

N° 93

# SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1987-1988

Annexe au procès-verbal de la séance du 16 novembre 1987

## RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

*au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi de finances pour 1988, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE*

Par M. Maurice BLIN,

Sénateur.

*Rapporteur général.*

TOME III

**LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPÉCIALES**  
**(Deuxième partie de la loi de finances.)**

ANNEXE N° 21

**Équipement, logement, aménagement du territoire et transports**  
**IV. TRANSPORTS**  
**2. Transports terrestres**

*Rapporteur spécial* : Mlle Irma RAPUZZI.

(1) *Cette commission est composée de* : MM. Christian Poncelet, *président* ; Geoffroy de Montalembert, *vice-président d'honneur* ; Michel Durafour, Jean Cluzel, Jacques Descours Desacres, Tony Larue, *vice-présidents* ; Emmanuel Hamel, Modeste Lagouez, Louis Perrein, Robert Vizet, *secrétaires* ; Maurice Blin, *rapporteur général* ; MM. René Ballayer, Stéphane Bonduel, Raymond Bourguin, Roger Chinaud, Maurice Couve de Murville, Pierre Croze, Gérard Delfau, Jacques Delong, Marcol Fortier, André Fosset, Mme Paulette Fost, MM. Jean Francou, Henri Goetschy, Georges Lombard, Roland du Luart, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, Josy Moinet, Jacques Mossion, Lucien Neuwirth, Jacques Oudin, Bernard Pellarin, Jean-François Pintat, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, René Regnault, Robert Schwint, Henri Torre, André-Georges Voisin.

*Voir les numéros :*

Assemblée Nationale (9° légis.) : 941 et annexes, 990 (annexe n° 25), 995 (tome X) et T.A. 175.

Sénat : 92 (1987-1988)

## SOMMAIRE

	Pages
<b>AVANT-PROPOS</b> .....	4
<b>I. PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION</b>	5
<b>II. EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	9
<b>CHAPITRE PREMIER :</b>	
<b>LA S.N.C.F.</b> .....	13
<b>I. LE CONTRAT DE PLAN</b> .....	13
<i>A. Des objectifs de trafic réalistes</i> .....	14
<i>B. Des objectifs de gestion rigoureux</i> .....	16
<i>C. Des objectifs de productivité qui nécessitent l'adhésion de tous</i> .....	17
<i>D. Une politique d'investissements ambitieuse</i> .....	17
<b>II. LES CONCOURS FINANCIERS POUR 1988</b> .....	18
<b>III. LA SITUATION FINANCIERE DE LA S.N.C.F.</b> .....	20
<b>IV. LES INVESTISSEMENTS DE LA S.N.C.F.</b> .....	24
<b>CHAPITRE II :</b>	
<b>LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN REGION PARISIENNE</b>	27
<b>I. LA R.A.T.P.</b> .....	27
<b>II. LES INVESTISSEMENTS DE TRANSPORTS EN REGION ILE-DE-FRANCE EN 1988 ET AU COURS DU IX<sup>e</sup> PLAN</b> .....	28

**CHAPITRE III :  
LES TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS**

.....	31
A. Les objectifs pour 1988 .....	31
B. Les services d'intérêt régional de la S.N.C.F. ....	33

**CHAPITRE IV :  
LA DOTATION DE CONTINUITÉ TERRITORIALE AVEC LA CORSE.... 35**

**CHAPITRE V :**

**LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS EN PROVINCE .....**

A. L'évolution des dotations.....	37
B. La politique de conventionnement.....	38

## AVANT-PROPOS

Le total des crédits du ministère de l'Équipement, Logement, Aménagement du Territoire et Transports (M.E.L.A.T.T.) s'élève, pour 1988, à 106,6 milliards de francs, sur un total de dépenses définitives du budget général de 1.081,6 milliards de francs, soit un peu moins de 10 %. Au sein de ce ministère, le budget des Transports se monte à 43,38 milliards de francs.

Depuis le budget de 1980, la section commune des Transports regroupait certaines dépenses communes à plusieurs modes de transport (telles que la desserte de la Corse, les dépenses de personnel et de fonctionnement de l'Administration centrale et une partie des crédits de la recherche scientifique et technique). Depuis le projet de loi de finances pour 1987, cette section commune est supprimée. Ses crédits sont éclatés dans les autres sections ou sous-sections du budget du M.E.L.A.T.T.

Les crédits pour les transports terrestres figurent désormais dans la section « transports » à côté des crédits pour les voies navigables, les routes et la circulation routière.

Le présent rapport traite des crédits afférents à la section IV Transports : 2. Transports terrestres, affectés aux actions :

- de desserte de la Corse et d'actions de promotion dans les transports
- de transports collectifs urbains
- de transports interurbains
- des contributions aux charges d'infrastructure, à l'assainissement financier et aux charges de retraite de la S.N.C.F.

Les crédits affectés aux routes et à la sécurité routière, aux voies navigables et à la batellerie font l'objet de rapports séparés confiés à mon collègue M. Robert Schwint..

## I - PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

### I. PRESENTATION GENERALE DES CREDITS

La principale différence entre les crédits 1988 et les crédits 1987 de la section des Transports terrestres réside dans la mobilisation en 1988 d'une partie des produits de la privatisation (3.100 millions de francs) pour doter en capital la S.N.C.F. Ces dotations en capital permettent de réduire à due concurrence les crédits budgétaires alloués à la S.N.C.F.

Les crédits pour les transports terrestres (hors voies navigables) inscrits dans le projet de budget pour 1988 s'analysent ainsi :

(en millions de francs)

	1987	1988	%
1. Desserte de la Corse et actions de promotion dans les transports	727,43	744,62	+ 2,3
2. Transports collectifs urbains	5.801,10	5.843,0	+ 0,7
3. Transports interurbains	5.195,20	5.270,0	+ 1,4
4. Contribution aux charges d'infrastructure, à l'assainissement financier et aux charges de retraites S.N.C.F.	29.350,82	26.096,8	- 11,08
	41.074,55	37.954,4	- 7,6

La diminution globale des crédits en francs courants de 7,6 % s'explique essentiellement par la baisse des crédits budgétaires accordés à la S.N.C.F. (- 7 %). En revanche, les crédits relatifs aux autres actions sont en légère augmentation.

### **1. Les crédits relatifs à la desserte de la Corse et aux actions de promotion dans les transports**

Ils passent de 727,43 millions de francs en 1987 à 744,62 millions de francs en 1988 (+ 2,3 %). Cette progression est due, pour l'essentiel, à l'augmentation des crédits pour la desserte de la Corse qui passent de 716,9 à 724,72 millions de francs.

### **2. Les dotations aux transports collectifs urbains augmentent de 0,7 %**

- La contribution de l'Etat au fonctionnement des transports parisiens est reconduite en francs courants en 1988 (5.193,4 millions de francs).

