc.).

### Un plan directeur du transport combiné

Il s'agit, de tracer un réseau de transport combiné, national et transfrontalier qui déterminera les grands axes, les dessertes prévues et la vocation respective des modes ferroviaire et routier. Le plan devrait

tenir compte particulièrement des flux transfrontaliers et de la desserte des grands ports français. Le plan serait donc réalisé en concertation avec les États voisins.

#### Un organisme voué à la gestion du transport combiné

La création d'un organisme indépendant, réunissant les partenaires impliqués, permettrait "d'arbitrer" la gestion du transport combiné. Cet organisme pourrait fixer les conditions d'acheminement du fret (horaire des trains de fret, tarification du combiné, etc). La situation de monopole de la SNCF, qui par ailleurs doit servir sa propre clientèle, suscite beaucoup de méfiance chez les routiers. Cet organisme, en plus d'assurer une gestion conjointe du trafic combiné, aurait l'avantage de réduire les coûts de la guerre de "marketing" que se livrent deux compétiteurs, l'un routier, l'autre ferroviaire.

#### Un organisme d'acheminement des unités de transport intermodal

Le transport combiné ne réussit pas à attirer une clientèle de petits transporteurs routiers. Ceux-ci n'ont pas accès à un service de prise en charge de leur cargaison pour la dernière portion du trajet de l'expédition, en partance des chantiers de transbordement. À défaut de disposer d'un réseau de succursales, les petits transporteurs pourraient éventuellement conclure des ententes avec des tractionnaires pour compléter la livraison. Cependant, ces tractionnaires représentent autant de compétiteurs qui pourraient solliciter les chargeurs clients. Cet organisme aiderait aussi les transporteurs à dénicher des clients pour éviter les retours à vide.

#### Des investissements indispensables à l'efficacité des infrastructures ferroviaires

Dans les conditions de trafic actuel, il y a des goulots à désengorger pour assurer une meilleure fluidité du trafic ferroviaire. La rapidité du service, faut-il le rappeler, est une condition essentielle au transport

combiné. Les opérateurs organisent les expéditions selon un cycle Jour A-Jour B, c'est-à-dire: chargement des unités intermodales sur les wagons le soir du Jour A et arrivée par train au chantier terminal le Jour B; le matin dans la plupart des cas.

Pour ce faire, il est impératif de prendre un certain nombre de mesures de manière à réduire les ralentissements entre autres, sur le réseau périphérique parisien ("grande ceinture") et de faciliter le contournement de Lyon et l'accès à Bordeaux. Rappelons que les convois de fret sont en compétition sur le réseau avec les trains de voyageurs de longue distance et les trains de banlieue. Tous ces convois circulent à des vitesses et selon des horaires différents, ce qui pose le problème d'intercalation et de synchronisation des expéditions de fret au milieu d'un trafic, le plus souvent très dense. S'ajoute la nécessité de mettre au gabarit les infrastructures qui empêchent la circulation des équipements multimodaux de dernière génération.

De plus, il conviendrait de moderniser plusieurs chantiers de transbordement afin de leur ajouter des services de logistique connexes, mais combien indispensables au transport combiné: il s'agit de facilités d'entreposage, de tri et de conditionnement des cargaisons. Il nous semble que l'ajout d'un générateur de trafic, comme Commutor, ne pourrait produire un maximum d'impact avec un réseau qui manque déjà de fluidité pour le peu de trafic combiné qu'il supporte.

## CONCLUSION

Il est essentiel que l'État et les différents acteurs, organisateurs du transport combiné, émettent un signal clair concernant leurs intentions à propos de l'avenir du transport combiné. Les transporteurs privés, qui investissent déjà en équipement intermodal, doivent avoir l'assurance de la pérennité d'un service de qualité avant de s'engager plus à fond.

Enfin, au milieu de la crise actuelle du fret, nous croyons qu'il est inutile de consentir des allègements fiscaux (réduction des taxes sur l'essence, etc) ou des gains de productivité (augmentation des charges permises) si l'État n'a pas l'assurance que ces mesures contribueront à l'amélioration de la profession du transport routier de marchandises. Plusieurs réclament des mesures en ce sens. Cependant tant dans un passé récent, qu'aujourd'hui, les gains de productivité réalisés par les transporteurs profitent aux chargeurs, alors que les prix de transport ne cessent de baisser et que les marges des transporteurs s'évanouissent.

L'État n'a pas à supporter financièrement les réductions de tarifs consenties par les transporteurs. Les gains de productivité devront servir à améliorer d'une part, le rendement des investissements des transporteurs et d'autre part, les conditions de travail des chauffeurs routiers.

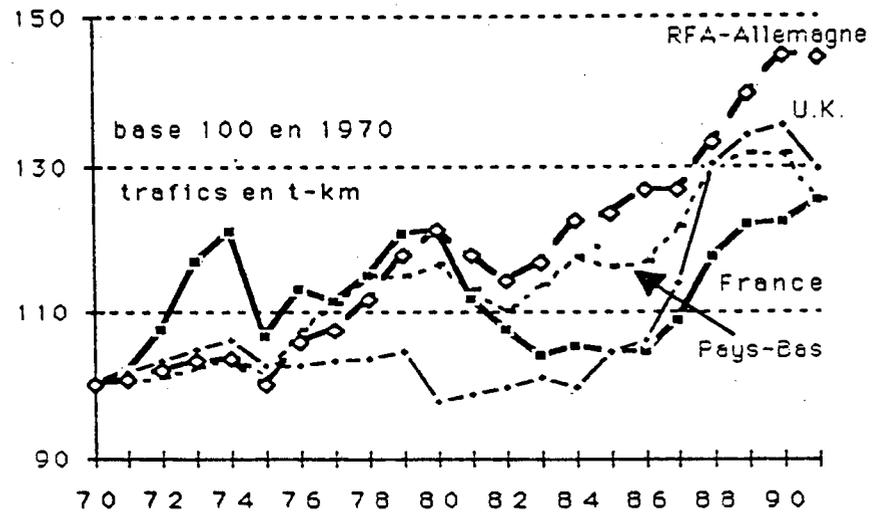
Michel Robert  
Mars 1994

## LISTE DES TABLEAUX

- #1 LES TRAFICS TERRESTRES EN EUROPE
- #2 LA PART MODALE DU FERROVIAIRE EN EUROPE
- #3 ÉVOLUTION DES TRAFICS
- #4 TRAFIC FRET PAR RÉGIME D'ACHEMINEMENT (SNCF)
- #5 RECETTES FRET PAR RÉGIME D'ACHEMINEMENT (SNCF)
- #6 LE COÛT DU TRANSPORT COMBINÉ
- #7 ÉVOLUTION DES PRIX
- #8 INFRACTIONS AUX NORMES SOCIALES ET DE SÉCURITÉ

TABLEAU #1

Les trafics terrestres en Europe (1)  
Evolution 1970-1991



Les trafics terrestres en Europe (2)

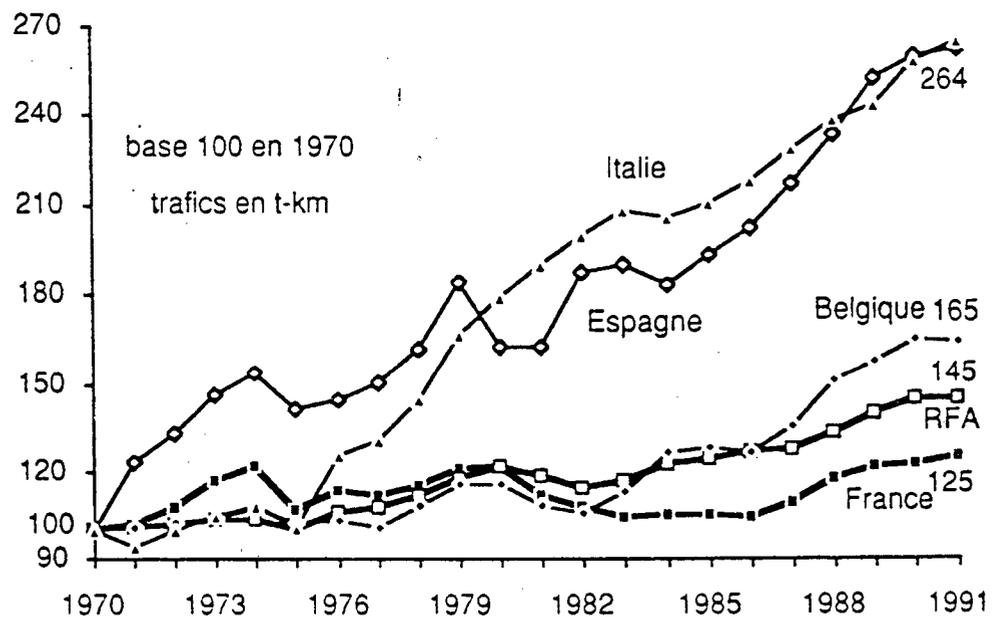
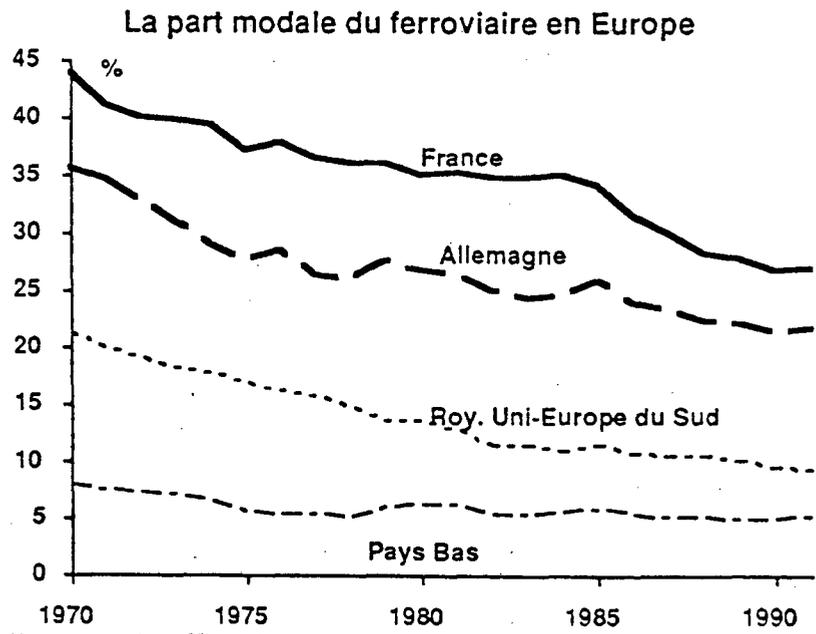


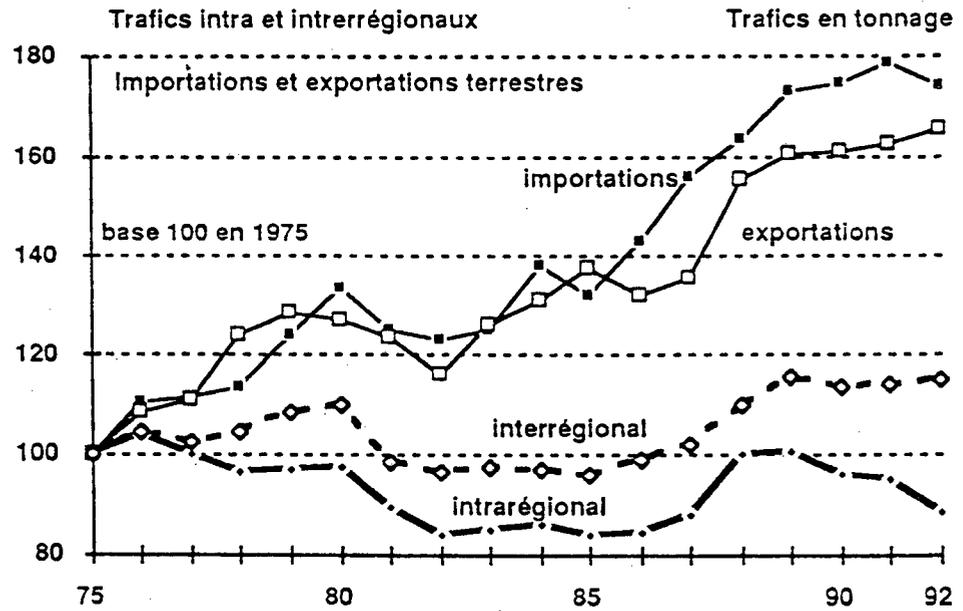
TABLEAU #2



© OEST  
Synthèse. Février 1994

TABLEAU #3

Evolutions des trafics (1975-1992)



© OEST  
Synthèse, Février 1994

# TRAFIC FRET PAR RÉGIME D'ACHEMINEMENT en milliards de TK

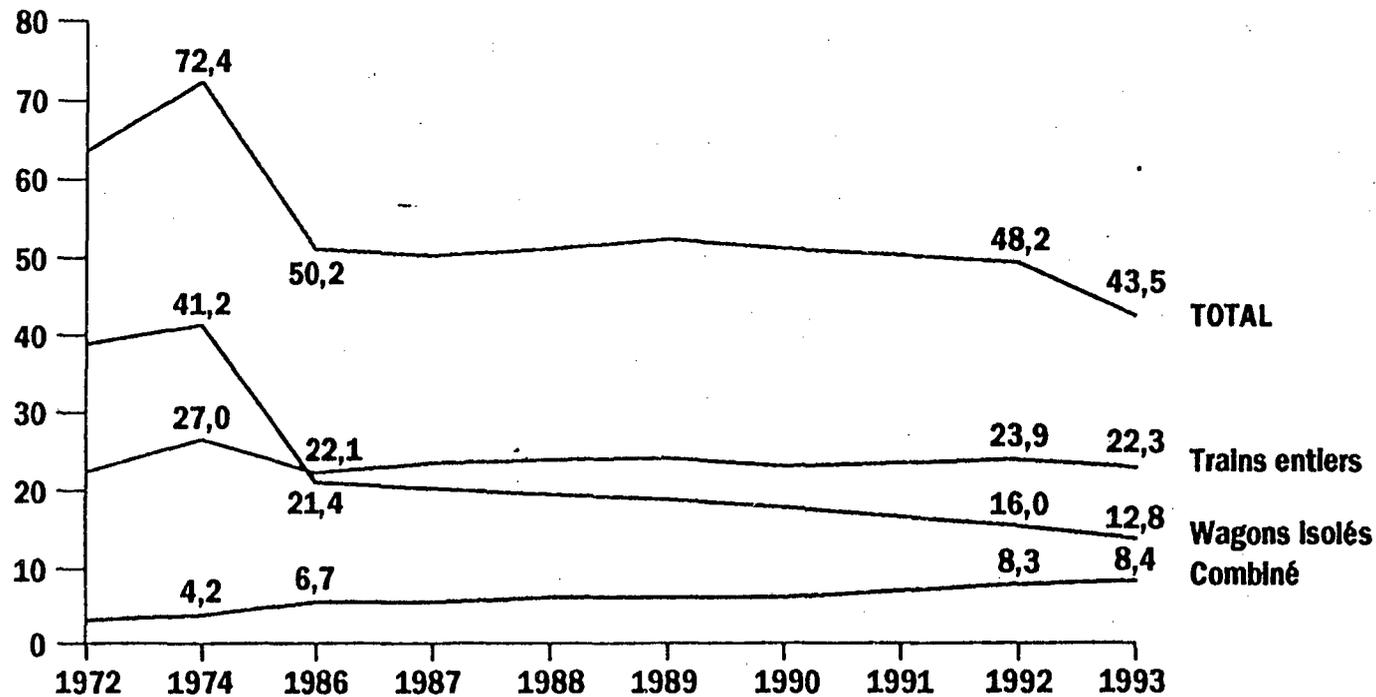
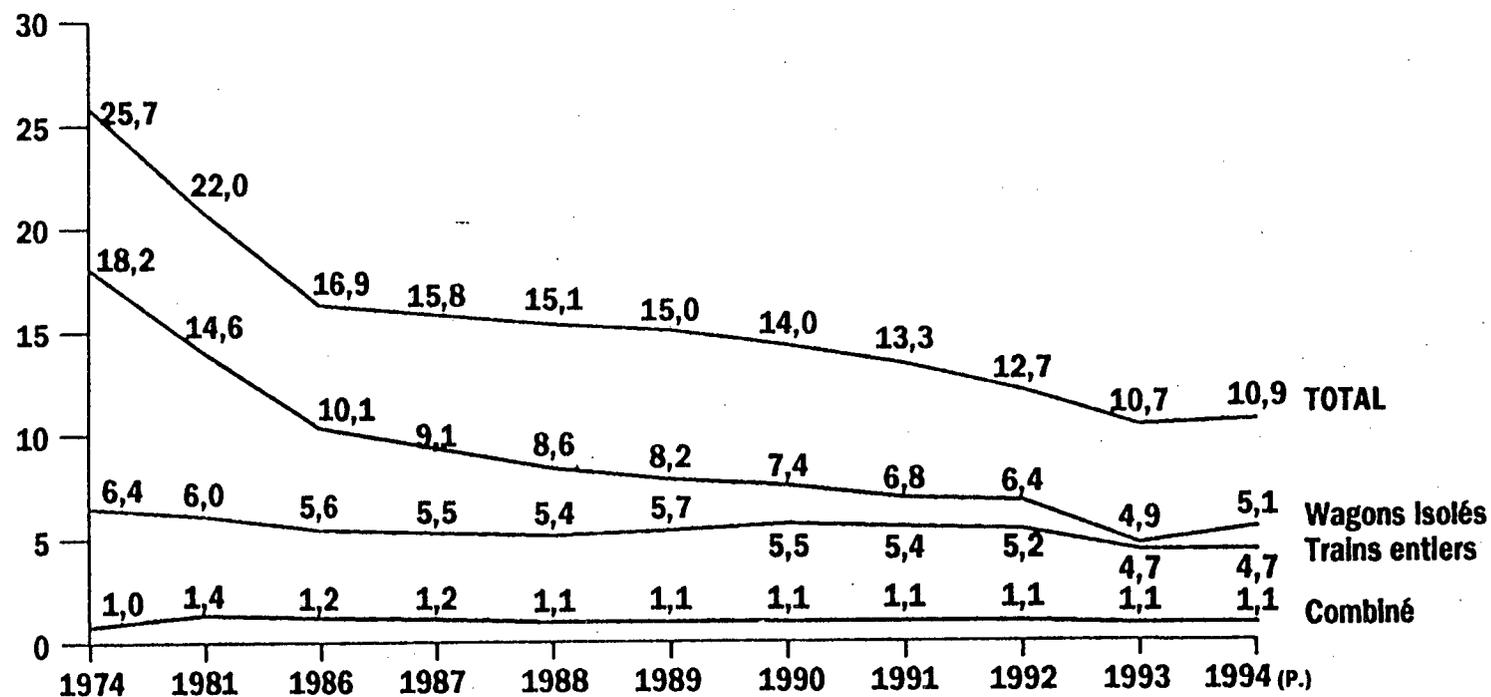


TABLEAU #4

# RECETTES FRET PAR RÉGIME D'ACHEMINEMENT

## en milliards de francs constants 1993



(P. = prévisions en F. 1993 au 17/1/1994)

TABLEAU #5

## TABLEAU #6

### *Le coût du transport combiné*

#### -- Trafic national

En France, dans les hypothèses visées ci-dessus, pour une UTI d'un poids brut de 17 tonnes faisant un parcours de 600 km sur une relation d'axe massifiée, la décomposition moyenne du coût total qui ressort à 3 200 FF est de :

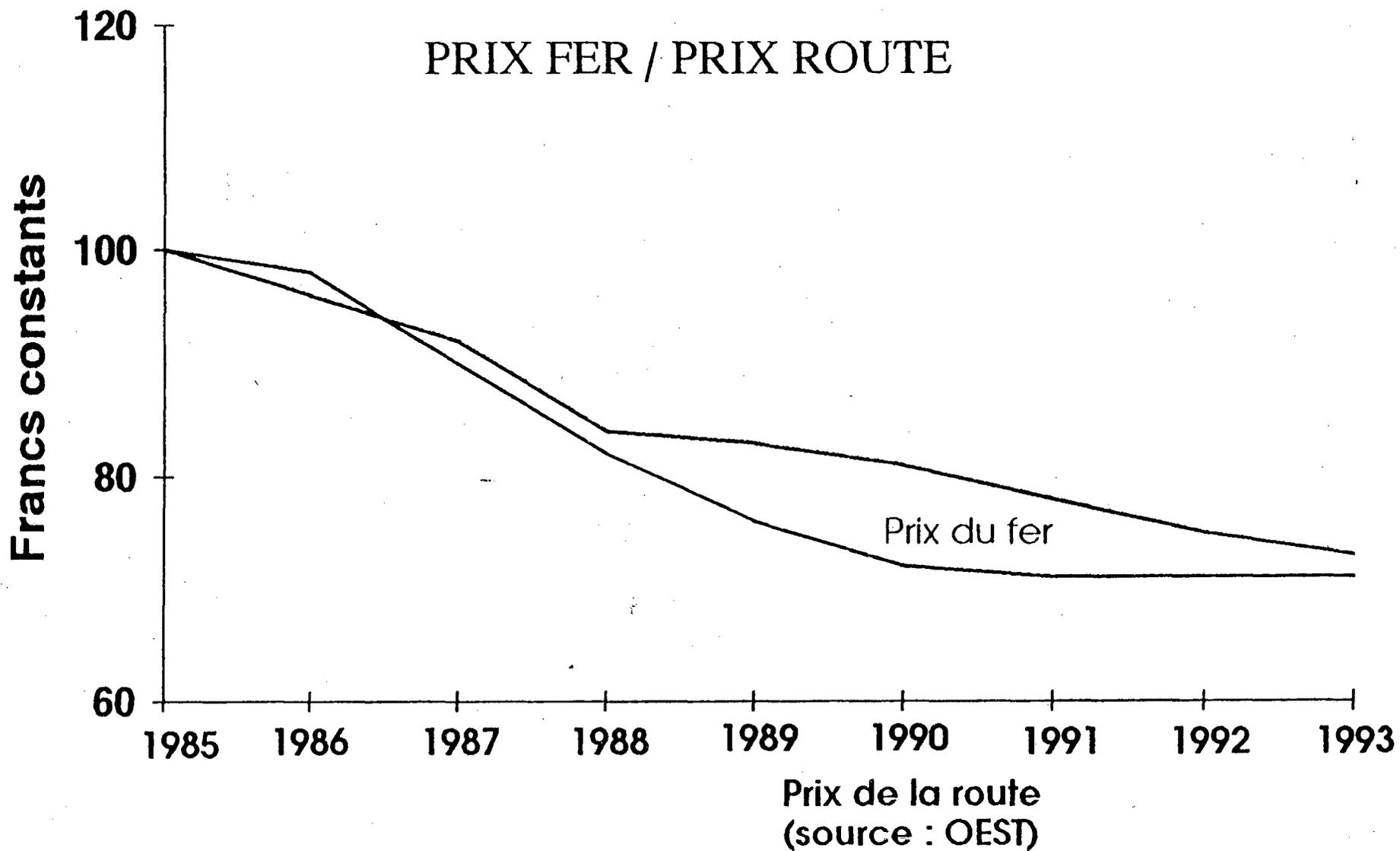
- 35 pour cent pour la traction ferroviaire ;
- 10 pour cent pour les opérations de chantiers ;
- 6 pour cent pour les wagons ;
- 3 pour cent pour les UTI ;
- 46 pour cent pour les camionnages terminaux.

En trafic national français, ce coût de revient du transport combiné, compétitif par rapport aux coûts routiers, est insuffisamment compétitif par rapport au niveau actuel des prix routiers.

#### -- Trafic international

Pour un voyage moyen de 1 500 km et pour une UTI de poids brut de 23 tonnes, le coût moyen ressort à 5 320 FF (1) dont :

- 55 pour cent pour la traction ferroviaire ;
- 10 pour cent pour les wagons ;
- 2.5 pour cent pour l'UTI ;
- 5 pour cent pour les opérations de chantiers ;
- 27.5 pour cent pour les tractions routières terminales.



## **INFRACTIONS AUX NORMES SOCIALES ET DE SÉCURITÉ**

- **Augmentation des infractions 1991/1988: +43%**
  - surcharge (+64%)
  - temps de conduite (+72%)
- **Mais, productivité des roulants : +2,6% par an  
(Entreprises de plus de 5 personnes)**
- **Accroissement des taches confiées aux roulants**

**Révélee par la suppression de la TRO ?**

- **62 heures de travail / semaines (1982): 9% du prix de vente**

## Bibliographie

---

- Possibilités et limites des transports combinés - Conférence européenne des ministres des transports - Paris 1993.
- Notes de synthèse - OEST- février 1994 - Page 77.
- A.T KEARNEY - Etude prospective d'un réseau européen de transport combiné - septembre 1989.
- Commutor, des robots pour sauver le fret - *La vie du Rail et des Transports/n°2420* - novembre 1993 - Page 13.
- Le combiné cherche à se réorganiser - *L'Officiel des Transports/n° 1757* - juin 1993 - Page 10.
- Le transport combiné rail/route - *Transport routier magazine* - juin 1992 - Page 11.
- Trois milliards pour sauver le combiné - *La Vie du Rail/n° 2353* - juin 1992 - Page 7.
- Conteneurs et caisses mobiles, une normalisation pour quoi faire ? *Journal de la marine marchande* - juillet 1993 - Page 1667.
- Quelle place pour le transport combiné en Europe ? *Transports/n° 347* - mai/juin 1991 - Page 157.
- Plaidoirie pour un transport combiné - *L'officiel du transport/n° 1679* - 2 novembre 1991 - Page 20.
- L'Europe des transports et des communications - Rencontres Internationales de l'Ecole des Ponts "Question pour demain" - 7 et 8 décembre 1989 - Paris
- Fret : opération survie - *La Vie du Rail et des Transports/n°2395* - 12 mai 1993 - Page 12.
- Marius BELMAIN - Perspectives d'évolution du transport combiné - *Rapport d'étape* - Direction des Transports Terrestres - 199
- Le trafic international réussit mieux à Novatrans - *Transports actualités/n° 499* - 11 février 1994.
- Environnement, le rail emporte la mise - *Magazine Fret/n° 57* - janvier 1994 - Page 9.
- La gestion stratégique au Ministère des Transports du Québec - 1993 - 45 pages.

- L'augmentation de la dimension des conteneurs est-elle une fatalité - *Bulletin des Autoroutes françaises/n° 37*- décembre 1992.
- Dr. Gerd Aberle - Les avantages sociaux du transport routier de marchandises à longue distance - avril 1993 - 60 pages.
- Routes et voies navigables - Sénat, n° 103 Tome XII - page 45.
- Le tunnel sous la Manche : une nouvelle perspective pour le fret ferroviaire - *Revue Générale des Chemins de Fer/n° 12* - Page 83.
- Rapport sur la situation de l'évolution des transports 1992 - Conseil National des Transports.
- La voie d'eau : plus qu'une alternative pour le transport combiné - *Navigation, Ports et Industries/n° 4* - 28 février 1993.
- Gilbert CARRERE - Transports destination 2002, le débat national - 21 juillet 1992.
- La crise du routier - Conseil National des Transports - juillet 1992.
- Alain POINSSOT - Le prix de la vérité - *Revue française de logistique/n° 64* - septembre 1992 - Page 27.
- Les Alpes et la Suisse sous une avalanche de poids lourds - *Combat Nature/n° 104* - février 1994 - Page 51.
- Rapport introductif au débat parlementaire sur la politique des transports - Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme - septembre 1993.
- La politique des transports - *Dossier Equipement/n° 7* - Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme - octobre 1993.
- Livre vert relatif à l'impact des transports sur l'environnement : une stratégie communautaire pour un développement des transports respectueux de l'environnement - Commission des Communautés Européennes - 20 février 1992.
- Transports 2010 - Commissariat général du Plan - juin 1992 - 516 pages.
- Transports : pour une cohérence stratégique - Commissariat général du Plan - septembre 1993 - 189 pages.
- 44 tonnes sur six essieux, Bruxelles veut définir le camion européen - *Transports actualités/n° 497* - 28 janvier 1994 - Page 2.
- Gaston BESSAY - Routiers, pour sortir de la crise - 1992 - 162 pages

**ANNEXE 9**

*Sommaire du cours : Institutions et politiques sociales de la France.*

ECOLE NATIONALE D'ADMINISTRATION  
Conférences de M. Jean-Charles SAVIGNAC

Mars - avril 1994

## QUESTIONS SOCIALES FRANCAISES

Leçon 1 :

### I - LA SOCIETE FRANCAISE EN MOUVEMENT

- 1 - Aperçu sur la situation démographique de la France
- 2 - Les groupes socio-professionnels et leur évolution
- 3 - Population active et salaires
- 4 - L'immigration
- 5 - Points particuliers :
  - Budget des ménages,
  - Vacances,
  - Pratiques culturelles,
  - Enseignement,
  - La mobilité sociale.

## Leçon 2

**II - LES POUVOIRS PUBLICS FRANCAIS ET LES QUESTIONS SOCIALES**

## 1 - Les sources du droit social français

- Constitution et principes à valeur constitutionnelle,
- Traités, lois. Le rôle du Parlement.
- Les règlements. Le rôle de l'exécutif. Tutelle et contrôles
- La place des accords collectifs .. Exposé (1)

## 2 - Les principales institutions intervenant dans le domaine social

## A - L'action sociale des collectivités publiques

- L'emprise de l'Etat,
- Les collectivités territoriales

## B - L'action privée

- Institutions chargées d'une mission de service public (organismes de sécurité sociale)
- Mutualité et coopération. Exposé (2)

Leçon 3 :

### III - LA PROTECTION SOCIALE DES FRANÇAIS.

#### A - Le système de sécurité sociale

##### - la protection de base

risques maladie, invalidité, veuvage  
risque vieillesse  
risque maternité  
les prestations familiales

##### - la protection complémentaire

##### - l'équilibre financier : compensations et recherches de financement

#### B - L'indemnisation du chômage et la politique de l'emploi

- le régime d'assurance,      Exposé (3)

- le régime de solidarité.      Exposé (4)

## Leçon 4

**IV - LA SANTE EN FRANCE ; L'ACTION SANITAIRE ET SOCIALE.**  
**L'ACTION SOCIALE**

**A - La Santé (principales données)**

- 1 - Les professions de santé
- 2 - Le système hospitalier
- 3 - Les comptes de la santé. L'effort de maîtrise des dépenses de santé.

**B - L'action sanitaire et sociale**

- action sanitaire
- action sociale

**C - L'aide sociale**

- la mutation de l'aide sociale      Exposé (5)
- le revenu minimum d'insertion.      Exposé (6)

Leçon 5 :

## V - APERCU SUR LES RELATIONS SOCIALES EN FRANCE

### A - Le droit syndical en France

- Historique
- Droit actuel

### B - Les syndicats de salariés

- C.G.T. Exposé (7)
- C.F.D.T. Exposé (2)
- F.O. Exposé (1)
- C.F.T.C.
- C.G.E. - C.G.C.

### 3 - Les organisations patronales

- C.N.P.F.
- C.G.P.M.E.
- U.P.A. Exposé (10)

Leçon 6 :

## V - LES INSTITUTIONS SOCIALES DE L'ENTREPRISE

### 1 - La représentation des salariés

- Les délégués du personnel
- Le comité d'entreprise

### 2 - La négociation collective et le droit d'expression

- L'obligation de négocier
- Le bilan des négociations annuelles
- Les libertés dans l'entreprise

### 3 - Le salaire minimum de croissance

Exposé (11)

### 4 - La formation professionnelle continue

Exposé (12)

Conclusion générale

Questions sociales diverses

*ANNEXE 10*

*Sommaire du cours : Politique économique et financière de la France.*

# La politique économique et financière de la France

## titre 1 l'économie française en chiffres

### I- La France, région de l'Union Européenne

#### Présentation de l'Union

La population française dans l'Union

Le PIB de la France et de l'Europe

Les échanges de la France avec l'Union et l'extérieur

L'importance croissance de l'Union dans le budget et l'Economie de la France .