- Les subventions d'investissement aux transports parisiens en crédits de paiement passent de 83,5 millions de francs en 1987 à 69,4 millions de francs en 1988.

En autorisations de programme, elles passent de 70,7 à 119,3 millions de francs, soit une augmentation de 68,7 %.

La S.N.C.F. banlieue voit ses dotations en crédits de paiement passer de 125,9 à 87,3 millions de francs.

Au total, les autorisations de programme destinées à financer les subventions d'investissement à la R.A.T.P., la S.N.C.F. banlieue et les aménagements de voirie pour les transports collectifs en région d'Ile-de-France passent de 296,25 à 281,3 millions de francs (- 5,1 %) et les crédits de paiement de 260,48 à 225 millions de francs (- 13,5 %).

Les dotations prévues sont conformes aux objectifs du contrat de plan Etat-Région Ile-de-France qui prévoit un total de 1.750 millions de francs à la charge de l'Etat pendant cinq ans.

● **Les transports collectifs urbains en province voient leurs crédits de paiement passer de 344,5 millions de francs en 1987 à 423,9 millions de francs en 1988. Cette augmentation est due notamment à la hausse des crédits de paiement relatifs aux tramways et métros de province (280 millions de francs en 1988 contre 109 en 1987). Quant aux autorisations de programme, elles passent de 323,5 millions de francs en 1987 à 318,3 millions de francs en 1988 (- 1,6 %).**

**3. Les crédits aux transports interurbains  
(5.720 millions de francs) sont en hausse de 1,4 %**

Ces crédits connaissent des évolutions contrastées :

- la contribution de l'Etat pour l'exploitation des services d'intérêt régional de la S.N.C.F., l'organisation de dessertes à courte distance et la compensation pour tarifs sociaux S.N.C.F. augmente de 251,5 millions de francs;

- la contribution de l'Etat aux transports collectifs interurbains diminue de 210 millions de francs (incidence d'une meilleure harmonisation des tarifications sociale et commerciale de la S.N.C.F.);

- les crédits aux transports collectifs régionaux, départementaux et locaux passent de 79,5 à 113 millions de francs.

**4. La S.N.C.F. : les concours budgétaires de l'Etat diminuent de 7 % en 1988 du fait de la baisse de la compensation pour charges de retraites et de la dotation en capital qu'elle recevra en 1988**

*a) La S.N.C.F. bénéficie de 3,1 milliards de francs de dotations en capital*

Le Gouvernement a marqué le souhait d'accompagner l'effort de redressement amorcé par l'entreprise, conformément aux objectifs définis par le contrat de plan entre l'Etat et la S.N.C.F., en consolidant sa structure financière par des dotations en capital destinées à lui permettre de poursuivre ou d'accélérer la réalisation de ses programmes d'investissement :

- une dotation de 1.400 millions de francs, versée dès le mois d'août 1987 a permis à l'entreprise de recevoir la totalité de la participation de l'Etat au financement du T.G.V. atlantique, afin d'accélérer la réalisation du chantier;

- en 1988, 1.700 millions de francs seront apportés à la S.N.C.F. afin de lui donner le moyen de poursuivre l'électrification ferroviaire de la Bretagne et du Massif Central, et le renouvellement lourd du réseau existant.

Par ailleurs, la montée en puissance des mécanismes de surcompensation instaurés entre les différents régimes de retraite permet une diminution de 1,83 milliard à la charge de l'Etat. Ceci, conjugué avec les dotations en capital, permet de diminuer les subventions de l'Etat à la S.N.C.F. en 1988 de 7 %.

*b) Le budget 1988, hors charges de retraites, sera en diminution de 3,1 % par rapport à 1987.*

Hors charges de retraites (11.161 millions de francs), le budget 1988 de la S.N.C.F. s'élève à 19.747,2 millions de francs, soit une diminution de 3,1 %.

Ce budget appelle les remarques suivantes :

- le montant du concours exceptionnel qui figure en loi de finances pour 1987 comporte un abattement de 200 millions de francs par rapport au montant prévu dans le contrat de plan. L'Etat et la S.N.C.F. étudient actuellement les moyens de compenser cette insuffisance;

- en 1988, la compensation de l'Etat pour les tarifs sociaux du réseau principal comporte une économie de 210 millions de francs par rapport à la dotation figurant dans le contrat de plan. Cette économie se justifie par la poursuite en 1988 de l'effort d'harmonisation mené par l'Etat et la S.N.C.F. entre tarification sociale et commerciale.



## II. EXAMEN EN COMMISSION

La Commission des finances a examiné les crédits de la section des transports terrestres au cours de la séance du 27 octobre 1987, présidée par **M. Christian Poncelet, Président**.

**Le rapporteur spécial, Mlle Irma Rapuzzi**, a tout d'abord présenté les modifications de structure consécutives à la suppression de la section commune du budget des transports.

**Mlle Irma Rapuzzi** a présenté les principales données chiffrées du budget qui, avec 37.954 millions de francs, diminue de 7,6 %. Cette diminution s'inscrit dans le cadre de la redéfinition de l'action publique de l'Etat, tendant notamment à l'assainissement financier de la S.N.C.F.

Trois actions augmentent modérément, il s'agit des crédits de desserte de la Corse, des transports collectifs urbains (notamment des transports de province) et des transports interurbains. **Le rapporteur spécial** s'est toutefois félicité de la stabilité des concours de l'Etat aux transports collectifs parisiens (reconduits à 5,2 milliards de francs).

La baisse concerne le concours de l'Etat à la S.N.C.F. (- 7 %). Hors charges de retraites (11,16 milliards de francs), le budget 1988 de la S.N.C.F. s'élève à 19,7 milliards, soit une diminution de 3,1 %. La S.N.C.F. bénéficie toutefois d'une dotation en capital de 3,1 milliards de francs, soit 1,4 milliard pour le financement du T.G.V. Atlantique et 1,7 milliard pour l'électrification des réseaux de la Bretagne et du Massif Central.

**Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial**, a évoqué la situation des retraités et le rôle des mécanismes de surcompensation instaurés entre les différents régimes de retraite.

**M. Maurice Blin, rapporteur général**, s'est interrogé sur le financement des charges de retraite et le rôle de la C.N.R.A.C.L.

**M. Stéphane Bonduel** a demandé des précisions sur l'état d'avancement des travaux des différents réseaux T.G.V.

**M. Christian Poncelet, président**, s'est inquiété des conséquences de la diminution des dotations du budget sur les travaux de sécurité; il a insisté sur le rôle fondamental que pourrait avoir le T.G.V. Est pour la desserte de la région et en particulier pour Strasbourg; il s'est interrogé sur les « conventions transports » passées entre l'Etat et la région.

La commission a décidé de proposer au Sénat **d'adopter les crédits des transports terrestres pour 1988** (budget de l'équipement, du logement, aménagement du territoire et des transports - IV - Transports, 2. transports terrestres).