### II La conjoncture

La croissance européenne et française ralentie

La croissance en France, par secteur et la place des services

Les investissements et le financement des entreprises

Les revenus, l'épargne et les dépenses des ménages

L'emploi et le chômage. L'emploi par secteur.

Le déficit des finances publiques et les prélèvements obligatoires

Conclusion: quelle politique économique pour combattre le chômage et la désindustrialisation en économie ouverte?

## Titre II

### La politique de libéralisation de l' économie française

#### INTRODUCTION. LA FIN DES PLANS INCITATIFS

Le courant libéral dans le monde

L'effacement progressif des plans français.

La différence entre déplanification et libéralisation.

L'absence de politique pluri-annuelle, sauf pour de grands projets

#### CHAPITRE 1 UNE LIBERALISATION LIMITEE

##### I- une déréglementation modeste

I.1\_ La déréglementation des services publics

I.2\_ La déréglementation dans les autres secteurs

I.3\_ La réglementation renforcée de certains domaines (emploi, environnement)

I.4- La réglementation des organismes internationaux

II- Une privatisation qui ne suffit pas à freiner l'érosion de la propriété privée.

II.1- Le mouvement de privatisation

Son étendue

Deux types d'intervention d'Etat

Nécessité et risques de la privatisation

II.2- L'érosion du droit de propriété par la réglementation et la fiscalité.

III Des dépenses et des prélèvements publics toujours lourds

III.1 Au XIXe siècle

III.2 Depuis deux décennies

III.3- L'automatisme des dépenses.

Le cercle vicieux de la protection et des charges sociales

L'augmentation des coûts des services personnels et la croissance des dépenses tertiaires.

La rupture entre travail et revenus.

III.4- Les déséquilibres macro-économiques à corriger

**ANNEXE 11**

*Sommaire du cours : La politique extérieure de la France depuis 1958.*

**POLITIQUE EXTERIEURE DE LA FRANCE**

**DEPUIS 1958**

**Didier LOPINOT**

**(Co-animatrice : Sylvie DE BRUCHARD)**

Séance n° 1 (jeudi 17 mars, 13 H 30 - 15 H 30)

Introduction

Séance n° 2 (jeudi 24 mars, 13 H 30 - 15 H 30)

Les rapports Nord - Sud (1ère partie)

Séance n° 3 (jeudi 31 mars, 13 H 30 - 15 H 30)

Les rapports Nord - Sud (2ème partie)

Séance n° 4 (vendredi 15 avril, 13 H 30 - 15 H 30)

La France et les Nations Unies

Séance n° 5 (mardi 3 mai, 14 H - 16 H)

La politique française face à la construction européenne (1ère partie)

Intervenant : François SCHEER, Ambassadeur de France à Bonn

Séance n° 6 (vendredi 20 mai, 14 H - 16 H)

La politique française face à la construction européenne (2ème partie)

Intervenant : François SCHEER, Ambassadeur de France à Bonn

Séance n° 7 (vendredi 27 mai, 13 H 30 - 15 H 30)

La France face au problème israélo-arabe

Intervenant : Serge BOIDEVAIX, Ambassadeur de France

Séance n° 8 (vendredi 10 juin, 13 H 30 - 15 H 30)

La France et les Etats Unis

Séance n° 9 (vendredi 17 juin, 13 H 30 - 15 H 30)

La politique africaine de la France

Séance n° 10 (vendredi 24 juin, 13 H 30 - 15 H 30)

Les relations avec l'Est (1ère partie)

Intervenant : Sylvie DE BRUCHARD

Séance n° 11 (vendredi 8 juillet, 13 H 30 - 15 H 30)

Les relations avec l'Est (2ème partie)

Intervenant : Sylvie DE BRUCHARD

Séance n° 12 (mercredi 13 juillet, 13 H 30 - 15 H 30)

Conclusion et évaluation.

## SEMINAIRE POLITIQUE EXTERIEURE DE LA FRANCE DEPUIS 1958

### Sujets d'exposés et de contre-exposés

#### Les rapports Nord-Sud :

- la France et l'Algérie,
- les relations franco-chinoises.

#### La France et les Nations Unies :

- la question de l'Afrique du sud.

#### La France et les Etats-Unis :

- les rapports franco-américains vus par les partenaires de la France.

#### Les relations avec l'Est

- la chute du mur de Berlin,
- la montée des nationalismes en Europe,
- la Russie et l'étranger proche,
- l'avenir de la maîtrise des armements en Europe.

*ANNEXE 12*

*Sommaire du cours : Techniques administratives.*

# ECOLE NATIONALE D'ADMINISTRATION

## DIRECTION DE LA FORMATION PERMANENTE

CYCLE INTERNATIONAL 1993-1994

### TRAVAIL ADMINISTRATIF

#### Présentation du séminaire de Paul DREZET

#### I OBJECTIF DES SÉANCES DU SÉMINAIRE :

Outre un rappel des principes fondamentaux qui régissent le droit administratif français, le séminaire a pour objectif :

- \* d'apporter aux stagiaires une connaissance plus concrète de l'organisation de l'Administration française et des nouvelles formes de l'action administrative ;
- \* d'étudier les mécanismes et les institutions qui contrôlent l'action de l'Administration ;
- \* de solliciter une participation active des stagiaires au cours de la durée du séminaire et qui se terminera, en particulier, par la rédaction collective d'un rapport (cf. plan ci-joint)

#### II ORGANISATION D'ENSEMBLE DU SÉMINAIRE

Le calendrier de l'ensemble des séances est joint à la présente note.

a) La première séance consacrée au "cadrage" général sera destinée

- à exposer et commenter l'ensemble des séances,
- à faire émerger les principales attentes des stagiaires,
- à mettre au point de façon définitive le plan du rapport et la place de chacun dans celui-ci

b) Deux séances (3 et 24 mai) auront pour objet d'approfondir les mécanismes où s'élaborent les textes que devra appliquer l'Administration (le Parlement et le Gouvernement)

c) Cinq séances, (qui se tiendront sur place,) seront consacrées à des entretiens et sont organisées autour de 2 axes :

- le contrôle de l'action de l'Administration:  
au tribunal Administratif de Paris où l'ensemble des stagiaires assistera à une audience d'une part, et d'autre part, à la Médiature de la République (9 et 14 juin)
- les nouvelles formes de l'action administrative,  
à la Commission des Opérations de Bourse (COB) le 17 mai en 1/2 groupe

.à la Commission Nationale Informatique et Libertés (CNIL) le 31  
mai en 1/2 groupe  
.à l'Agence de Coopération Technique et Industrielle (ACTIM) le  
21 juin

d) Une séance d'évaluation et de conclusion (5 juillet)

### III INTERVENTION DES STAGIAIRES

A partir des différentes séances, de la bibliographie (cf fiche jointe), des conférences et connaissances de chacun et de leurs centres d'intérêt personnels, les stagiaires rédigent, soit individuellement, soit par groupes de 2, des notes qui seront remises à l'animateur. Celles-ci, dactylographiées, et d'une longueur libre (4 pages - ou plus - semble être une bonne longueur), constitueront l'essentiel du rapport d'ensemble du séminaire et permettant de participer à l'évaluation de chaque stagiaire que l'animateur est appelé à formuler.

Il va ainsi de soi que ces notes doivent impérativement être remises avant la dernière séance. ; l'animateur est à la disposition du stagiaire pour toute aide complémentaire

### IV RÔLE DE L'ANIMATEUR

Outre son rôle d'organisateur, l'animateur participera activement aux séances, en assurant notamment la liaison entre chacune d'elles. Il sera appelé, comme cela a été dit, à donner une appréciation sur le travail effectué par chacun des stagiaires.

### PIÈCES JOINTES

Annexe 1 : calendrier

Annexe 2 : Plan du rapport d'ensemble

Annexe 3 : Bibliographie proposée (non limitative)

## Annexe 1 :

### TRAVAIL ADMINISTRATIF - 1993-1994 -

#### CALENDRIER

Jour	Date	Horaire	Thèmes	Intervenant
Mardi	12 avril	9h30-11h30	Séance introductive	Paul DREZET
Mardi	3 mai	9h30-11h30	Travail parlementaire	Isabelle ORIZET
Mardi	17 mai	9H30-11H30	Autorités administratives indépendantes : 1) La C.O.B	sur place (1)
Mardi	24 mai	9H30-11H30	Coordination interministérielle Rôle du SGG	Marc SANSON
Mardi	31 mai	9h30-11h30	Autorités administratives indépendantes 2) La C.N.I.L	sur place (1)
Jeudi	9 juin	9h30-12H30	Tribunal Administratif de Paris	Audience sur place (1)
Mardi	14 juin	9H30-11H30	Le Médiateur de la République	sur place (1)
Mardi	21 juin	9H30-11H30	Autorités administratives indépendantes 3) l'A.C.T.I.M	sur place (1)
Mardi	5 juillet	9H30-11H30	Conclusion, évaluation	Paul DREZET

(1) Les coordonnées du lieu des rendez-vous vous seront communiquées lors de la séance introductive.

Les autres séances se dérouleront à l'École

## Annexe 2 :

### PLAN DU RAPPORT D'ENSEMBLE SUR LE TRAVAIL ADMINISTRATIF

**INTRODUCTION :** Présentation générale

#### **IÈRE PARTIE : LE DROIT ADMINISTRATIF FRANÇAIS GÉNÉRALITÉS**

- I.1 - Les principes généraux du droit administratif et notamment ceux concernant la liberté, l'égalité et la responsabilité
- I.2 - Organisation générale de l'Administration française
- I.3 - Droit et devoirs des fonctionnaires

#### **IIÈME PARTIE : LA PRÉPARATION ET LA MISE EN OEUVRE DU TRAVAIL DE L'ADMINISTRATION**

- II.1 - Le rôle du Secrétariat Général du Gouvernement
- II.2 - Le Conseil d'État dans sa fonction consultative
- II.3 - Le Conseil Économique et Social

#### **IIIÈME PARTIE : LES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES INDÉPENDANTES**

- III.1 - La Commission des Opérations de Bourse (COB) ,
- III.2 - La Commission Nationale Informatique et Libertés (CNIL) ,
- III.3 - Le Conseil de la Concurrence ,
- III.4 - Le Conseil Supérieur de l'Audiovisuel (CSA).

#### **IV LES AUTRES FORMES D'ACTION DE L'ADMINISTRATION**

- IV.1 - Les Associations ,
- IV.2 - Les établissements publics à caractère administratif ,
- IV.3 - Les établissements publics à caractère industriel et commercial
- IV.4 - L'Agence pour la Coopération Technique et Industrielle (ACTIM)

#### **V LE CONTRÔLE DE L'ACTION DE L'ADMINISTRATION**

- V.1 - Le tribunal Administratif,
- V.2 - Les Chambres administratives d'appel,
- V.3 - Le Conseil d'État ( fonction juridictionnelle) ,

V.4 - La Cour des comptes (1) et les Chambres régionales des comptes ,

V.5 - Le Médiateur de la République

V.6 - Le contrôle par les citoyens et leurs représentants ;

## **CONCLUSION**

(1) à partir, notamment, du séminaire de Monsieur CHELLE

**N.B. :** Dans tous les cas où cela sera possible, les stagiaires devront établir un rapprochement avec la situation existant dans leur pays d'origine.

**Annexe 3 :**  
**BIBLIOGRAPHIE**

Titre de l'ouvrage	Auteur	Édition / Collection
La justice administrative	M. FANACHI	Collection "que sais-je" N°1806
Le procès administratif	M. FANACHI	Collection "que sais-je" N° 2709
Administration de l'État	F. CHAUVIN	Mémento Dalloz
Droit administratif	G. DUPUIS et M.J. GUEDIN	Armand Collin
Le droit administratif français	G. BRAIBANT	Dalloz
Les grandes décisions de la jurisprudence droit administratif		Thémis
Administration régionale, départementale et municipale		Mémento Dalloz
Droit des services publics et des entreprises nationales		Précis Dalloz
Institutions administratives	J.M AUBRY	Précis Dalloz
Les établissements publics nationaux	O. DUGRIP et L. SAÏD	Librairie générale de droit et de jurisprudence -collection Systèmes-
Les autorités administratives indépendantes	M.J. GUEDON	Librairie générale de droit et de jurisprudence -collection Systèmes-
Le public face à l'administration	A. HADI	Berger-Levrault
Rapport annuel de la commission d'accès aux documents administratifs		Documentation française
L'État et le Citoyen		Club Jean Moulin
Évolution des rapports entre l'administration et les usagers		Institut français de Science administrative Economica

**ANNEXE 13**

***Étude : Une société d'État, la SNCF.***

## TRAVAIL ADMINISTRATIF

### LES FORMES DE L'ACTION ADMINISTRATIVE FRANÇAISE

#### LES ÉTABLISSEMENTS PUBLICS INDUSTRIELS ET COMMERCIAUX (ÉPIC):

##### L'EXEMPLE DE LA SNCF

##### Définition d'un ÉPIC

La création d'établissements publics se veut une réponse à une volonté de gestion plus efficace qui s'appuie sur une plus grande autonomie au regard de l'ensemble de l'administration. Par leur multiplication, les établissements publics sont devenus des instruments d'intervention de la puissance publique dans tous les secteurs.

L'ÉPIC se caractérise par une application du droit privé et par des structures et des règles de fonctionnement se rapprochant de celles de l'entreprise privée auxquelles se superpose une double vocation: industrielle et commerciale. La multiplication observée des établissements publics peut toutefois être perçue comme une stratégie de démembrement de l'administration plutôt qu'une création de véritables centres de décisions autonomes.

Quant à l'indépendance des établissements publics, elle dépend pour beaucoup du type de tutelle à laquelle ils sont assujettis

ainsi que de la proportion de leurs revenus autonomes par rapport aux subventions de l'État.

#### LE CADRE ADMINISTRATIF DE LA SNCF

La loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982 a modifié le statut de la SNCF. En effet, depuis janvier 1983, la Société nationale est définie en tant qu'établissement public industriel et commercial auquel on donne pour mission "d'exploiter, d'aménager et de développer, selon les principes du service public, le réseau ferré national ". Par ailleurs, la LOTI précise que la SNCF est dotée de l'autonomie de gestion. Cependant, un contrat de plan passé entre l'État et la Société détermine les objectifs assignés à l'entreprise "dans le cadre de la planification nationale et les moyens à mettre en oeuvre pour les atteindre". De plus, la loi précise que l'État apporte son concours financier compte tenu de l'importance du transport ferroviaire au regard de la vie économique et sociale de la France.

Le conseil d'administration de l'établissement est composé de

dix-huit membres :

- sept représentants de l'État, dont deux sur proposition du Ministre des Transports et deux sur proposition du Ministère de l'Économie, des Finances et du Budget;
- cinq membres choisis en raison de leur compétence, dont au moins un représentant des usagers;
- six membres élus par les salariés, dont un représentant des cadres.

Le président du Conseil d'administration est choisi parmi les membres du Conseil, sur sa proposition et par décret en conseil des ministres. Soulignons aussi que la fonction de tutelle est exercée par le Ministre des Transports et que pour sa part, "Bercy" joue un rôle important dans l'adoption du budget de la S.N.C.F.

Enfin, les décrets relatifs au cahier des charges de la Société obligent cette dernière et les Régions à conclure des conventions d'exploitation des services régionaux. Ces conventions incluent les services routiers de substitution mis en place dans le cadre de l'abandon des services ferroviaires déficitaires et des fermetures de gares.

## LA SNCF DANS L'ÉCONOMIE DE LA FRANCE

La SNCF est la troisième entreprise de France (hormis les banques et les assurances). Elle emploie 200,000 personnes et affiche en 1993, un chiffre d'affaires de 53 milliards de francs. De plus, la Société possède plusieurs filiales notamment en transport routier, lesquelles ajoutaient pour la seule année 1990, 17 milliards de francs à son chiffre d'affaires et 30,000 salariés.

Rappelons qu'en 1938, l'entreprise comptait 518,000 employés et que les efforts de gain de productivité alors entrepris se poursuivent toujours. Toutefois, la SNCF recrute toujours et compte dans ses nouveaux effectifs de nombreux diplômés embauchés dans le but de faire face aux défis de management que lui pose le contexte économique actuel.