**Mesdames, Messieurs,**

Le projet de budget des « Transports terrestres » pour 1988 s'élève à 37.954 millions de francs contre 41.074 millions de francs en 1987, soit une diminution de 7,6 %. Mais il convient de préciser que la section des Transports terrestres bénéficie en 1988 de la mobilisation des produits de la privatisation à hauteur de 3.100 millions de francs pour doter en capital la S.N.C.F. Cette dotation permet de réduire à due concurrence les crédits budgétaires alloués à la S.N.C.F.

Les principales caractéristiques de ce projet de budget s'analysent ainsi :

- maintien de l'effort d'équipement : en tenant compte de la dotation en capital précitée, les moyens disponibles permettront de maintenir l'effort d'équipement aussi bien de l'Etat que des grandes entreprises ;
- stabilisation du concours apporté par l'Etat aux grandes entreprises publiques : l'indemnité compensatrice versée à la R.A.T.P. sera maintenue en francs courants et les concours budgétaires à la S.N.C.F. s'inscrivent dans le cadre du contrat de plan ;
- la recherche dans les transports terrestres bénéficiera d'une nouvelle impulsion.

## CHAPITRE PREMIER

### LA S.N.C.F.

L'année 1988 sera la quatrième année de pleine application des nouvelles règles prévues par les articles 18 à 26 de la loi d'orientation des transports intérieurs et mises en place par la publication du décret n° 83-103 du 18 février 1983 relatif au statut de la nouvelle S.N.C.F. et du décret n° 83-817 du 13 septembre 1983 portant approbation du cahier des charges. Le dernier élément du nouveau système, à savoir le contrat de plan liant l'Etat et l'établissement public, a été signé le 26 avril 1985 pour la période 1985-1989.

#### I. LE CONTRAT DE PLAN

Ce contrat, établi conformément à la loi d'orientation des transports intérieurs et au cahier des charges, consacre l'accord de l'Etat et de la S.N.C.F. sur un certain nombre d'objectifs fondamentaux qui s'imposent à l'établissement public. Ces objectifs relèvent d'une même volonté, garder au chemin de fer sa place dans la vie de l'économie du pays, et traduisent deux conditions majeures pour y parvenir : d'une part l'assainissement financier et, d'autre part, la poursuite de la modernisation de l'entreprise.

En effet, le retour à l'équilibre ne peut être atteint que par des efforts conjoints de l'Etat et de la S.N.C.F. L'effort financier de l'Etat, engagé dès 1984, se poursuivra pendant la durée du contrat. L'ensemble des concours publics au compte d'exploitation de l'entreprise, atteindra, en moyenne, en francs constants, un niveau légèrement supérieur à celui de 1986, soit 33,36 milliards de francs. En outre, pour alléger les charges financières de la S.N.C.F. et accélérer son retour à l'équilibre, le contrat prévoit la poursuite du concours exceptionnel.

Cet effort est particulièrement important dans le contexte budgétaire qui s'impose à l'Etat.

De son côté, la S.N.C.F. se doit, ce sont là des conditions nécessaires à son redressement, d'utiliser de manière rationnelle et efficace, l'ensemble des moyens dont elle dispose, de maîtriser ses coûts, d'améliorer sa gestion et de s'engager dans un effort de modernisation en même temps que de formation et de promotion des hommes.

La poursuite de la modernisation de la S.N.C.F. est une nécessité car l'entreprise doit réaliser en permanence les gains de productivité lui permettant d'atteindre l'équilibre de ses comptes et d'améliorer sa position face à la concurrence.

Pour parvenir progressivement à cet équilibre, un certain nombre d'objectifs ont été définis.

### **A. DES OBJECTIFS DE TRAFIC REALISTES**

#### **1. Voyageurs : des augmentations significatives attendues.**

##### *a) « Grandes lignes du réseau principal »*

L'objectif du trafic pour l'exercice 1987 est fixé à 47,98 milliards de voyageurs-kilomètres. Au-delà, l'objectif est d'obtenir une progression du trafic au moins égale au volume de la consommation des ménages. Cela suppose, notamment, de développer les actions engagées en faveur des familles, des jeunes et des groupes.

Les prévisions annuelles se présentent ainsi :

<b>Voyageurs</b>	<b>1985</b>	<b>1986</b>	<b>1987</b>	<b>1988</b>	<b>1989</b>	<b>1985/1989</b>
<b>Trains rapides et express (en milliards de VK) .....</b>	46,85	47,82	47,98	48,55	49,32	+ 5,3 %

*b) « Services d'intérêt régional »*

L'objectif est d'intéresser le plus grand nombre possible de régions au conventionnement. La S.N.C.F. se fixe comme objectif de conventionner plus des deux tiers des services d'intérêt régional d'ici 1989. De plus, la S.N.C.F. veillera à améliorer la productivité des services d'intérêt régional et à maintenir leur équilibre d'exploitation, compte tenu de la contribution spécifique de l'Etat à ces services.

Les prévisions annuelles de trafic se présentent ainsi :

Voyageurs	1985	1986	1987	1988	1989	1985/1989
Services d'intérêt régional (en milliards de VK) .....	5,60	5,70	5,80	5,90	6,05	+ 8 %

**2. Marchandises : ne pas perdre des parts de marchés.**

Pour l'activité marchandises, l'objectif fixé dans le contrat est à la fois qualitatif et quantitatif :

- au plan qualitatif, la S.N.C.F. poursuivra ses efforts pour mieux s'adapter aux besoins du marché, pour assouplir les contraintes techniques et pour élaborer des produits plus diversifiés et plus complets;

- au plan quantitatif, il consiste à augmenter d'un point la part de marché de la S.N.C.F., à l'issue du contrat.

La S.N.C.F. se fixe comme objectif un trafic de 56,2 milliards de tonnes-kilomètres en 1989 (hors wagons de particuliers vides, hors SERNAM et routiers).

Les prévisions annuelles se présentent ainsi :

Marchandises	1985	1986	1987	1988	1989	1985/1989
Wagons complets (en milliards de TK) .....	54,8	55,1	55,3	55,7	56,2	+ 2,06 %

### B. DES OBJECTIFS DE GESTION RIGOUREUX

Les efforts conjoints de l'Etat et de la S.N.C.F. doivent permettre, si les hypothèses macroéconomiques se vérifient, d'atteindre l'équilibre en 1989 grâce à une diminution du déficit d'environ 1,2 milliard de francs par an en moyenne. Corrélativement, l'excédent brut d'exploitation, qui constitue le meilleur indicateur des efforts propres de l'entreprise, devrait s'améliorer d'au moins 1 milliard de francs en moyenne annuelle sur la durée du contrat.

La S.N.C.F. évalue de la façon suivante son excédent brut d'exploitation prévisionnel au cours de la période (en MF 1985).