En 1990, la masse salariale du groupe s'élevait à 38 milliards de francs et de plus, 10,000 communes se partageaient deux milliards de francs d'impôts locaux. Pour sa part, le niveau d'investissement est passé de huit à seize milliards de francs entre 1985 et 1990.

## LE CONTEXTE FINANCIER DE LA SNCF

Le contrat de planification État-SNCF 1990-1994, énonce en préambule qu'il appartient à la Société d'assurer l'équilibre de sa gestion. Plus loin, il est précisé qu'elle devra "renforcer sensiblement sa compétitivité par un effort de productivité portant sur l'ensemble de ses facteurs de production: personnel, énergie, autres consommations intermédiaires et équipements" en plus "d'obtenir chaque année un résultat net comptable de son exploitation au moins équilibrée".

Le plan quinquennal fixe aussi les critères généraux d'augmentation des tarifs: le niveau moyen des tarifs pourra augmenter en fonction des prix à la consommation des ménages. Cependant, la SNCF dispose d'une marge de manoeuvre pour moduler les tarifs selon l'offre et la demande et ainsi mieux utiliser ses capacités de transport.

Qu'en est-il des objectifs d'équilibre financier? Après les premières années d'embellie du Plan 1990-1994, la situation s'est sérieusement détériorée. Les résultats financiers font état, pour 1993, d'un déficit de 7,7 milliards de francs. La gestion des infrastructures (maintenance et exploitation) et le

transport de fret, sont pour une grande part, responsables du déficit. Globalement, le transport des voyageurs s'avère rentable. Dans ce contexte, pour stopper l'endettement, il faudra rééquilibrer les comptes aux chapitres de la contribution de l'État, des revenus de la tarification et des dépenses d'exploitation et d'investissements.

### LES TRANSPORTS FERROVIAIRES AU CANADA

Au Canada, hormis les activités de quelques compagnies à vocation régionale, le transport ferroviaire est assuré par trois sociétés nationales: le Canadien National et le Canadien Pacifique (société privée) pour le fret et Via Rail pour les passagers. Pour les deux sociétés d'État, le gouvernement canadien a fixé des objectifs d'équilibre financier. À cette fin, les compagnies ferroviaires concentrent leurs activités sur les lignes les plus rentables, délaissant les services régionaux à plus faible trafic, donc déficitaires. Ainsi Via Rail a supprimé ces dernières années, 50% de ses services. Les abandons ont d'ailleurs été facilités par des dispositions légales adoptées par le gouvernement fédéral canadien.

Incidentement, le transfert du rail à la route, de l'acheminement

des marchandises notamment, a un impact considerable sur l'etat du reseau routier. Ce dernier est d'ailleurs place sous la responsabilite des provinces et des municipalites. La province de Quebec tente, dans ce contexte, de susciter d'une part, la prise en charge des circuits passibles d'abandon par des compagnies locales de chemin de fer et d'autre part, de favoriser le transport intermodal (rail-route). Ces mesures ont pour but de ralentir le transfert du fret ferroviaire en faveur du transport par camion, dont la dimension des vehicules, leur poids et leur nombre grandissant, accelèrent l'encombrement et la deterioration du reseau routier.

## RÉFÉRENCES ET DOCUMENTATION

- Rencontre avec Monsieur Lubec, directeur. Direction financière, SNCF, 23, rue de Londres, Paris.
- La SNCF dans l'économie. Bruno Magliulo, SNCF, 1992.
- Loi d'orientation des transports intérieurs, Statuts, SNCF, 1983.
- Décrets relatifs au cahier des charges et au domaine de la Société Nationale des Chemins de fer français, SNCF, 1983.
- Contrat de plan État-SNCF, 1990-1994, avril 1990.
- La gestion stratégique au Ministère des Transports du Québec, 1993.
- Établissements publics, Jean-Pierre Theron, 1993.

Michel Robert

Éna

Cycle international, 1994.

**ANNEXE 14**

*Sommaire : Conférence sur les problèmes actuels de l'emploi.*

## I. LA SITUATION DE L'EMPLOI EN FRANCE

### I.1 Un chômage résistant

- ◆ Un chômage à niveau élevé.
- ◆ Un chômage peu sensible à la croissance économique.

### I.2 Un marché du travail contrasté

- ◆ Un marché très sélectif.
- ◆ Un marché bipolaire.

## II. LA POLITIQUE DE L'EMPLOI

### II.1 Objectifs

- ◆ Lutter contre l'exclusion.
- ◆ Accompagner la modernisation de l'appareil économique.
- ◆ Enrichir la croissance en emplois.

### II.2 Caractéristiques

- ◆ Il n'y a pas de solution unique.
- ◆ Un très fort engagement de l'État.

### II.3 Moyens

- ◆ Politique d'insertion :
  - CLD;
  - Insertion des jeunes;
  - Personnes en grande difficulté.
- ◆ Accompagner les restructurations.
- ◆ Favoriser la création d'emplois.

*ANNEXE 15*

*Sommaire : Conférence sur l'action sociale en France.*

# ECOLE NATIONALE D'ADMINISTRATION

## FORMATION PERMANENTE

CYCLE DE PERFECTIONNEMENT 1994 DES ADMINISTRATEURS NOMMES AU  
TOUR EXTERIEUR 1993

ET

CYCLE INTERNATIONAL DE FORMATION PERMANENTE 1993-1994

## ENQUETE SOCIALE

### L'ACTION SOCIALE EN FRANCE AUJOURD'HUI

**Michel THIERRY**, Inspecteur hors classe des Affaires sociales, ancien directeur de l'action sociale, Ministère des Affaires sociales, de la santé et de la ville

Rappel de quelques données essentielles qui conditionnent les mutations de l'action sociale :

- Décentralisation de l'aide sociale (1982-1986)

- Evolution des phénomènes d'exclusion

. En 1975, à l'époque de la parution du livre de René LENOIR sur "les exclus", l'exclusion peut grosso modo être circonscrite sur quelques groupes ciblés : personnes âgées, personnes handicapées, "quart monde" ;

. 20 ans après, l'évolution sociologique et celle des politiques sociales font que ces deux premiers groupes (personnes âgées, handicapés) ne sont plus globalement des catégories en situation d'exclusion. La pauvreté est plus diffuse, multiforme, massive sur certaines zones et les phénomènes de précarité se sont largement accrus.

- Développement massif du chômage de longue durée (multiplication par 12 depuis 1975) et crise de la valeur travail comme fondement et aboutissement des politiques sociales.

- Accent mis sur la lutte contre l'exclusion et le maintien de la cohésion sociale (RMI, politique de la ville) politiques d'urgence, approche globale, priorisation absolue au traitement social de l'exclusion avérée.

Dans un paysage de fractures sociales, il n'est pas paradoxal d'affirmer que l'Action sociale, inspirée par des approches de plus en plus globales, met en oeuvre des interventions de plus en plus fractionnées. Elle aura à faire face, à moyen et long terme, à quelques défis essentiels pour les politiques sociales : l'insertion sociale des exclus du travail, la cohésion urbaine, la prise en charge de la dépendance des personnes âgées et du vieillissement de la population.

## I - L'ACTION SOCIALE : APPROCHE GLOBALE ET MULTIPLICITE DES ACTEURS

### 1.1. Action sociale et aide sociale

. Action sociale : ensemble des prestations et services, hors du champ des législations du Travail et de la Sécurité sociale, qui concourent à prévenir ou à traiter l'exclusion des personnes et des groupes en difficulté, à maintenir ou restaurer leur autonomie sociale.

. Aide sociale : prestations légales individuelles prévues par le Code de la famille et de l'aide sociale.

### 1.2. La multiplicité des acteurs

. Le rôle de l'Etat : n'a plus qu'un rôle résiduel en matière d'aide sociale, mais importance accrue d'au moins deux fonctions essentielles

- rôle de législateur et de garant du droit (lois sur le RMI, sur l'habitat des plus démunis, aide sociale à l'enfance, aide médicale etc...).

- promotion de politiques nouvelles sur des objectifs prioritaires (politique de la ville, lutte contre la pauvreté etc...).

. Les départements : les acteurs de droit commun en matière d'aide sociale. - l'insertion des bénéficiaires du RMI - le service social polyvalent -

. Les communes : au sein des collectivités publiques, le véritable échelon de proximité - le rôle des centres communaux ou intercommunaux d'action sociale - la gestion des équipements ou services sociaux publics de proximité - action sociale, ordre public et urgences sociales.

. Les organismes de protection sociale :

- rôle décisif des fonds d'action sociale des caisses pour l'accueil de la petite enfance (fonds d'action sociale de la branche familles) et le maintien à domicile des personnes âgées (action sociale de la branche vieillesse).

- rôle décisif des financements de l'assurance-maladie pour la prise en charge des soins aux personnes handicapées, le soutien à l'intégration scolaire des enfants handicapés, la prise en charge médicalisée des personnes âgées dépendantes - le concept français de "médico-social".

. Les associations et fondations

- rôle fondamental en matière d'action sociale, lié à l'histoire, en plein essor et en pleine mutation : les actions d'insertion exigent aujourd'hui une personnalisation de l'intervention et un accompagnement social dont les associations peuvent être des opérateurs très efficaces.

- fonctions gestionnaires, fonctions "tribuniciennes", fonctions d'entraide et de création de liens sociaux. Une relative spécificité française en Europe : l'étroite imbrication, en matière sociale, des associations et du service public.

. Autres partenaires publics (organismes d'HLM...) ou privés (partenaires sociaux, acteurs économiques, comités d'entreprise...).

.../...

### 1.3. Des tentatives de coordination

- La création d'organismes interministériels d'impulsion et de coordination : une délégation par symptôme du malaise social, en sédimentation par rapport aux structures traditionnelles ;
- La "cogestion" des politiques d'insertion (obligation légale de partenariat entre Etat et départements) : fonds d'insertion RMI, fonds de solidarité logement, fonds d'aide aux jeunes en difficulté.
- La technique contractuelle :
  - . contrats de plan (politique de la ville, humanisation des hospices...)
  - . contrats de ville
  - . diverses autres formules (contrats d'objectifs avec les missions locales...)
- Vers une plus grande contractualisation également des rapports avec les fonds d'action sociale des caisses

## II - LES DEFIS DE DEMAIN

Peuvent être regroupés autour de trois séries de problèmes

### 2.1. Les exclus du travail

- . Les jeunes en grande difficulté, cumulant absence de qualification, déficit scolaire et handicaps sociaux.
- . Les chômeurs de longue durée jugés "inemployables" ou "non réemployables" - le concept de "disqualification sociale"... à manier avec prudence.
- . L'évolution de la problématique des "sans-abri" :
  - diversification de cette population (jeunes, familles)
  - inadaptation qualitative des réponses
  - engorgement du parc social : rupture dans la chaîne de l'insertion dans l'habitat.
- . Les réponses : elles doivent passer par une étroite articulation entre politique de l'emploi et action sociale.
  - l'insertion par l'économique ;
  - l'accompagnement social des processus d'accès à l'emploi ou à une activité reconnue ;
  - jusqu'où aller dans les activités d'utilité sociale ?

### 2.2. La réclusion urbaine

- . Force et limites des processus de territorialisation en matière de politique de la ville.
- . Intégration sociale, prévention de la toxicomanie et de la délinquance et désagrégation des modèles familiaux.

### 2.3. Vieillesse et dépendance

- . Le vieillissement de la population
- . La dépendance des personnes âgées
  - la solidarité inter-générationnelle actuelle très forte restera-t-elle vivace ?
  - Comment solvabiliser la prise en charge de la dépendance, favoriser le maintien des solidarités intergénérationnelles (aides à la famille et au voisinage ou encore "Aide aux aidants"), adapter les formules d'hébergement ?
  - Le vieillissement des personnes handicapées.

## **ELEMENTS D'UNE BIBLIOGRAPHIE**

### Textes fondateurs :

- Code de la famille et de l'aide sociale
- Loi d'orientation des personnes handicapées et loi sur les institutions sociales et médico sociales (1975)
- Loi particulière au transfert de compétences en matière sociale (janvier 1986)
- Lois de 1988 et de juillet 1992 sur le revenu minimum d'insertion
- Loi de 1989 sur le droit à l'habitat des plus démunis

### Quelques ouvrages ou publications de référence :

- Rapport de la commission de la cohésion sociale du XIe Plan, présidée par Bertrand FRAGONARD ( Documentation française)
- Rapport sur la prise en charge de la dépendance des personnes âgées (commission SCHOPFLIN réunie au Commissariat général au Plan) - Documentation française 1992
- Numéro spécial de la revue française des affaires sociales sur la prise en charge des personnes âgées dépendantes (octobre-décembre 1993)
- Rapport au comité interministériel d'évaluation des politiques publiques sur les politiques d'insertion professionnelle et sociale des jeunes - Documentation française 1993
- Rapport au comité interministériel d'évaluation des politiques publiques sur les politiques d'insertion professionnelle et sociale des jeunes - Documentation française 1993
- Rapport du CERC sur la précarité et le risque d'exclusion en France (février 1994) - Documents du CERC

- "La misère du monde", sous la direction de Pierre BOURDIEU, au SEUIL

Trois articles annexés :

- Vingt ans d'action sociale en France, de René LENOIR (1991)

- Mutations de l'action sociale, de Michel THIERRY, revue Echanges Santé 1993

- La lutte contre la pauvreté et l'exclusion : les minima sociaux, de Bertrand FRAGONARD, Revue Echanges Santé 1993

*ANNEXE 16*

*Enquête sociale : Table des matières du rapport : Les emplois familiaux.*

# SEMINAIRE SOCIAL

## ENQUETE COLLECTIVE

DIRECTEUR D'ETUDE : Pierre LECLERC

THEME 6 : *A quelles conditions le développement d'emplois familiaux de solidarité ou de proximité peut-il contribuer à la lutte contre le chômage et l'amélioration de la qualité de la vie ?*

ONT PARTICIPE A CE RAPPORT :

CHAMPION Danièle  
CLARK Sandra  
NIQUET Vincent  
RAMOND Martine  
ROBERT Michel  
TOLERTON Alan  
TSIKLITIRAS-CARON Claudine

Les idées émises dans ce rapport n'engagent pas le directeur de séminaire.

## SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	1
1.1 - Les objectifs des pouvoirs publics.....	3
1.1.1 - Le double objectif de création d'emplois et d'amélioration de la qualité de la vie.....	3
1.1.2 - Des objectifs quantifiés ambitieux .....	5
1.2 - Les moyens incitatifs mis'en oeuvre ou le développement de la demande .....	9
1.2.1 - Solvabilisation de la demande .....	9
1.2.2 - Simplification des formalités administratives des employeurs.....	11
1.3 - Quels supports ou comment est structurée l'offre?...	12
1.3.1 - A l'origine : les collectivités territoriales.....	16
1.3.2 - L'émergence du secteur associatif : des acteurs sociaux dans une logique marchande.....	18
1.3.3. - Les entreprises : des marchés à développer .	21
2.1 - Les emplois de proximité répondent-ils aux attentes en termes d'emplois et de qualité de vie ? .....	22
2.1.1 - Quelques données chiffrées .....	22
2.1.2 - L'impact sur l'emploi et la qualité de la vie.....	23
2.2 - Quelle société les emplois de proximité annoncent-ils pour demain ? .....	25
2.2.1 - Les emplois de proximité constituent une réponse limitée aux questions de fond actuellement posées à la société française...	25
2.2.2 - L'entrée dans la sphère de l'économie marchande des services de proximité soulève des problèmes de cohérence.....	28

2.2.3 - Le danger d'une officialisation de la société duale singularisée par un renouveau de la domesticité n'est pas exclu.....	31
2.3 - Quelles sont les conditions à respecter pour donner aux emplois de proximité leur pleine efficacité?.....	33
2.3.1 - Le renforcement du dispositif actuel .....	33
2.3.1.1 - Les incitations financières.....	33
2.3.1.2 - Le rôle des associations mandataires.....	34
2.3.2 - La professionnalisation des emplois .....	35
2.3.3. - La recherche de voies nouvelles .....	37
CONCLUSION.....	40
ANNEXES :	
- chèque service 3 modèles.....	42
- contrat enfance du Plateau Picard.....	46
- Liste des métiers du Ministère de l'Environnement.....	53
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	56
PERSONNALITES RENCONTREES.....	59

**ANNEXE 17**

*Rapport administratif, table des matières : Les services publics en milieu rural.*

# SEMINAIRE ADMINISTRATIF

## RAPPORT COLLECTIF

DIRECTEUR D'ETUDE : Marie RICHARD

THEME 5 : *Les services publics en milieu rural : situation actuelle, évaluation, et réformes possibles.*

### ONT PARTICIPE A CE RAPPORT :

ALBERTINI Pascal  
CHANTRY Dominique  
DEGUEN Louise  
DUPONT Richard  
KOIVUMAA Katarina  
LATIMIER Hervé  
ROBERT Michel  
TOLERTON Alan  
TOUSSAINT Catherine

Les idées émises dans ce rapport n'engagent pas le directeur de séminaire.