	1985	1986	1987	1988	1989
Excédent brut d'exploitation .....	5 400	6 600	7 600	8 600	9 700

Par ailleurs, afin d'accompagner cet effort interne de l'entreprise et pour alléger la charge de l'endettement résultant de l'absence de fonds propres de l'ancienne S.N.C.F., l'Etat, en application de l'article 38 du cahier des charges, versera à la S.N.C.F., un concours exceptionnel d'exploitation qui est fixé à 3.250 millions de francs en 1986, 3.460 millions de francs en 1987. Pour les années 1988 et 1989, il est fixé à 3.450 millions de francs.

Quant aux résultats prévisionnels, la S.N.C.F. évalue de la façon suivante ses résultats (en MF 1985).

	1985	1986	1987	1988	1989
Résultat (hors provision pertes de change) .....	- 4 600	- 3 600	- 2 200	- 1 200	0

### ***C. DES OBJECTIFS DE PRODUCTIVITE QUI NECESSITENT L'ADHESION DE TOUS***

L'objectif fixé est une réduction de 2 % par an, en francs constants, du coût unitaire des prestations de la S.N.C.F. Les résultats se mesureront à l'évolution des dépenses de fonctionnement et à celle du trafic et des recettes.

### ***D. UNE POLITIQUE D'INVESTISSEMENTS AMBITIEUSE***

Le montant total retenu pour l'ensemble de la période est de 45,6 milliards de francs (y compris le financement du T.G.V. Atlantique).

L'Etat participera à hauteur de 30 % du coût de l'infrastructure du T.G.V. Atlantique.

Les conventions actuellement passées entre la S.N.C.F. et le F.S.G.T. au titre des 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> tranches prévoient dès à présent un montant total de subventions de 850 millions de francs au titre de ce projet.

L'échéancier de financement du T.G.V. Atlantique sera en francs 1985 de :

- 1.220 MF en 1985
- 2.120 MF en 1986
- 2.300 MF en 1987
- 2.310 MF en 1988
- 1.930 MF en 1989

Une dotation en capital de 1.400 millions de francs, versée dès le mois d'août 1987, a permis à la S.N.C.F. de recevoir la totalité de la participation de l'Etat au T.G.V. Atlantique, afin d'accélérer la réalisation du chantier.

En outre, deux projets d'électrification sont retenus :

- le plan breton
- Moret-Clermont-Ferrand..



Ils seront financés par une dotation en capital de 1.700 millions de francs.

Votre rapporteur constate qu'un effort financier important est accompli, qui s'accompagne du souci de rationaliser l'exploitation.

Les problèmes de « sécurité » ne peuvent être résolus que par la modernisation des installations et la formation (les crédits de formation au cours des cinq dernières années représentent en moyenne 5 % de la masse salariale). La responsabilité des agents fait partie de la formation.

## II. LES CONCOURS FINANCIERS POUR 1988

Le projet de budget pour 1988 diminue les concours budgétaires de l'Etat de 7 % du fait de la baisse de la compensation pour charges de retraites et de la dotation en capital allouée à la S.N.C.F.

Le tableau ci-après retrace les concours de l'Etat à la S.N.C.F.

### Concours à la S.N.C.F.

(en milliers de francs)

Dépenses ordinaires et crédits de paiement	1987	1988
<b>Titre IV - Interventions publiques :</b>		
45-42/10 Contributions de l'Etat à l'exploitation des services d'intérêt régional	3.554.000	3.724.420
45-44/10 Concours exceptionnel à l'assainissement financier de la S.N.C.F.	3.460.000	3.835.590
45-45/10 Contributions aux charges d'infrastructures	11.038.000	9.967.860
46-41/20 et 40 Paris : indemnité compensatrice S.N.C.F. et réductions des tarifs S.N.C.F. banlieue	748.500 77.000	748.500 77.000
46-42/10 Compensation pour tarifs sociaux S.N.C.F.	1.491.200	1.386.600
47-41/10 Charges de retraite de la S.N.C.F.	12.991.000	11.161.000
<b>TOTAL Titre IV</b>	<b>33.359.700</b>	<b>30.900.970</b>
<b>Titre III :</b>		
37-45/10 Transports de défense : chemins de fer	7.138	7.209
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>33.366.838</b>	<b>30.908.179</b> - 7,4 %

Les concours budgétaires de l'Etat à la S.N.C.F. en 1988 appellent trois observations :

### **1. La réduction de la contribution de l'Etat aux charges de retraites de la S.N.C.F.**

Les crédits dégagés à cet effet passent de 12.991 millions de francs en 1987 à 11.061 millions en 1988, soit une baisse de 1.830 millions de francs. Cette diminution s'explique par le mécanisme de compensation entre régimes spéciaux excédentaires et déficitaires mis en place par la loi de finances pour 1986. Au total, la S.N.C.F. devrait recevoir 3.404 millions de francs de ce mécanisme en 1988.

Mais votre Commission des finances a fait remarquer que ce mécanisme pose problème. En effet, une part croissante du financement des déficits des différents régimes spéciaux repose sur la compensation qui ne peut fonctionner que grâce aux excédents dégagés par quelques régimes, dont la Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales (C.N.R.A.C.L.). La montée en régime de ce mécanisme risque de conduire assez rapidement à une augmentation des cotisations de la C.N.R.A.C.L. et donc des charges des collectivités locales, au moment même où la maîtrise des dépenses de ces dernières s'avère difficile. C'est pourquoi votre Commission tient à attirer l'attention des pouvoirs publics sur l'évolution des cotisations à la C.N.R.A.C.L. : après avoir augmenté de 50 % cette année, elles devraient de nouveau croître l'an prochain de plusieurs points du fait de la ponction effectuée sur cette caisse par la compensation instituée entre régimes spéciaux de salariés.

### **2. La réduction de la contribution aux charges d'infrastructures**

Cette baisse est compensée par une dotation de l'Etat de 1,7 milliard de francs à la S.N.C.F. Cette dotation couvrira également certains investissements d'intérêt national, comme l'électrification de la Bretagne ou de la ligne Paris-Clermont-Ferrand (à hauteur de 210 millions de francs).

### **3. La réduction de la compensation pour tarifs sociaux versée à la S.N.C.F.**

Le projet de budget arrête à 1.386 millions de francs la compensation pour tarifs sociaux versée à la S.N.C.F., soit une réduction de 104,6 millions de francs par rapport à 1987 et de 210 millions de francs par rapport au montant de cette compensation, actualisé en fonction des règles posées par le contrat de plan Etat – S.N.C.F.

Votre Commission a tenu à rappeler que, si elle approuvait les efforts réalisés depuis quelques années par la S.N.C.F. en matière de tarifs commerciaux, elle ne souhaitait pas que cet effort se fasse au détriment des tarifs sociaux. Elle souhaite qu'à l'avenir toute remise en cause des tarifs sociaux puisse faire l'objet d'une large concertation entre le Gouvernement et les assemblées parlementaires.