- LISTE DES MONOGRAPHIES -

- Pascal ALBERTINI L'adaptation du réseau des services financiers et un exemple de développement local
- Dominique CHANTRY Education nationale, jeunesse et sport  
- Un exemple : le département de l'Oise
- Lise DEGUEN La Poste : un acteur majeur de l'aménagement du territoire en milieu rural - District de Mouthoumet (Aude)
- Richard DUPONT La Poste et le service "Allo facteur"
- Katarina KOIVUMAA Le désert français et l'Europe
- Hervé LATIMIER KREIZ BREIZH - Centre Ouest Bretagne : les services publics dans un projet de territoire
- Michel ROBERT Les services publics en milieu rural : l'adaptation des transports ferroviaires en Auvergne
- Alan TOLERTON Les services publics en milieu rural : des initiatives pour l'emploi
- Catherine TOUSSAINT Le rôle des services publics sanitaires et médico-sociaux dans l'aménagement du territoire et de l'espace rural : l'exemple de l'Oise et du Plateau Picard

**PLAN  
DETAILLE**

**INTRODUCTION.....**

**I - CONSTAT GENERAL.....**

- I.1 - Définition : service public ou services au public ? .....
- I.2 - La diversité du monde rural .....

  - I.2.1 - Les zones en déclin "irréversible" .....
  - I.2.2 - Les zones dynamiques ou à potentiel de développement .....
  - I.2.3 - Les zones à forte activité saisonnière ..

- I.3 - Multiplicité des acteurs de la politique des services publics en milieu rural : leur rôle ...
  - I.3.1 - L'Union européenne .....
  - I.3.2 - L'Etat .....
  - I.3.3 - Les collectivités locales .....
  - I.3.4 - Les entreprises et établissements publics .....
  - I.3.5 - Les publics et usagers .....

**II - LES OBJECTIFS.....**

- II.1 - Les politiques publiques : le discours officiel
- II.2 - L'égalité des citoyens devant le service public, le principe républicain et ses contraintes, ses limites et ses adaptations .....
- II.3 - Le maintien d'une population suffisante sur l'ensemble du territoire .....

  - II.3.1 - Un impératif de sécurité .....
  - II.3.2 - L'entretien du territoire .....
  - II.3.3 - L'équilibre ville-campagne .....

- II.4 - Une logique de développement... ..
- II.5 - Analyse critique .....

  - II.5.1 - Les objectifs réels de l'Etat en matière d'aménagement du territoire ..
  - II.5.2 - Les objectifs réels de la politique européenne .....

- II.5.3 - La pression des élus .....
- II.5.4 - Une politique imprécise, voire  
contradictoire .....

III - LA MISE EN OEUVRE .....

- III.1 - De nombreuses mesures et expériences dans  
différents domaines et un foisonnement  
d'acteurs motivés .....
- III.1.1 - Le catalogue de la DATAR .....
- III.1.2 - La motivation des acteurs .....
- III.1.3 - Un foisonnement "impressionniste" ..
  
- III.2 - Les points faibles .....
- III.2.1 - Les facteurs d'incohérence .....
- III.2.2 - Absence de pérennisation, de  
capitalisation et d'évaluation des  
expériences .....
- III.2.3 - Portée et limites des schémas  
départementaux d'amélioration des  
services publics en milieu rural ...
  
- III.3 - Quelques propositions en guise de conclusion .
- III.3.1 - La nécessité d'un projet global,  
appuyé sur un territoire défini ....
- III.3.2 - Dépasser l'empirisme .....
- III.3.3 - Repenser la fonction publique .....
- III.3.4 - Le rôle respectif des différents  
acteurs .....
- III.3.5 - Responsabiliser les élus et les  
usagers .....

**ANNEXE 18**

***Rapport administratif : L'adaptation des services ferroviaires en  
Auvergne.***

**LES SERVICES PUBLICS EN MILIEU RURAL**  
**L'ADAPTATION DES TRANSPORTS FERROVIAIRES**

**TRAVAIL PRÉSENTÉ À:**  
**MADAME MARIE RICHARD**

**DANS LE CADRE DU RAPPORT ADMINISTRATIF**

**ENA**  
**CYCLE INTERNATIONAL**

**MICHEL ROBERT**

**JUIN 1994**

## TABLE DES MATIÈRES

- Note liminaire	p. 4
- Introduction	p. 5
- Le choix d'une région: L'Auvergne	p. 6
- La SNCF en Auvergne	p. 8
- Le marché des déplacements régionaux	
. L'évolution de la mobilité	p. 8
. L'évolution de la demande relative au réseau ferroviaire	p. 9
. L'évolution de l'offre (SNCF)	p. 10
- La convention Région SNCF	p. 11
- Le cadre de l'évolution des services ferroviaires en Auvergne	p. 13
. La priorité au réseau routier	p.13
. Une demande symbolique	p.15
. Une planification déficiente des transports	p.16
- La dynamique des acteurs	p.17
- Propositions	p.18
- Conclusion	p.20
- Annexe 1: Liste des personnes rencontrées.	p.21
-Annexe 2: Commission régionale des transports collectifs.	p.23

- Annexe 3: Carte du réseau conventionné avec la SNCF. p.25
- Annexe 4: Évolution de l'offre SNCF en Auvergne. p.26
- Annexe 5: Évolution du trafic régional 1985-1992. p.27
- Annexe 6: Bibliographie. p.28

## NOTE LIMINAIRE

Pour les besoins de cette étude, il s'avérait indispensable d'interviewer des représentants de collectivités locales et d'organismes associés aux transports. D'abord à Paris \*1, j'ai rencontré divers intervenants du Groupement des autorités responsables de transport (GART), de l'Association des maires de France (AMF) et de la SNCF (direction de l'action régionale).

Ensuite en Auvergne, région choisie aux fins de la présente étude, ce furent divers interlocuteurs de la Direction régionale de la SNCF, de même que le chef de la mission équipement du Conseil Régional. Ce dernier m'a par ailleurs invité à assister à une réunion de la Commission régionale des transports collectifs, laquelle avait pour objet l'étude d'une proposition de transfert de services ferroviaires en faveur d'une desserte routière.

Le chapitre traitant de la dynamique des acteurs fait, pour une part, écho aux délibérations de la Commission. Celle-ci est composée d'élus locaux, de fonctionnaires du Conseil Régional, de représentants d'organismes de transport \*2. Elle se réunit sous la présidence d'un représentant de l'exécutif régional, en l'occurrence, le vice-président du Conseil Régional.

---

<sup>1</sup> Liste détaillée, annexe 1.

<sup>2</sup> Liste détaillée, annexe 2.

## INTRODUCTION

### LES TRANSPORTS ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Les actions de revitalisation du milieu rural visent à rompre l'isolement de ce dernier ainsi qu'à stopper sa spirale de décroissance. Le développement doit reposer sur un ensemble de facteurs. L'aménagement consiste à prendre en compte toutes les composantes du développement, dont les transports collectifs qui constituent un élément indispensable au dynamisme des zones rurales.

Bien que les transports publics soient souvent déficitaires, ils doivent néanmoins subsister, car ils demeurent le moyen de contact et de mobilité pour plusieurs personnes: les jeunes, les personnes âgées, les familles dont l'un des conjoints utilise la voiture pour le travail, etc.

Par-contre, les services de transport traditionnels, dans bien des cas, ne sont plus adaptés aux besoins qui ont évolués: diminution de la fréquentation et modification de la répartition des populations sur le territoire pour ne nommer que ceux-là.

La desserte du "rural profond" devra s'adapter à une demande toujours très faible, même si les besoins de certains individus sont importants, en particulier en raison de la rareté de services dits de proximité. De plus, les élus locaux, sont confrontés au cercle vicieux de la rentabilité: peu de clients, moins de services et encore moins de clients.

Des conseils régionaux et des transporteurs ont entrepris une politique d'assainissement des coûts du transport ferroviaire, sans compromettre le système de transport dans son ensemble. Il s'agit pour eux, d'examiner plusieurs solutions et de s'adapter aux cas particuliers. Paradoxalement, cela conduit à prendre des mesures en faveur du taxi (transport à la demande) ou de l'autocar pour maintenir un réseau ferroviaire attrayant, efficace et intégré aux autres modes.

Enfin, soulignons que ce rapport se limite volontairement au transport des personnes, bien que les flux de marchandises représentent un indicateurs important de la vitalité économique d'une région.

### LE CHOIX D'UNE RÉGION: L'AUVERGNE

L'Auvergne représente bien le comportement type des régions en recul au plan économique et démographique. En effet, l'Auvergne perd des forces vives; elle se dépeuple et vieillit. On y observe une diminution de 11,500 habitants de 1982 à 1990. La région compte maintenant 1.3 million d'habitants et Clermont-Ferrand, sa capitale, 150.000 personnes. La population a ainsi diminuée de 0,14% par an alors que pour la France on enregistre une croissance annuelle de 0,5% <sup>\*3</sup>.

Cette situation est la résultante de deux comportements démographiques cumulatifs: un déficit naturel (les décès en nombre supérieur aux nombre des naissances) et un déficit migratoire. Le manque d'emplois locaux oblige les actifs à quitter l'Auvergne au profit des régions d'Ile de France et Rhône Alpes.

Cependant les situations ne sont pas les mêmes sur l'ensemble du territoire: les villes perdent des habitants, les banlieues et les communes rurales proches des villes en gagnent tandis que les zones rurales éloignées des centres urbains en perdent. En effet, les Auvergnats délaissent les villes centrales pour habiter à l'extérieur, en faisant le choix d'effectuer des déplacements pendulaires pour le travail. Nous en verrons l'impact sur l'organisation des services de transport ultérieurement. Ainsi, Clermont-Ferrand, (la commune) a perdu 11,000 habitants. La première couronne en a gagné 11,000, de même que la deuxième, située entre 10 et 20 km du centre-ville. Ce phénomène s'observe dans le périmètre des villes, alors que les communes du "rural profond" continuent de voir baisser leur population, bien que la tendance soit moins prononcée depuis quelques années.

---

<sup>3</sup> Les moyens de communication dans le développement de l'Auvergne, juin 1993.

Quant à la situation de l'emploi, l'Auvergne en a perdu 35,000 pendant la dernière décennie et de ce nombre, 25,000 dans le secteur industriel. En 1990, elle en comptait 495,000, soit un recul de 7% en 10 ans. Cette situation révèle la fragilité d'une région dépendante d'un secteur industriel dominant, telles les industries Michelin en Auvergne. Comme autres caractéristiques de cette région, il convient de mentionner que l'Auvergne compte deux fois plus d'agriculteurs et beaucoup moins de chefs d'entreprises, de cadres et de professions intellectuelles supérieures que la moyenne nationale. Par contre, la région se caractérise par des PMI dynamiques en croissance et par des exportations de 1.5 fois supérieures aux importations. Le moyen de transport privilégié demeure le secteur routier avec 80% des flux.

Par ailleurs, l'Auvergne compte une direction régionale de la SNCF particulièrement dynamique, soucieuse d'innover. Pour sa part, le Conseil régional s'est doté d'une Commission régionale des transports collectifs, ce qui rend le choix de cette région intéressant à plus d'un titre.

Soulignons aussi que la loi d'orientation des transports intérieurs, la LOTI, confère aux régions des compétences en transport, avec comme résultat, que la plupart des régions françaises, dont l'Auvergne, ont conclu avec la SNCF des conventions relatives à l'exploitation des services ferroviaires régionaux, d'où notre choix de faire porter cette étude sur ce pallier de collectivité locale plutôt qu'un autre.

Enfin, il convient de fournir quelques informations relatives au Conseil régional. Dans un premier temps, soulignons que le Conseil régional compte 47 membres élus, représentant majoritairement l'UDF, bien que toutes les tendances y soient également représentées. Nous avons nommé le FN, le PCF, le P.S. et les écologistes. Quant au budget de la région, il était de 1,190 milliard de francs en 1993. De cette somme, 101,110,000F étaient dévolus aux voies de communication.

## LA SNCF EN AUVERGNE

Il va sans dire que l'impact économique d'une entreprise telle la SNCF, est d'une importance majeure pour la région de l'Auvergne. Ainsi, à elle seule, la SNCF compte sur des effectifs de près de 4,000 personnes en Auvergne. Rien d'étonnant à ce qu'elle soit la deuxième entreprise régionale en terme d'importance. Qui plus est, près de 60,000 personnes vivent directement des salaires ou des pensions des 22,000 cheminots actifs ou retraités.

Quant aux investissements et à la maintenance, la SNCF y consacre plus de 400 MF, ceci sans compter le versement de 57.8MF d'impôts locaux qu'elle a par ailleurs versé en 1988. La région \*4 compte 542 km de double voie et 1294 km de voie unique. À ces infrastructures s'ajoutent 110 gares où se vendent plus de 8 millions de voyages par an, lesquels se répartissent pour la moitié entre les trains de grand parcours et les trains régionaux. Les 20 gares les plus importantes assurent environ 85% de l'ensemble des recettes \*5.

## LE MARCHÉ DES DÉPLACEMENTS RÉGIONAUX

### L'évolution de la mobilité \*6

Pour les déplacements domicile-travail, les résultats des recensements de la population donnent dans tous les départements une augmentation du nombre de personnes travaillant hors de leur commune de résidence (46% en moyenne sur l'Auvergne en 1990) et un allongement des trajets domicile-travail.

---

<sup>4</sup> Les données sont approximatives puisque les limites régionales de la SNCF ne correspondent pas à celles de l'Auvergne car elles incluent une partie de la Nièvre.

<sup>5</sup> Source SNCF, plan régional 1990-1994.

<sup>6</sup> Étude, Bilan de la convention Région-SNCF, Conseil Régional d'Auvergne, nov. 1993.

Si pour beaucoup, cela traduit la localisation en communes périphériques de l'habitat, il y a, à Clermont-Ferrand, une zone d'attraction de main-d'oeuvre de plus de 50 km de rayon.

Les déplacements liés aux études ont également augmentés avec l'accroissement du nombre d'étudiants. La mobilité individuelle en voiture a augmenté comme l'attestent les indicateurs de trafic sur le réseau routier.

### L'Évolution de la demande relative au réseau ferroviaire \*7

L'analyse de l'évolution de la demande, permet de distinguer trois types d'évolution.

. Une évolution positive de la population et des emplois concentrée sur une large bande de l'axe Nord-Sud du Puy de Dôme et bien desservi par train\*8. Une évolution positive de la population sur les agglomérations avec une diminution de la population des communes centres au profit des communes périphériques. Une baisse et un vieillissement de la population dans les communes rurales hors des zones de peuplement périphériques des agglomérations.

Face à ces types d'évolution, se situent trois groupes de liaisons régionales.

- Les liaisons périurbaines en développement.
- Les liaisons intervilles où on améliore les temps de parcours, en réponse à l'éloignement de plus en plus grand du domicile par rapport aux centres des villes où se situent les gares.
- Les liaisons des zones peu denses où le potentiel est toujours en baisse.

---

<sup>7</sup> Source: Étude, Bilan de la convention, Région - SNCF, Conseil Régional d'Auvergne, nov. 1993.

<sup>8</sup> Annexe 3, Carte du réseau conventionné avec la SNCF.