## **III. LA SITUATION FINANCIERE DE LA S.N.C.F.**

Globalement, la S.N.C.F. présente une situation financière en voie d'assainissement; le déficit d'exploitation, qui s'élèvera environ à 2,5 milliards de francs en 1987, devrait se réduire à 1,5 milliard en 1988, pour atteindre l'équilibre en 1989 comme le prévoit le contrat de plan.

### **1. Les conséquences des grèves**

La S.N.C.F. estime que la grève qu'elle a connue fin 1986-début 1987 a eu une incidence financière négative de deux milliards de francs sur les comptes de l'entreprise pour les exercices 1986 et 1987, et que cette perte ne sera que partiellement compensée. Le tableau ci-après fait le point sur les conséquences financières de ces grèves.

### Conséquences des grèves sur la situation financière de la S.N.C.F.

(En millions de francs.)

	Incidence sur		
	1986	1987	Total
<i>Recettes commerciales :</i>			
- Voyageurs Réseau principal .....	- 543	- 460	- 1 003
- Voyageurs Banlieue .....	- 74	- 54	- 128
- Bagages .....	- 6	- 6	- 12
- Wagons .....	- 244	- 294	- 538
- SERNAM .....	- 20	- 40	- 60
- Poste .....	- 11	- 11	- 22
a) Sous-total .....	- 898	- 865	- 1 763
<i>Indemnités et concours :</i>			
- Réductions tarifaires Réseau principal .....	- 86	- 77	- 163
- Réductions tarifaires Banlieue .....	- 19	- 51	- 70
- Indemnité compensatrice Banlieue .....	+ 61	+ 65	+ 126
b) Sous-total .....	- 44	- 63	- 107
I. - Total des pertes et recettes (a + b) .....	- 942	- 928	- 1 870
<i>Dépenses :</i>			
- Effet sur dépenses de personnel, d'énergie et divers .....	- 149	- 150	- 299
- Detaxes clientèle .....	(1) + 130	+ 160	+ 290
- Charges financières .....	"	+ 120	+ 120
II. - Total des dépenses .....	- 19	+ 130	+ 111
Incidence nette .....	- 923	- 1 058	- 1 981

(1) Recettes commerciales wagons : 110 millions de francs.  
Indemnités SERNAM : 20 millions de francs.

Pour 1987, les conséquences du conflit social ont conduit l'entreprise à réviser ses objectifs, à mettre en place un programme d'économies et à procéder à des opérations exceptionnelles de réalisation d'actifs.

Le budget initial de 1987 a donc fait l'objet de révisions diverses. Les prévisions du trafic voyageurs ont été ramenées de 54 milliards de voyageurs-kilomètre à 51 milliards de voyageurs-kilomètre et, parallèlement, le relèvement du tarif prévu à + 2,3 % a été porté à + 2,9 % au 1er avril 1987.

Le trafic marchandises, évalué à 51 milliards de tonnes-kilomètre, a été réduit à 48 milliards de tonnes-kilomètre.

Pour compenser ces pertes, la S.N.C.F. a accéléré la baisse des effectifs, en programmant 2.800 départs supplémentaires par rapport au niveau initial, et a réalisé 1.044 millions de francs d'économies globales sur les dépenses d'exploitation.

Dans le même temps, elle a décidé la vente de ses terrains de Tolbiac et Chevaleret et de ses participations financières dans Air-Inter et dans la Société française de transports et d'entrepôts frigorifiques (S.T.E.F.).

En conséquence, la S.N.C.F. reste en mesure de maintenir le cap et d'atteindre l'équilibre en 1989, en dépit de secousses sociales qu'elle vient de connaître. En termes de trafic, le réseau T.G.V. enregistre de bons résultats (+ 3,5 % de croissance en moyenne), alors que l'ensemble du trafic voyageurs est en baisse; le trafic marchandises continue de baisser, notamment pour les produits lourds, et surtout le trafic international connaît une baisse de 9,3 %. En revanche, il faut noter la croissance de 12,5 % des transports combinés rail-route.

## **2. La situation financière en 1987**

Le déficit prévisionnel de la S.N.C.F. pour 1987 était estimé fin juin à 2.828 millions de francs, ce qui constituerait une nouvelle étape vers le retour à l'équilibre.

Le montant des déficits cumulés de la S.N.C.F. depuis 1970 est retracé par le tableau ci-dessous :

**S.N.C.F.**  
**Montant des déficits cumulés**

(en millions de francs)

Exercice	Déficit de l'exercice	Déficits cumulés
1970	-	-
1971	-	-
1972	94,3	94,8
1973	285,3	380,1
1974	79,6	459,7
1975	1.183,0	1.642,7
1976	1.115,9	2.758,6
1977	952,6	3.711,2
1978	1.119,0	4.830,2
1979 (1)	- 108,1	4.722,1
1980	673,9	5.396,0
1981	2.019,7	7.415,7
1982	6.157,9	13.573,6
1983	8.380,6	21.954,2
1984	6.148,7	28.102,9
1985	4.486,1	32.509,0
1986	782,0	33.291,0
1987 (prévisions)	2.828,0	36.119,0
(1) Résultat bénéficiaire		

L'endettement de la S.N.C.F. demeure cependant préoccupant. Le montant des emprunts à long terme de la S.N.C.F. avait presque doublé de 1981 à 1984, passant de 38,2 à 74,2 milliards de francs. Cette progression s'est ralentie de 1984 à 1986 et, fin 1986, l'endettement atteignait 78,7 milliards de francs.

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution des charges financières. Il fait apparaître une stabilisation de ces charges en 1986 qui s'explique par la variation favorable des taux de change et par la politique de réduction de la part des emprunts à l'étranger dans les nouvelles émissions.

### Les charges financières de la S.N.C.F.

	1982	1983	1984	1985	1986
Charges des emprunts à long terme	4.990	6.744	9.068	8.444	7.948
Charges relatives aux contrats de location-vente (EUROFINA)	503	721	1.817 (*)	962	966
Charges des emprunts à court terme	649	522	466	430	383
TOTAL	6.142	7.987	11.351	9.836	9.297
Charges imputables au déficit d'exploitation	1.173	1.935	2.988	3.511	3.910

(\*) Dont 736 millions de francs de provision pour risque de change comptabilisés pour la première fois.

## IV. LES INVESTISSEMENTS DE LA S.N.C.F.

### 1. Les trains à grande vitesse (T.G.V.)

L'élément fondamental est la décision, annoncée par le Gouvernement le 9 octobre 1987, de réaliser le T.G.V. Nord et d'assurer l'interconnexion du T.G.V. en région parisienne. Cette décision devrait permettre de mettre en oeuvre progressivement un véritable «schéma directeur des T.G.V.» comparable à celui arrêté pour les autoroutes.

Grâce à la dotation en capital de 1.400 millions de francs versée à la S.N.C.F. en août 1987, la réalisation du T.G.V. Atlantique sera accélérée. La mise en service de sa branche Ouest est prévue pour l'automne 1989 et celle de la branche Sud-Ouest un an plus tard.