## L'Évolution de l'offre (SNCF)

La SNCF utilise trois modes de transport pour dispenser ses services: les trains régionaux (TER), les cars et les taxis (ce dernier service ne relève pas directement de la SNCF, mais fait l'objet d'une convention entre la Région, la SNCF et des propriétaires de taxis).

Les trains régionaux assurent principalement la desserte sur les marchés des banlieues et intervilles. En zones peu denses, la SNCF substitue graduellement les services de train par les dessertes en cars; même si au total l'offre de services a peu varié de 1986 à 1994 \*<sup>9</sup>. On remarque que la SNCF a transféré des services ferroviaires des zones peu denses vers les dessertes des banlieues. En zones peu denses, les services ferroviaires ont été largement remplacés par les circuits de cars. Quand aux réseaux intervilles, la SNCF a non seulement légèrement accru les dessertes par train, mais a ajouté plusieurs circuits d'autocars. On constate donc que la SNCF suit une logique de marché en concentrant les services ferroviaires dans les segments de marché les plus lucratifs.

D'ailleurs, l'évolution du trafic de 1985 à 1999 \*<sup>10</sup>, est à l'effet d'une cassure du trafic en zones peu denses entre 1985 et 1989 alors que le trafic de banlieue augmente régulièrement. Quant au réseau intervilles, il était en légère baisse jusqu'en 1990 pour ensuite entreprendre une progression. La récession perturbe les tendances amorcées. Il faudra attendre la reprise économique pour mesurer l'impact réel des mesures d'adaptation de services mis en place par la SNCF.

Quant aux services de taxis à la demande, ils servent à acheminer les voyageurs des localités isolées vers la gare la plus proche et vice versa. Ainsi, le service ferroviaire doit se réorganiser en recherchant une accélération des trains en compétition avec l'automobile par l'élimination d'arrêts. Les taxis transportent les usagers vers les gares conservées plus éloignées qu'auparavant l'une de l'autre. Seize gares des quatre

---

<sup>9</sup> cf. carte en annexe #4.

<sup>10</sup> cf. carte en annexe #5.

départements auvergnats bénéficient des taxis à la demande. Les voyageurs ne sont cependant pas très nombreux à se prévaloir du service. On compte en moyenne une centaine d'usagers par mois. Ces derniers défraient l'équivalent de 20% du coût du service (15F) et ils ont accès au système de réservation par le réseau minitel.

Par ailleurs, comme le lui permettait la LOTI, la Région d'Auvergne a également inscrit à son plan régional de transport, des lignes routières exploitées par d'autres entreprises que la SNCF et desservant plusieurs départements. La nécessaire coordination avec les départements a amené la Région à abandonner son rôle d'autorité organisatrice sur ces services, tout en offrant aux départements de conventionner ces lignes par le biais d'une aide dégressive portant sur une période de 7 ans. Seuls deux départements sur quatre ont accepté de conventionner des lignes avec la Région.

#### LA CONVENTION RÉGION-SNCF \*11

La convention signée avec la SNCF permettait à la Région d'Auvergne, conformément à la LOTI, de devenir autorité organisatrice des transports régionaux. La convention couvre les services ferroviaires régionaux et les services routiers SNCF, dits de substitution, parce que mis en service en lieu et place des services ferroviaires. La première convention couvrait la période 1986-1990. Pendant cette période, le réseau a peu évolué. On a procédé à la modification de quelques dessertes ferroviaires et routières. Une desserte régionale (Bois-Neussairgues) a de plus été transférée sur route.

La Région a conclu une nouvelle entente avec la SNCF pour la période 1991-1995. Depuis lors, la Région a modifié sensiblement le réseau des dessertes régionales: création de lignes routières ou prolongement de circuits routiers existants. De plus, des suppressions ou des réductions ont été

---

<sup>11</sup> Annexe 3, carte du réseau conventionné.

effectuées pour quelques dessertes rapides. La région a déterminé un cadre budgétaire pour les conventions, qui a entre-autres objectifs, le maintien du coût des services au niveau de l'année de référence (celle qui précède le conventionnement).

Seulement quelques régions ont volontairement développé l'offre en acceptant de financer la mise en place d'une offre supplémentaire. La plupart d'entre-elles se sont contentées de redéployer l'offre par une contribution régionale constante. Parmi ces régions, l'Auvergne est celle qui procède à un redéploiement des services des plus importants.

Enfin, la Région a accompagné la première convention de différentes opérations d'investissements en infrastructures et en achat de matériel. Pour ce faire, l'État et la Région ont signé un contrat de développement couvrant la période 1986-1991. Des sommes ont été consacrées à:

. l'amélioration des infrastructures dont:

la densification des services de banlieue et  
le relèvement des vitesses de circulation sur certains tronçons

. l'achat de matériel ferroviaire (rames automotrices principalement affectées à la desserte de banlieue

. l'amélioration de l'accès aux gares dont la création ou l'amélioration des stationnements de 15 gares de banlieue,

. la promotion du service par deux campagnes d'information relatives aux modifications de services,

. des études relatives à l'évolution de l'offre et de la demande.

De plus, la Région finance en partie, l'installation d'abris-bus et de poteaux d'arrêt pour les circuits d'autocar, la mise en oeuvre de transport de

rabattement sur les gares régionales et le transport à la demande en zone rurale.

Force nous est donc de constater que ce contrat de développement, Région - État, a largement servi à mettre en oeuvre des mesures alternatives au transport ferroviaire traditionnel.

### LE CADRE DE L'ÉVOLUTION DES SERVICES FERROVIAIRES EN AUVERGNE

Précisons d'abord que l'objectif principal de la Région est, hors de tout doute, le maintien des services et de l'accessibilité notamment, par des mesures alternatives pour la desserte des zones à faible densité. Ceci dans le cadre de la diminution des coûts des services les plus déficitaires et de la stabilité globale des dépenses régionales en transport. Cette approche a comme conséquence une adaptation à la demande plutôt qu'une politique dynamique de développement. Par contre, il est clair que le passage d'un service ferroviaire à un service routier ne se veut pas, pour le Conseil Régional, une étape vers la suppression totale d'un service.

#### La priorité régionale accordée au réseau routier

Au milieu des années 1980, l'Auvergne était l'une des régions de France la moins bien dotée en infrastructures autoroutières. C'est en 1982, avec l'ouverture du tronçon reliant Clermont-Ferrand et le nord de Thiers, que débute une période de développement intensif du réseau routier.

En effet depuis lors, plus d'un milliard de francs y ont été consacrés annuellement. C'est ainsi que pendant la période 1982-1992, d'importants travaux seront réalisés dont:

- . 2.6 milliards d'autoroutes concédées;
- . 2 milliards d'autoroute (A75) non concédée;

- . 1.8 milliard de routes nationales, et plus de
- . 5 milliards d'investissements sur les chemins départementaux \*12.

Ces investissements majeurs liés à une croissance économique marquée de 1988 à 1990, ont résulté en un trafic routier en progression. Sur l'A72 par exemple, la moyenne journalière qui était de 6,000 véhicules en 1987, est passée à 10,000 en 1990, en progression annuelle de près de 1,000 véhicules. Du fait du parachèvement d'éléments importants du réseau routier, un fléchissement des investissements est à prévoir. Cependant la Région pourrait encore investir des sommes de l'ordre de 15 à 18 milliards d'ici 10 ans.

Le Conseil Régional a aidé à l'amélioration du réseau départemental (qui n'est pas à sa charge) par une aide annuelle qui a atteint 55,4 millions de francs en 1992. En matière de routes nationales (à la charge de l'État), la Région y consacrait 100 millions de francs annuellement. Avec l'actuel contrat de plan, le Conseil Régional a porté son aide à 240 millions de francs.

Quant aux liaisons ferroviaires, le montant des investissements à la charge de la Région est de 36,95 millions par an. Par ailleurs, le Conseil Régional a demandé à l'État d'étudier la création d'une liaison TGV Paris-Massif Central. Il a prévu consacrer un million de francs aux études d'avant-projet \*13.

La disparité de moyens dont bénéficient les modes de transport ferroviaire et routier démontre bien quelles sont les priorités régionales. La politique de désenclavement régional (avec les risques que cela comporte si on ne fixe pas en région d'autres leviers de croissance économique) se traduit par un développement du réseau supérieur national (ou interrégional) qui ne se dément pas avec la promotion, par le Conseil régional, d'une liaison TGV.

Soulignons enfin, qu'une bonne partie de la clientèle scolaire qui utilisait le train, a été captée par un service spécialisé d'autocar, ce qui réduit

---

<sup>12</sup> Les moyens de communication dans le développement de l'Auvergne, juin 1993.

<sup>13</sup> Le Conseil Régional agit pour l'Auvergne, juin 1993.

d'autant la clientèle des services ferroviaires sur des circuits déjà peu fréquentés.

### Une demande symbolique

Sur plusieurs portions du réseau ferroviaire la demande est si faible que les opposants aux fermetures de lignes de chemin de fer ont peu d'arguments. Il s'agit pour plusieurs de manifester contre les symboles du recul démographique et économique de leur région; soit la menace de disparition progressive de services publics.

La dernière proposition \*14 de substitution du service ferroviaire par une desserte par autocar, concerne un bassin de population desservi de 17,000 habitants (en ligne Aurillac-Bort-les-Orgues). Il s'agit de gens âgés et peu mobiles (beaucoup d'agriculteurs et d'actifs travaillant dans leur commune de résidence) et d'étudiants. Ces derniers par exemple, sont peu utilisateurs du train; en 1993 seulement 6 abonnements scolaires ont été délivrés.

Situé en zone montagneuse, le service ferroviaire passible d'abandon, est conséquemment très lent. De plus, seules les communes situées le long de la ligne peuvent être desservies (autrement, une liaison par car permet de relier plus de communes et ce, en un temps plus court). Ajoutons que le trafic moyen quotidien qui emprunte en tout ou en partie le parcours concerné, n'est que de huit voyageurs. En conséquence, le bilan d'exploitation révèle des dépenses de 10,9 millions de francs pour des recettes de 0,6 million de francs.

---

<sup>14</sup> Réunion de la Commission Régionale des transports collectifs du 4 mai 1994.

## Une planification déficiente des transports

Le découpage des responsabilités entre les différents palliers administratifs, de la commune jusqu'à l'État, n'est pas accompagné d'une véritable concertation. Il s'en suit une addition de mesures sectorielles qui ont pour conséquence une absence de vision intégrée du développement des transports dans la Région.

Ainsi, la Commission Régionale des transports collectifs n'aborde pas le sujet des transports en commun (autobus urbain, transport à la demande et transport scolaire) qui relève des départements et des communes. Pourtant, le transfert du transport scolaire du chemin de fer vers l'autocar, (et l'inexistence d'un laissez-passer étudiant polyvalent rail-route) a un impact sur les services ferroviaires, au même titre que le développement des dessertes de banlieue par la SNCF compétitionne les transports en commun urbains déjà en place. Par ailleurs, les dessertes régionales constituent un élément de l'organisation des services interrégionaux et nationaux. Il va sans dire que la Région ne traite pas ces derniers services puisqu'ils ne relèvent pas de sa compétence. De plus, certains services de transport à la demande relèvent de la compétence départementale, alors que la SNCF met aussi en place des services à la demande, à titre de mesure de remplacement, suite à la fermeture de gares et ce, sans concertation avec les départements. Enfin, soulignons que le découpage de la Région SNCF, ne correspond pas aux "frontières" de l'Auvergne.

D'ailleurs, la Région ne tient pas compte des schémas départementaux d'organisation et d'amélioration des services en milieu rural, elle en effectue encore moins une consolidation régionale. La Région n'a non plus de plan de transport intégré qui tienne compte à la fois de l'intermodalité des transports et de l'harmonisation des différentes compétences. Un plan qui, à l'image des poupées russes, intégrerait les besoins locaux, régionaux et inter-régionaux au profit d'un développement cohérent des transports.

Cette situation a pour conséquence notamment, que des questions soumises par la SNCF à la Commission Régionale des transports collectifs, quant aux modifications de services, sont jugées hors compétence par cette dernière et sont référées à d'autres instances organisatrices de transport.

### LA DYNAMIQUE DES ACTEURS EN PRÉSENCE

La SNCF affiche une nette volonté de s'inscrire en partenariat avec les élus locaux. La création d'une Direction de l'Action Régionale en témoigne. Cependant, cela fait également ressortir, les lacunes que la Société nationale avaient à combler. En effet, plusieurs élus jugent la SNCF peu sensible aux services locaux et régionaux et trop intéressée par les seuls services TGV; ces derniers se trouvant au coeur d'enjeux nationaux et internationaux plus prestigieux.

Quoiqu'il en soit, la SNCF a du mal à s'adapter à son rôle d'exploitant de services régionaux par rapport au rôle d'organisateur désormais attribué aux Régions par la LOTI. Les ressources de la Société, son expertise et la tradition de ses relations lui confèrent une autorité organisatrice; la Région lui laisse l'initiative des propositions de modifications de services ainsi que des études de marché. D'ailleurs, la SNCF conserve encore les ressources financières que lui assure l'exploitation des services. Cette situation contribue à perpétuer des comportements issus d'une époque révolue.

Quant aux comportements des élus locaux, on perçoit de toute évidence, que la majorité au Conseil Régional favorise le développement routier par les ressources qu'elle y consacre. Pour les services ferroviaires, elle privilégie le maintien des services par des mesures de remplacement et comme nous l'avons déjà constaté, dans un cadre budgétaire stable d'année en année.

Soulignons également, les préoccupations des conseillers présents, lors de la réunion de la Commission du 4 mai 1994 dernier, à l'effet de préserver le poids économique de la SNCF, entre-autres par la reconversion des emplois

dans la région. Par ailleurs, la SNCF a accepté plusieurs suggestions de mesures compensatoires (augmentation de fréquences des services de car, cessions d'emprises et d'équipements au Conseil Général, etc). En a résulté que tous les conseillers se sont ralliés à la mesure de remplacement de services ferroviaires par un service d'autocars, exception faite du Conseiller régional P.C.F.. Celui-ci conteste l'évaluation effectuée par la SNCF relativement aux suppressions d'emplois.

Cette prise de position est partagée par le Syndicat des Cheminots C.G.T. qui dénonce de plus, l'absence de mesure pour améliorer et rendre plus compétitifs les services ferroviaires. La CGT fait état d'une pétition de 5,000 opposants à la fermeture de la liaison ferroviaire. Quant au statut des cheminots, il ne constitue pas une entrave aux transferts de services sur la route ou à leur abandon. S'il n'y a pas de licenciement sec, les emplois ne peuvent être transférés vers les services d'autocars ou de taxis, compte-tenu de leur spécificité. Pour sa part, la direction de la SNCF souligne que la réduction d'effectifs n'est pas achevée en Auvergne. Il y a déjà eu 500,000 cheminots en France, on en compte maintenant 200,000.

### PROPOSITIONS

L'organisation d'un réseau de transport intégré et adapté aux besoins de la clientèle, reposera sur des compléments apportés à la décentralisation. Il faut que s'organise la desserte des territoires en réseaux solidaires qui seront définis et mis en place par le biais d'une plus grande concertation entre les collectivités locales.

D'abord, pour éviter toutes ambiguïtés, l'État devra reconnaître l'espace ayant compétence dans la logistique de la planification des transports qu'il s'agisse du "pays" ou de la Région. Afin de dresser un schéma des déplacements, cette planification devra prendre en compte les réseaux urbains, régionaux ou nationaux. Il va sans dire que ce schéma intégrera tous les modes de transport, soit: l'individuel et le collectif, le routier, le ferroviaire, le maritime et l'aérien.

Ce niveau de compétence devrait aussi posséder les pouvoirs pour jouer un rôle d'organisateur des transports de pair avec une approche multimodale et un rôle de concertation avec les autorités organisatrices. D'une part, il s'agira de gérer l'intégration des services au réseau national ou inter-régional et d'autre part, d'assurer l'intégration des actions des autorités organisatrices locales. Les dépenses attribuées au secteur routier devraient être rééquilibrées en faveur des services intégrés et multimodaux: réseaux de gares, transport à la demande, transport en commun, transport scolaire, etc. La région ou le pays pourrait aussi avoir la compétence de gérer une politique de "tarifs sociaux": abonnements de travail, abonnements scolaires etc.