Votre Commission a insisté sur le rôle fondamental que pourrait avoir le T.G.V. Est pour la desserte de la région et en particulier pour faire de Strasbourg une véritable capitale européenne.

## 2. La poursuite des opérations de désenclavement

### *a) Le plan ferroviaire breton*

Il prévoyait la modernisation de la voie et son électrification. Les travaux de modernisation se sont achevés en 1987.

L'électrification proprement dite se décompose à partir de Rennes en deux branches :

- **la branche Nord : Rennes - Saint-Brieuc et Saint-Brieuc - Brest.** L'électrification du tronçon Rennes-Saint-Brieuc a été mise en service en mai 1987. Les travaux d'électrification entre Saint-Brieuc-Brest se déroulent normalement. La mise sous tension est prévue pour 1989 en liaison avec l'arrivée du T.G.V. Atlantique;

- **la branche Sud : Rennes-Quimper.** Les travaux de l'électrification sur le second tronçon se poursuivent actuellement. En 1987, la S.N.C.F. devrait engager des travaux préliminaires à l'électrification : block automatique lumineux sur le secteur Redon-Auray, fusion de poste d'aiguillage à Redon et Auray, travaux de télécommunication à Auray et Quimper. La mise sous tension de la branche Sud est prévue pour 1992.

### *b) Le Massif Central*

Les travaux de cette électrification se décomposent en trois sections à partir de Moret :

- **la section Moret-Nevers :** sur ce tronçon, les travaux ont démarré dès 1985 et concernent notamment la mise en câbles, l'isolement de la voie, la mise au gabarit des ouvrages d'art, la rectification du tracé des voies. La mise en service est prévue en mars 1988;

- **la section Nevers-Saint-Germain-des-Fossés** sur laquelle certains travaux ont démarré en 1984 et se poursuivent en vue d'une mise en service prévue pour 1990;

- **la section Saint-Germain-des-Fossés - Clermont-Ferrand :** les travaux sur cette section doivent démarrer en 1986 et la mise en service est prévue pour 1991.



## CHAPITRE II

### LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN REGION PARISIENNE

#### I. LA R.A.T.P.

La stabilisation des concours de l'Etat à la R.A.T.P. en 1988 (4.236 millions de francs au titre de l'indemnité compensatrice et 130,9 millions de francs pour compenser les réductions de tarifs) traduit la poursuite de l'assainissement de la situation financière de la R.A.T.P. et le renforcement de l'effort de productivité. Elle implique pour la R.A.T.P. le maintien de la politique de rattrapage tarifaire engagée en 1986.

##### 1. La situation de la R.A.T.P. en 1987

A la fin de l'année 1987, le résultat d'exploitation devrait faire apparaître un solde débiteur d'environ 70 millions de francs pour un montant total de recettes de 15.122 millions de francs (+ 0,5 % par rapport à 1986) et un niveau de charges de 5.193 millions de francs (+ 1,9 % par rapport à 1986).

Alors que les recettes directes progressent de 5 %, l'indemnité compensatrice versée par l'Etat et les autres compensations évoluent de façon négative, marquant ainsi l'accroissement de la participation financière de l'utilisateur.

Les charges de personnel enregistrent une croissance limitée à 1,7 %, avec une hausse des salaires légèrement supérieure (1,8 %). Il faut noter un abaissement des charges financières, qui passent de 1.729 millions de francs en 1986 à 1.693 millions de francs en 1987, résultant d'un réaménagement de la dette par refinancement d'emprunts à des taux plus favorables.

## 2. L'élaboration d'un programme pluriannuel

A l'image de ce qui existe pour la S.N.C.F., le ministre des Transports a demandé à la R.A.T.P. d'élaborer un programme pluriannuel qui tiendrait compte des orientations suivantes : le maintien en francs courants de l'indemnité compensatrice, le rattrapage tarifaire fixé à trois points au-dessus de l'inflation et la poursuite des progrès de productivité.

Pour réaliser ces objectifs, la R.A.T.P. devra poursuivre sa politique de maîtrise des dépenses de personnel, notamment en réduisant le taux d'absentéisme (9 %) et en réintégrant certains travaux sous-traités lorsque les coûts de la R.A.T.P. se révèlent inférieurs à ceux des entreprises sous-traitantes.

Dans le même temps, la R.A.T.P. devra améliorer sa productivité externe qui concerne principalement les conditions de circulation des autobus.

Enfin, la nouvelle politique de rattrapage tarifaire devra être poursuivie en 1988, ce rattrapage pouvant dépasser de trois points le taux d'inflation. Cette politique permettra de stabiliser l'indemnité compensatrice destinée à compenser le refus par le Gouvernement d'approuver des tarifs permettant d'équilibrer les comptes des transports parisiens.

## II. LES INVESTISSEMENTS DE TRANSPORTS EN REGION ILE-de-FRANCE EN 1988 ET AU COURS DU IXème PLAN

### 1. Les objectifs du IXème Plan

Les grands projets d'infrastructures de transports collectifs à réaliser en région Ile-de-France s'inscrivent dans le cadre de la mise en oeuvre du contrat de plan signé entre l'Etat et la région le 17 avril 1984 et modifié par avenant le 6 février 1986.

Les objectifs fixés consistent, d'une part, à tirer le meilleur parti du réseau express régional en réalisant des interconnexions et en améliorant les correspondances, d'autre part, à favoriser le développement des liaisons banlieue/banlieue.

En ce sens, l'Etat et la région se sont engagés durant le IXème Plan :

- à achever les opérations engagées précédemment à hauteur de 555 millions de francs, parmi lesquelles figurent la gare Saint-Michel de correspondance entre les lignes B et C du R.E.R. et n°s 4 et 10 du métro (mise en service prévue au début de 1988), la construction de la ligne Vallée de Montmorency-Ermont-Invalides (mise en service prévue à la fin de 1988), le prolongement de l'antenne de Cergy à Puiseux (mise en service réalisée à l'automne 1985), l'achèvement des travaux de prolongement des lignes de métro n° 5 à Bobigny et n° 7 à Villejuif (mise en service ayant eu lieu au début de 1985) et à La Courneuve (mise en service au début de 1987);

- à lancer plusieurs opérations nouvelles importantes parmi lesquelles figurent l'interconnexion Ouest (mise en service prévue au début 1988), le pilotage automatique de la ligne A (mise en service prévue au début 1988), Orry-Châtelet, mise en service à la fin de 1987.

En outre, la réalisation du prolongement de la ligne A du R.E.R. à Eurodisneyland sera engagée en 1988.

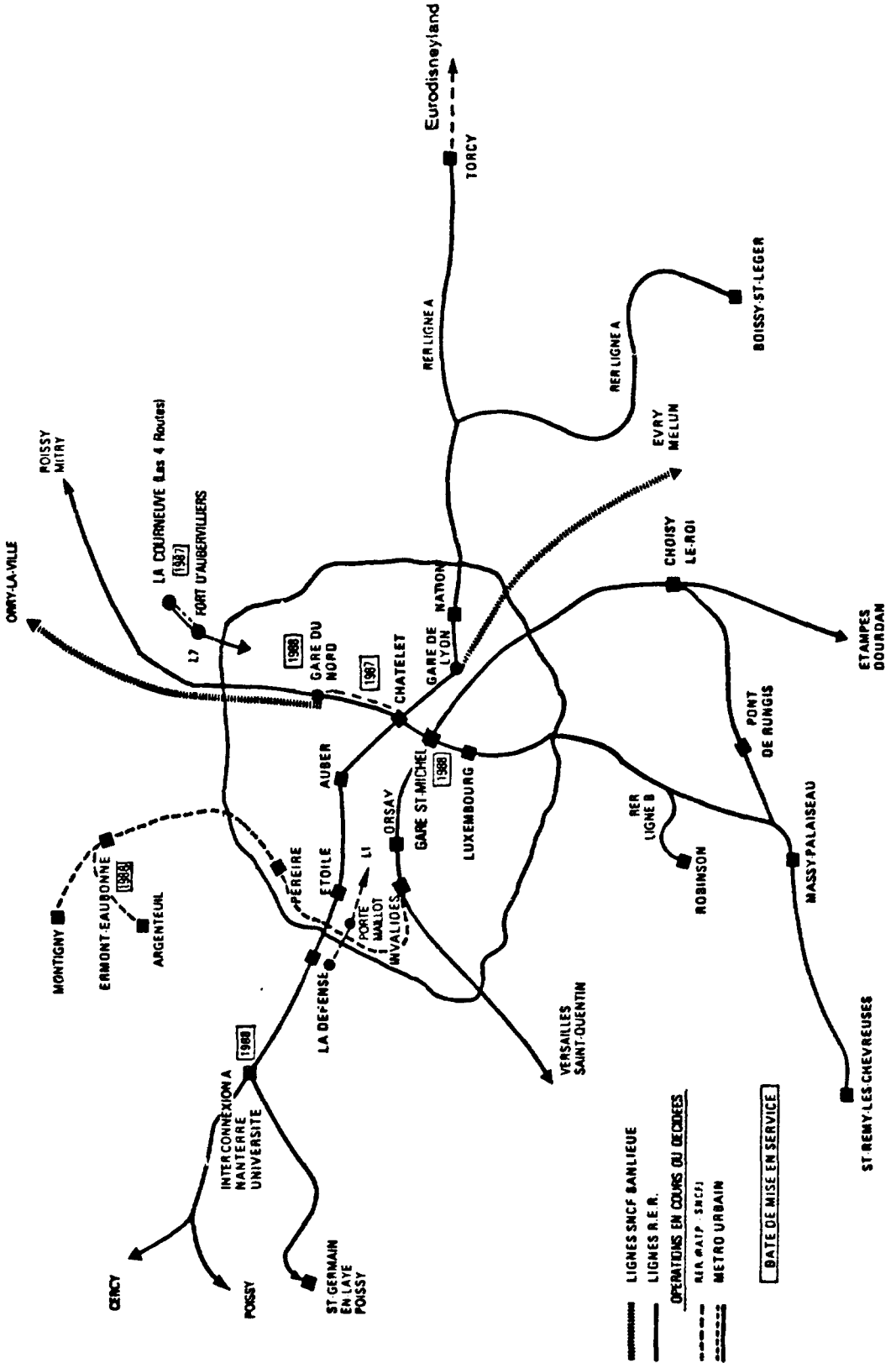
## 2. Les investissements réalisés en 1987 et 1988

La dotation disponible (281 millions de francs en autorisations de programme et 225 millions de francs en crédits de paiement) permettra de lancer en 1987 et 1988 les quatre opérations essentielles à la région Ile-de-France qui sont :

- le prolongement de la ligne 1 vers la Défense,
- le Trans Val-de-Marne,
- le site propre de Saint-Denis Bobigny,
- la desserte d'Eurodisneyland.

L'extension des réseaux ferroviaires en région Ile-de-France est résumée par le schéma ci-après :

EXTENSION DES RESEAUX FERROVIAIRES EN REGION ILE-DE-FRANCE



## CHAPITRE III

### LES TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS

Les crédits aux transports interurbains en 1988 (5.270 millions de francs) sont en hausse de 1,4 % par rapport à 1987.

Ces crédits connaissent des évolutions contrastées :

– la contribution de l'Etat pour l'exploitation des services d'intérêt régional de la S.N.C.F., l'organisation de dessertes à courte distance et la compensation pour tarifs sociaux S.N.C.F., augmente de 251,5 millions de francs ;

– la contribution de l'Etat aux transports collectifs interurbains diminue de 210 millions de francs (incidence d'une meilleure harmonisation des tarifications sociale et commerciale de la S.N.C.F.) ;

– les crédits aux transports collectifs régionaux, départementaux et locaux passent de 79,5 à 113 millions de francs.

#### **A - LES OBJECTIFS POUR 1988**

L'Etat souhaite encourager les collectivités et les entreprises à promouvoir un service de qualité par la définition d'objectifs de productivité et d'efficacité. A cet effet, la politique de l'Etat se poursuivra à travers les actions suivantes :

1) La passation de contrats de productivité avec les départements afin d'apporter une amélioration sensible aux conditions de transport des usagers et d'accroître l'efficacité du système de transport notamment dans le cadre du transfert des transports de substitution de la S.N.C.F. aux départements ;

- la poursuite des engagements pris par l'Etat au titre des contrats de plan signés avec les régions ;

- l'attribution d'aides spécifiques contractuelles destinées à inciter les régions à optimiser leurs systèmes de transports à l'occasion du conventionnement avec la S.N.C.F.

Une grande attention continuera à être portée à la cohérence d'ensemble des actions entreprises au plan régional, notamment par l'intermédiaire des conventions passées entre la S.N.C.F. et les régions pour la maîtrise des lignes d'intérêt régional.

## 2) La modernisation du secteur sera encouragée par :

- l'introduction de technologies nouvelles : aide à l'exploitation des réseaux, connaissance et analyse des coûts, gestion des transports scolaires, information... Le conventionnement qui interviendra entre les autorités compétentes en matière d'organisation des transports et les entreprises de transports d'ici août 1989 devrait fortement contribuer à la modernisation de ce secteur ;

- l'aide à la conception d'un autocar interurbain ;

- l'aide à certains investissements des réseaux de voies ferrées secondaires d'intérêt général ;

- l'amélioration des structures d'accueil pour les transports (gares, centres d'échanges intermodaux).