De plus, nous reprenons les recommandations du rapport Haenel concernant le renforcement du rôle de la Région et une organisation de la SNCF plus adaptée au fait régional.

Proposition no.7: "Un conseil des Régions est créé auprès du Président de la SNCF. Il est chargé d'examiner les grandes questions d'intérêt commun aux Régions et à la SNCF".

Proposition no.8: "Les Régions disposent du droit de pratiquer des audits destinés à les éclairer sur les éléments ayant un impact important sur les résultats du contrat qu'elles passent avec la SNCF".

Proposition no.9: "La composition du Conseil d'Administration est modifiée pour intégrer deux élus régionaux".

Proposition no. 10: "Dans chaque Région une délégation à l'Action Régionale, placée sous l'autorité du Directeur SNCF de région et dotée des compétences nécessaires, est chargée de coordonner les relations de l'établissement public avec la Région et les diverses collectivités territoriales et notamment la gestion du TER (transport express régional). Elle impulsera au sein de l'entreprise la prise en charge effective et l'animation de la politique de la Région auprès des structures de production concernées".

Proposition no.11: "La loi sur l'aménagement du territoire doit affirmer le rôle renforcé de la Région et les conditions de son exercice".

Enfin, toujours selon le rapport Haenel, la Région ou le pays en tant qu'autorité organisatrice disposera de la responsabilité économique et financière des services. Un contrat global régiera ses relations avec la SNCF.

### CONCLUSION

Les transports ont un rôle à jouer pour assurer une plus grande cohésion du territoire national et réduire les déséquilibres entre les différentes régions d'une part, et entre les milieux ruraux et urbanisés, d'autre part. En ce sens, les transports publics ont plusieurs missions à assurer:

- . les liaisons entre les pôles régionaux, leur correspondance avec
- . les dessertes régionales et
- . la desserte des zones rurales.

Cependant, à la lecture des documents produits dans le cadre de la réflexion sur l'aménagement du territoire, il est à craindre que l'on privilégie d'avantage les liaisons inter-pôles et ceci dans une perspective d'amélioration de la compétitivité nationale et européenne de ces pôles, plutôt que de tendre à corriger les déséquilibres en faveur des zones les plus fragiles. En effet, on accorde peu de place dans la documentation relative à l'aménagement du territoire, à la desserte des zones rurales, des régions ou des "pays".

Le réseau dit supérieur, doit s'appuyer sur les services locaux et ces derniers ne doivent pas être sacrifiés au profit des infrastructures et des services nationaux plus prestigieux. Les mesures proposées consistent en ce sens, à accroître la maîtrise des régions ou des pays afin que ces derniers complètent les orientations de développement qu'elles auront choisies.

## ANNEXE 1

### LISTE DES PERSONNES RENCONTRÉES

Monsieur Roland Bonnepart  
Directeur Régional de la SNCF  
avenue Albert Elisabeth  
Clermont-Ferrand  
Cedex

Monsieur Jean-Pierre Roussel  
Directeur commercial, Voyageurs  
avenue Albert Elisabeth  
Clermont-Ferrand  
Cedex

Madame Odile Cointet-Pinell  
Adjointe au directeur  
Direction de l'Action Régionale  
rue de Jondres  
Paris 75009

Madame Geneviève Cerf  
Service des études  
Associations des maires de France  
Quai d'Orsay  
Paris 75343  
Cedex 07

Monsieur Jacques Jenne  
Groupement des Autorités Responsables de Transport  
rue Jean Doudin  
Paris 75015

Monsieur Gilbert Marco  
Chef de mission  
Mission équipement  
Conseil Régional d'Auvergne  
Centre Delille  
Rue Urbain II  
Clermont-Ferrand

Monsieur Michel Amiel, DATAR

Monsieur Philippe Mazuel, Ministère de la Fonction publique

Monsieur le Préfet Leurquin

## ANNEXE 2

### ÉTAIENT PRÉSENTS À LA RÉUNION DE LA COMMISSION RÉGIONALE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Monsieur Claude Liebermann  
Vice-Président du Conseil Régional d'Auvergne  
Vice-Président du Conseil Général du Puy-de-Dôme  
Maire de Riom - Mairie B.P. 20  
RIOM

Monsieur Jean-Claude Baylaucq  
Société T.P. N.  
boulevard Alsace Lorraine  
Cusset

Monsieur Jean Maisonet  
Président du Syndicat Mixte des Transports en  
Commun de l'Agglomération Clermontoise  
boulevard Lafayette  
Clermont-Ferrand

Monsieur Pierre Pommarel  
Conseiller Régional d'Auvergne  
PAULHAC  
Brioude

Monsieur Bernard Thuaud  
Directeur Régional de l'Équipement  
rue Pélissier - B.P. 171  
Clermont-Ferrand Cedex

Monsieur Rober Besse  
Sénateur-Maire d'Ydes  
Président du Conseil Général du Cantal  
Avenue Gambetta  
Aurillac

Monsieur Guillaume Laybros  
Conseiller Régional d'Auvergne  
- B.P. 14  
Clermont-Ferrand Cedex

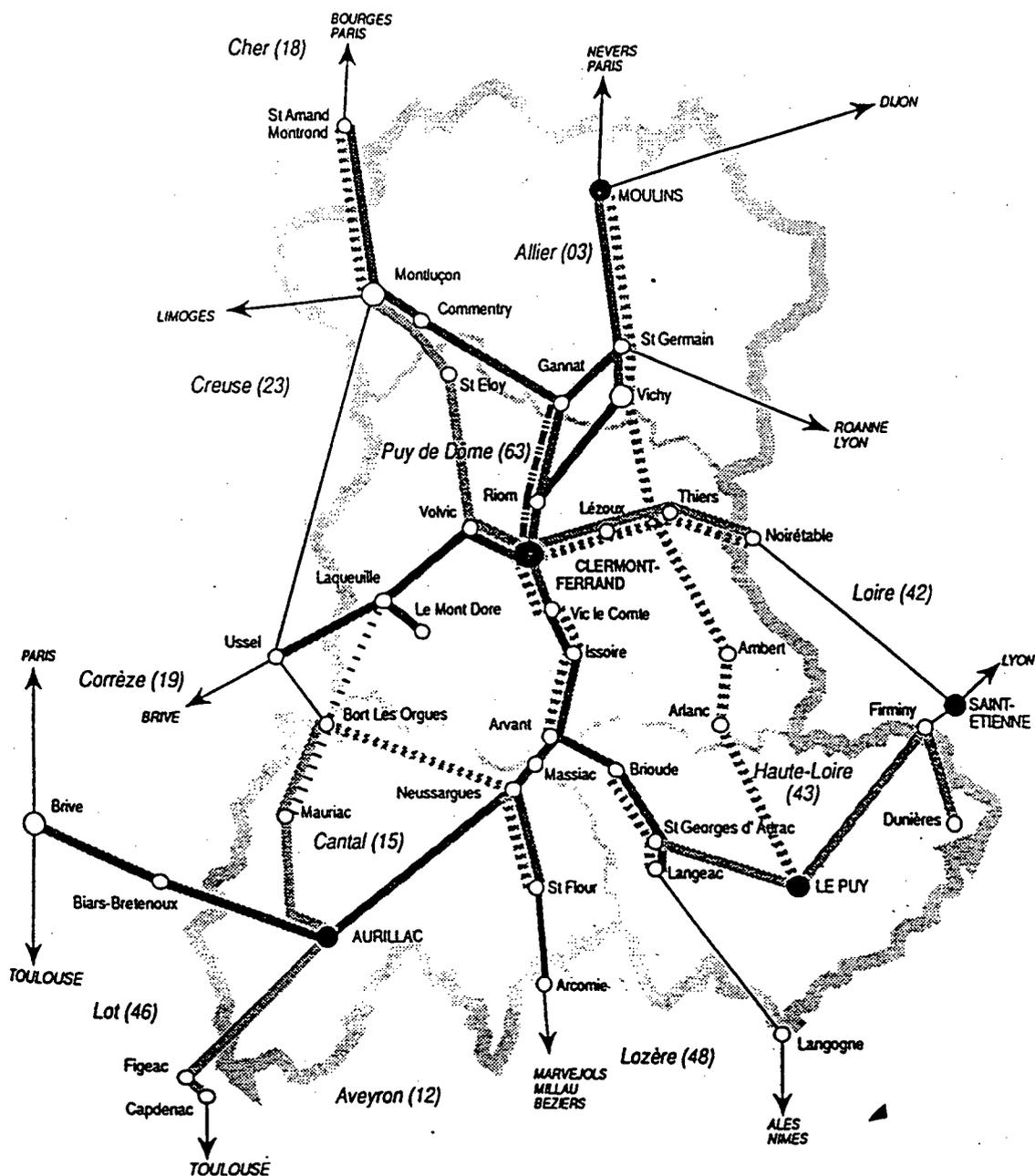
Monsieur Jean-François Roussel  
Directeur commercial, Voyageurs  
avenue Albert Elisabeth  
Clermont-Ferrand Cedex

Monsieur Henri Legrand  
Conseil Économique et Social d'Auvergne  
Avenue de la Libération  
Clermont-Ferrand

# ANNEXE 3

BILAN DE LA PREMIERE CONVENTION REGION AUVERGNE/SNCF

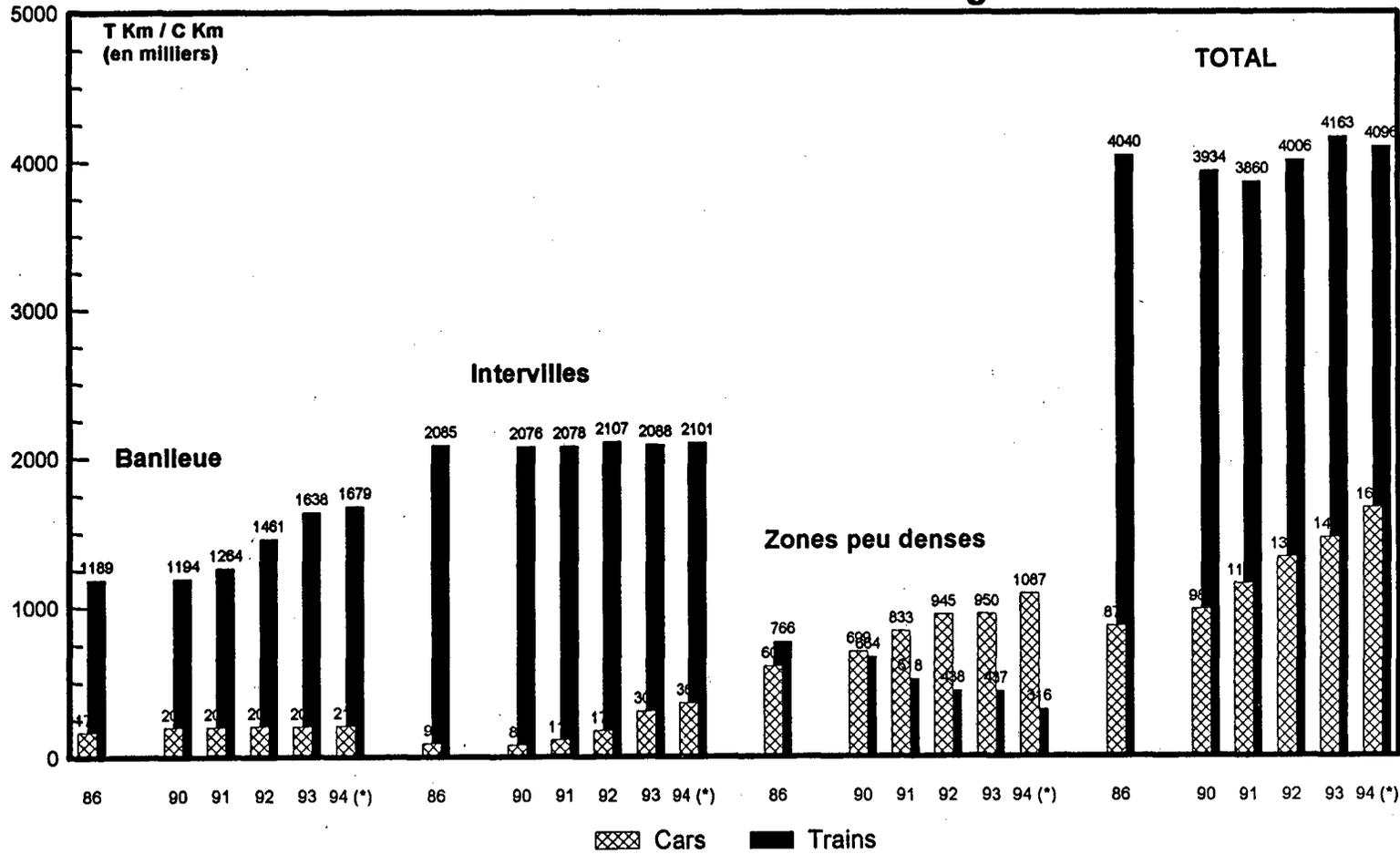
## Le réseau conventionné avec la SNCF - Situation au 31/12/91 -



- |   |   |
|---|---|
|  Lignes où les dessertes sont régionales et nationales |  Dessertes Express autocar           |
|  Lignes où toutes les dessertes sont régionales        |  Ligne routière créée puis supprimée |
|  Lignes régionales routières                           |  Autres lignes                       |

ITER / DRE AUVERGNE / Carte n°2 - Août 1993

## Evolution de l'offre TER Auvergne

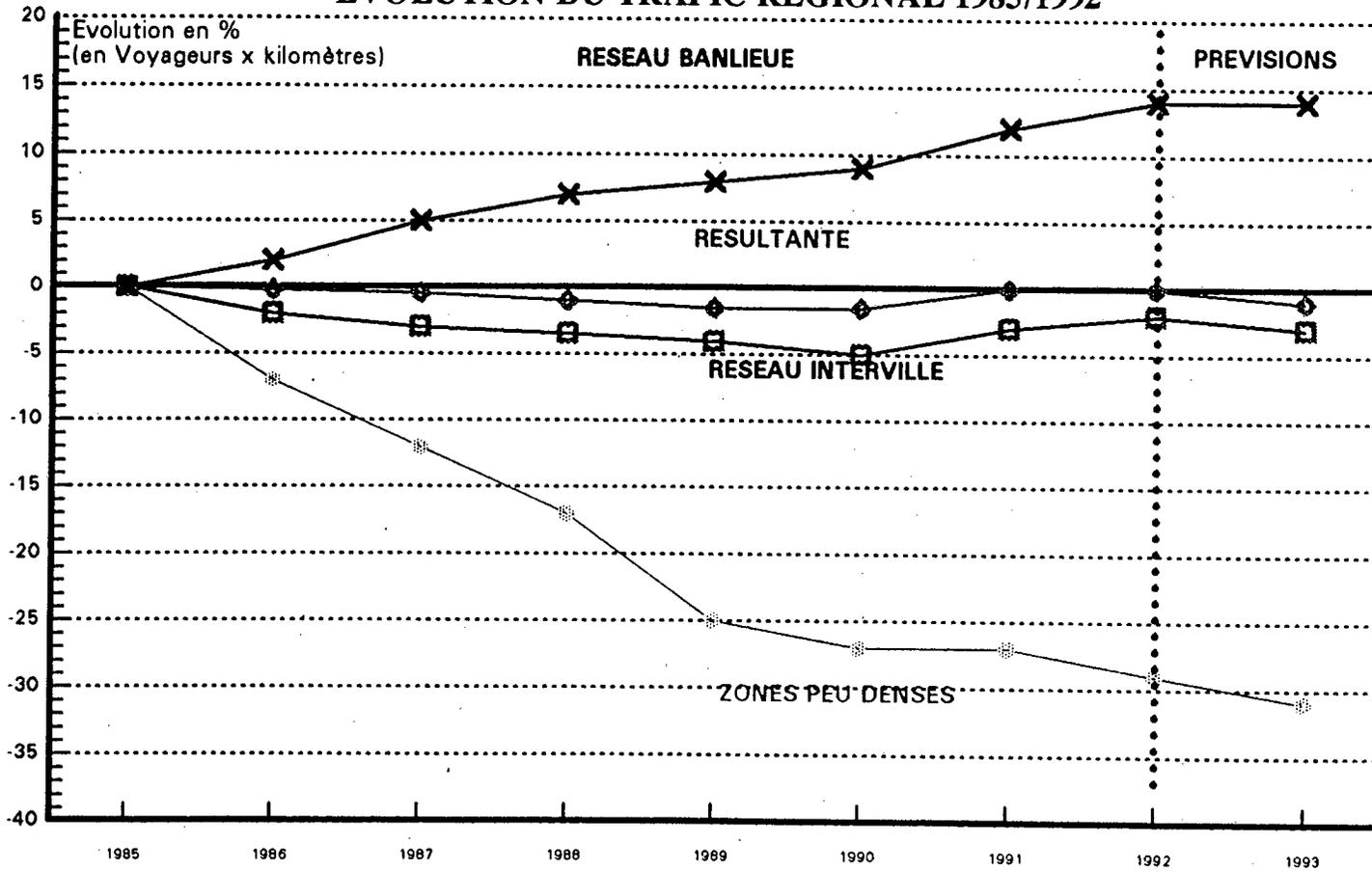


(\*) Prévisions

**SNCF**  
**DCV-MAR** Clermont-Ferrand  
 Mars 94

ANNEXE 4

# EVOLUTION DU TRAFIC REGIONAL 1985/1992



SNCF DCV/MAR Clermont-Fd

16/12/1993

ANNEXE 5

## ANNEXE 6

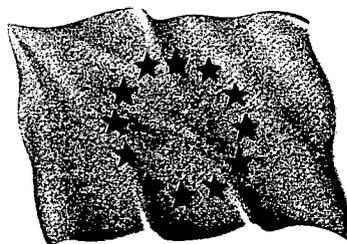
### BIBLIOGRAPHIE

- . Régions, SNCF: vers un renouveau du service public.  
Propositions du Sénateur Hubert Haenel, 29 pages et annexes, mars 1994.
- . Étude bilan de la convention Région-SNCF en Auvergne Direction régionale de l'équipement, Auvergne, 68 pages, novembre 1993.
- . Recommandations pour l'action, transport destination 2002. Le débat National, Gilbert Carrère, 86 pages, juillet 1992.
- . Les Moyens de communication dans le développement de l'Auvergne, Collectif, 25 pages et annexes, juin 1993.
- . Le Conseil Régional agit pour l'Auvergne, Conseil Régional d'Auvergne, juin 1993.
- . Débat National pour l'aménagement du territoire, Document d'étape, DATAR, 71 pages et annexes, avril 1994.
- . Produits et services TER, SNCF, 75 pages, septembre 1993.
- . La SNCF dans l'économie, Bruno Magliulo, 23 pages, avril 1992.
- . Plan régional, 1990 - 1994, SNCF région de Clermont-Ferrand, 61 pages.

*ANNEXE 19*

*Commission européenne : Programme des conférences.*

COMMISSION EUROPEENNE  
Direction Générale Information, Communication, Culture, Audiovisuel



PROGRAMME

Visite d'information du

CYCLE DE PERFECTIONNEMENT A L'ENA  
DES ADMINISTRATEURS NOMMES AU TOUR EXTERIEUR et du  
CYCLE INTERNATIONAL DE FORMATION  
PERMANENTE

Bruxelles, le 29 avril 1994.

**Salle de Conférence**

Commission Européenne  
Bâtiment Trèves 120  
120 rue de Trèves - 1040 Bruxelles -  
Salle 1/18 - DE GASPERI

**Hôtel**

ARCADE STE CATHERINE  
2 rue Joseph Plateau - 1000 Bruxelles -  
Tel. 513.76.20

**Organisation**

Mme Evelyne PICHON  
Tel. 299.91.13

**Hôtesse**

Mme Gina ALFACE  
Tel. 299.93.17

09.30 Départ du groupe en autocar de l'hôtel ARCADE STE CATHERINE pour le Bâtiment Trèves 120 , en compagnie de l'hôtesse, Mme Gina ALFACE.

09.45 Arrivée à la Commission Européenne.

09.50 **BIENVENUE ET PRESENTATION DU PROGRAMME**

Mme Evelyne PICHON  
Direction Générale "Information, Communication, Culture, Audiovisuel"

10.00 **L'UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE**

M. André LOUW  
Conseiller  
Direction Générale "Affaires économiques et financières"

11.15 Pause

11.30 **L'ELARGISSEMENT DE L'UNION EUROPEENNE**

M. Michel PETITE  
Conseiller au Cabinet du Président Jacques DELORS

12.45 Départ pour le restaurant de l'hôtel BRUSSELS EUROPA - 107 rue de la Loi - (cinq minutes de marche)

13.00 **Déjeuner offert par la Commission et présidé par M. Philippe LOIR - Chef de Division à la Direction Générale "Information, Communication, Culture, Audiovisuel".**

14.45 Départ du restaurant pour le bâtiment Trèves 120

15.00 **L'UNION EUROPEENNE ET L'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE**

M. Bertrand de LARGENTAYE  
Administrateur principal  
Direction Générale "Relations politiques extérieures"

16.00 Pause

16.15 **LA POLITIQUE ETRANGERE ET DE SECURITE COMMUNE**

M. René LERAY  
Direction Générale "Relations politiques extérieures"

17.30 Fin de la visite d'information à la Commission Européenne.

Remise des questionnaires à l'hôtesse.

Départ en autocar pour PARIS.

Cette visite est organisée par la Division "Visites" de la Direction Générale "Information, Communication, Culture, Audiovisuel" à la demande et en collaboration avec le Bureau de Représentation de la Commission Européenne en France : 288 bd. St. Germain - 75007 PARIS \_ Tel. 40.63.38.00 - Fax : 45.56.94.17/19.

*ANNEXE 20*

*Comité interministériel pour la coopération économique européenne :  
Sommaire de la conférence.*

PREMIER MINISTRE

PARIS, le 25 avril 1994.

-----  
Comité Interministériel pour  
les Questions de Coopération  
Economique Européenne  
-----

Secrétariat Général

-----  
2, Boulevard Diderot  
75012 - PARIS  
109/94

**LA COORDINATION  
INTERMINISTERIELLE  
DANS LE CADRE DE L'EXAMEN DES  
PROPOSITIONS DE LA COMMISSION  
DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES**

**1) Origine du SGCI.**

. Décret du 25 juin 1948 portant organisation des services français en ce qui concerne la participation de la France au programme de relèvement européen : création du SGCI.

. Décret du 3 septembre 1952 : coordination à l'égard de la CECA.

. Décret du 3 avril 1958 : coordination à l'égard de la CEE.

En dotant le Comité Interministériel pour les Questions de Coopération Economique Européenne d'un Secrétariat Général permanent, le Gouvernement a opté dès l'origine pour une structure de coopération forte, et ce pour plusieurs raisons :

- négociations permanentes,
- domaines variés, aux aspects politique, diplomatique et techniques forts,
- aucun secteur n'est a priori exclu.

**2) Les missions du SGCI.**

Ces missions ont été affirmées par diverses circulaires du Premier ministre aux Ministres, dont les dernières sont :

- la circulaire du 27 octobre 1992 sur les relations entre les administrations françaises et les institutions communautaires,

- la circulaire du 21 mars 1993 sur l'information du Parlement,

- la circulaire du 21 mars 1994 relative aux relations entre l'administration et les institutions de l'Union européenne.

Coordination, information, expertise, surveillance, conseil.

### **2.1. - la coordination interministérielle :**

assurer l'unité et la cohérence des positions exprimées dans les instances communautaires, et par extension dans d'autres instances internationales, sur les deux piliers Communautaire et J.A.I. (Conseil de l'Europe, ONU, OCDE, GATT...).

Multiples réunions interministérielles sanctionnées par :

- consensus : acté par le SGCI
- compromis : acté par le SGCI
- désaccord : le SGCI demande l'arbitrage du Premier Ministre.

Doivent être préparés en concertation avec le S.G.C.I. :

- les entrevues entre les membres du Gouvernement et les membres de la Commission ou la présidence en exercice du Conseil ;
- les contacts entre les représentants de l'administration et les services de la Commission ;
- les rencontres bilatérales entre les administrations françaises et leurs partenaires des autres Etats membres portant sur des sujets communautaires ;
- les missions d'information auprès du Parlement européen et du Comité des régions ;
- les réunions informelles de ministres.

SGCI : monopole de l'élaboration des instructions à la Représentation Permanente.

### **2.2. - L'information.**

Assurer la circulation des documents préparatoires aux réunions mais aussi de tous documents d'information utiles aux administrations : rapports, courriers, décisions de justice, compte rendus de rencontres bilatérales...

### **2.3. - L'expertise.**

Ne pas se substituer aux compétences ministérielles ; le SGCI a par contre une pratique et une connaissance des négociations communautaires qui lui permettent d'apprécier les positions maximales acceptables et le degré de maturation de la négociation.

### **2.4. - L'application du droit communautaire.**

Trois domaines d'intervention :

- la coordination des mesures de transposition en droit interne des directives européennes,
- la résolution des précontentieux avec la Commission,
- la préparation des interventions de la D.A.J. du Quai dans le cadre des contentieux avec la Cour.

## 2.5. - Le Conseil.

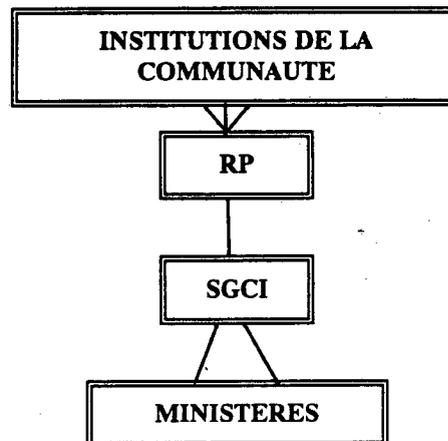
Cette fonction se déduit des missions précédentes.

Enfin mentionnons le rôle du SGCI dans la mise en oeuvre du nouveau titre XIV "des Communautés européennes" article 88-4 : "le Gouvernement soumet à l'Assemblée Nationale et au Sénat, dès leur transmission au Conseil des Communautés Européennes, les propositions d'actes communautaires comportant des dispositions de nature législative (...)".

Il appartient au SGCI de s'informer auprès des ministères techniques des éventuelles implications législatives d'un projet de la Commission et de saisir en conséquence les deux assemblées parlementaires.

## 3) La place du SGCI.

Cet organisme constitue le passage obligé de toutes les relations officielles montantes et descendantes entre les institutions de la Communauté et les ministères français : il joue, avec la Représentation Permanente, le rôle d'un double entonnoir.



## 4) La composition du SGCI.

140 agents, dont une quarantaine de catégorie A organisés en 14 secteurs de compétence ayant à leur tête des membres des grands corps de l'Etat, des administrateurs civils ou des ingénieurs aidés chacun par deux ou trois adjoints du grade d'attaché principal ou d'attaché.

- Finances
- Juridique
- Agriculture (2)
- Relations extérieures de la Communauté
- Industrie - Environnement - Télécom
- Coopération au développement/DOM.TOM
- Social - Education - Culture
- Politique régionale - Transports
- Recherche - Energie - Aides d'Etat - Concurrence
- Parlement européen
- OCDE
- Coordination générale
- Mission informatique.

**5) Le cas particulier des 2ème et 3ème piliers : Justice-Affaires Intérieures et Politique Extérieure et Sécurité Commune.**

**5.1. - I.A.I.**

*coopération policière et judiciaire ; mise en œuvre*

a) La mission du SGCI est étendue aux sujets du titre VI. Il est chargé d'élaborer de façon interministérielle la position française tenue dans les réunions du Conseil, du COREPER du K 4, des groupes directeurs et des différents groupes de travail du Conseil.

La coopération opérationnelle entre services des Douze, notamment en matière de sécurité, ne relève pas de cette procédure. Toutefois, les ministères saisissent le SGCI lorsqu'une position de principe de caractère opérationnel doit être prise.

b) Création au sein du SGCI d'un poste de "coordonnateur chargé de mission" auprès du Secrétaire Général qui est en charge :

- du titre VI,
- de l'article 100 C,
- de la Convention d'application Schengen.

Il représente la France au Comité K 4.

**5.2. - PESC.**

La politique étrangère et de sécurité commune est coordonnée par le Quai d'Orsay.

Lorsque les actions communes font appel à des instruments ou à des politiques communautaires, le SGCI assure la coordination interministérielle sur ces aspects.

**6) L'information du Parlement français.**

Dès réception des propositions d'actes communautaires, le SGCI les transmet au Conseil d'Etat et aux ministères concernés.

Dans les huit jours le SGCI, à partir des réponses des ministères, fait savoir au SGG si selon lui la proposition comporte des dispositions de portée législative.

Le Conseil d'Etat effectue la même demande, mais dans un délai de quinze jours.

Le SGG saisit les Assemblées dans les vingt quatre heures.

## FICHE n° 1

### LES INSTITUTIONS COMMUNAUTAIRES

#### Le Conseil

Réunit les 12 Ministres concernés par le projet examiné. Le Conseil est unique. Adopte des positions communes, puis adopte les textes.

Les voix sont réparties ainsi :

- France, Allemagne, Italie, Royaume-Uni : 10 voix.
- Espagne : 8 voix.
- Belgique, Grèce, Pays-Bas, Portugal : 5 voix.
- Danemark, Irlande : 3 voix.
- Luxembourg : 2 voix.

#### Le Secrétariat Général du Conseil

Administration au service du pays qui assure, pendant 6 mois, la Présidence du Conseil. Sa mission est d'animer les groupes techniques qui examinent les projets et d'assurer la tenue des Conseils.

#### La Commission

17 commissaires.

15 000 fonctionnaires répartis en 23 Directions Générales.

Propose des projets, applique les décisions du Conseil et est gardienne de l'application du droit communautaire dans chaque Etat membre.

#### Le Parlement européen

518 membres.

Est consulté pour avis, et à deux reprises dans la procédure de coopération.

#### La Cour de Justice

13 juges, 6 avocats généraux chargés d'instruire les recours formés par le Conseil, la Commission, les Etats membres ou les personnes morales ou physiques.

#### Le Comité Economique et Social

189 représentants des différentes catégories de la vie économique et sociale. Consulté sur tous les projets.

## FICHE n° 2

Le cheminement d'un projet de directive : la directive sur les chantiers temporaires ou mobiles (100 A).

Mi 89-Mi 90 : Préparation du texte au sein de la Commission (DG V).

Juillet 90 : Adoption par le Collège des Commissaires.

31 juillet 90 : Transmission de la Commission au Conseil, au Parlement et au Conseil Economique et Social.

Le S.G. de la Présidence transmet le texte à la RP-- SGCI-- Ministères.

14 sept. 1990 : Réunion SGCI pour préparer Groupe des Questions Sociales.

26 sept. 1990 : Groupe des Questions Sociales.

16 janv 1991 : " " "

13 fév 1991 : Réunion SGCI.

22 fév 1991 : Avis du Parlement européen.

26 fév 1991 : Groupe des Questions Sociales.

20 mars 1991 : Avis du CES.

26 mars 1991 : Groupe des Questions Sociales.

9 avril 1991 : La Commission transmet une modification de son texte.

30 avril 1991 : Groupe des Questions Sociales.

13 mai 1991 : Réunion SGCI.

15 mai 1991 : Groupe des Questions Sociales.

21 mai 1991 : " " "

5 juin 1991 : " " "

16 juillet 91 : " " "

4 sept 1991 : Réunion SGCI.

17 sept 1991 : Groupe des Questions Sociales.

26 sept 1991 : " " "

2 oct 1991 : " " "

16 déc 1991 : Réunion SGCI préparatoire au Conseil.

19 déc 1991 : CONSEIL : adoption d'une position commune transmission au Parlement européen.

13 mai 1992 : 2ème avis du Parlement européen.

28 mai 1992 : Transmission par la Commission de sa proposition réexaminée.

22 juin 1992 : Réunion SGCI de préparation du Conseil.

24 juin 1992 : CONSEIL : adoption définitive.



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 056 240