## 3) La compensation de réductions tarifaires à caractère social, ainsi que la contribution de l'Etat à l'exploitation des dessertes régionales de la S.N.C.F. prévues au contrat de plan signé entre l'Etat et l'entreprise.

Parallèlement, la S.N.C.F., conformément aux principes définis dans le contrat de plan, sera amenée à :

- prendre toute mesure destinée à améliorer les conditions du voyage ferroviaire et à le promouvoir. La S.N.C.F. développera notamment l'accueil de la clientèle, veillera à une information claire et complète à l'égard des voyageurs et facilitera les correspondances avec les autres modes de transport ;

– mener une politique tarifaire dynamique afin de développer l'usage du train dans des conditions assurant son équilibre global d'exploitation.

En outre, dans le cadre de la poursuite de la politique de conventionnement avec les collectivités territoriales, la S.N.C.F. s'attachera, en concertation et avec l'aide des régions, à moderniser le parc affecté aux services régionaux et à définir les projets d'infrastructures utiles à l'amélioration des dessertes régionales.

Votre Commission a souhaité qu'un effort tout particulier soit demandé à la S.N.C.F. pour élargir la concertation avec les collectivités locales.

### ***B. LES SERVICES D'INTERET REGIONAL DE LA S.N.C.F.***

Les services d'intérêt régional recouvrent à la fois les services qui, en application de la loi d'orientation des transports intérieurs, ont fait l'objet de conventions avec les régions et les services non conventionnés qui, sans être des services nationaux, restent sous la responsabilité de l'Etat.

Une convention unique entre chaque région et la S.N.C.F. s'est désormais substituée aux conventions passées antérieurement. Les services existants au moment du conventionnement sont remis équilibrés financièrement à la région sur la base d'un service de référence à trafic et structure tarifaire constante. Il s'agit d'un transfert équilibré. La S.N.C.F. assumera, en effet, la charge des dérives éventuelles de coût du service de référence. A l'inverse, si la région demande une modification de la consistance du service, le coût de cette modification fera l'objet d'un avenant.

De même, la région prend à sa charge l'évolution des recettes du service conventionné. Elle assume ainsi les conséquences de ses choix en termes d'adéquation à la demande de la clientèle.

Quatorze conventions sont actuellement signées. En 1986, 14,3 % de l'offre des services d'intérêt régional étaient conventionnés, ainsi que 18,5 % du trafic. Compte tenu des nouvelles conventions, la S.N.C.F. estime qu'en 1987, 50 % du trafic se fera sur des services conventionnés.

## CHAPITRE IV

### LA DOTATION DE CONTINUITÉ TERRITORIALE AVEC LA CORSE

Depuis 1981, la ligne budgétaire consacrée à la desserte de la Corse regroupe d'une part, les crédits de la « continuité territoriale » entre l'île et le continent, c'est-à-dire la desserte maritime, et d'autre part, les crédits de la desserte aérienne. Les crédits inscrits en 1988 s'élèvent à 744,62 millions de francs contre 726,8 millions de francs en 1987 (+ 2,3 %).

On sait que le transport des voyageurs et des marchandises par la voie maritime entre le continent et la Corse est devenu depuis le 1er avril 1986 un service public concédé, exercé selon des tarifs alignés sur ceux de la S.N.C.F. (pour les passagers) et de la tarification routière obligatoire (pour les marchandises).

La subvention de l'Etat couvre la différence entre le prix de revient des compagnies maritimes et le prix de la traversée payé par les usagers.

#### 1. L'évolution des trafics aérien et maritime

Afin de répondre à l'information du Parlement, les services ont communiqué à votre rapporteur les renseignements suivants sur l'évolution du trafic aérien et maritime en 1987.

a) S'agissant du trafic maritime, l'évolution est la suivante : le trafic marchandises a été stable en 1986 et 1987 par rapport à 1985. Quant au trafic passagers, il s'est accru en 1986 de près de 6 % par rapport à 1985. Le trafic constaté fin septembre 1987 conduit à envisager une baisse pour la totalité de l'année de l'ordre de 4 %, ce qui équivaut à 100.000 passagers en moins.



### *b) L'évolution du trafic aérien*

Le trafic enregistré en 1986 par Air France et Air Inter sur l'ensemble des liaisons bord à bord a été de 1.550.000 passagers, soit une augmentation de 7,9 % par rapport à 1985.

Pour les sept premiers mois de l'année 1987, le trafic s'est élevé à 928.000 passagers, soit 8,5 % de plus que pour la même période en 1986.

## **2. La dotation prévue pour 1988**

Précédemment imputée sur la section commune des Transports, la dotation de continuité territoriale prévue en 1988 s'élève à 744,6 millions de francs.

Conformément aux dispositions du contrat de plan Etat-Régions du 7 janvier 1986, cette dotation a été calculée sur la base des dépenses constatées en 1986, majorées en fonction de la variation des prix du P.I.B. (+ 2 %), à l'exception des crédits correspondant au fonctionnement de l'office des Transports.

A la suite de l'entrée en vigueur de la convention Etat-Régions, l'office des transports corses doit conclure des conventions avec des compagnies concessionnaires.

## CHAPITRE V

## LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS EN PROVINCE

A l'inverse des transports de la Région Ile-de-France qui sont subventionnés par l'Etat tant en fonctionnement qu'en investissement, l'Etat n'accorde pas de subventions de fonctionnement aux transports collectifs urbains en province.

## A. L'EVOLUTION DES DOTATIONS

Les dotations sont résumées dans le tableau ci-dessous pour les années 1987 et 1988.

**Transports en commun de province :  
évolution des crédits**

	1987		1988	
	A. P.	C. P.	A. P.	C. P.
Aménagements d'infrastructures de voirie pour les transports collectifs urbains en province - Trainways - Métros	270	209	265,4	280
Aménagements d'infrastructures de voirie pour les transports collectifs urbains en province - Plans de circulation	-	-	-	-
Aides à l'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains	44,5	105	30	116
Etudes, recherche, développement et expérimentation de transports terrestres	9	30,5		27,9
Transports collectifs régionaux, départementaux et locaux	70	79,5	60	113
<b>TOTAL</b>	<b>393,5</b>	<b>424</b>	<b>378,3</b>	<b>536,9</b>

Les dotations inscrites au budget 1988 permettront :

- de poursuivre la politique contractuelle d'aide à l'amélioration de la productivité des transferts collectifs;

- s'agissant des tramways et métros de province, de mener à bien les équipements lancés à Marseille, Lyon et Lille.

Sur le plan budgétaire, le montant des autorisations de programme en 1988 (378,3 millions de francs) est en légère diminution (- 3,8 %) mais les crédits de paiement (536,9 millions de francs) sont en augmentation de 26,6 %.

## ***B. LA POLITIQUE DE CONVENTIONNEMENT***

Depuis 1983, l'Etat met en oeuvre une politique contractuelle ambitieuse vis-à-vis des collectivités locales en matière de transports non urbains. Il entend ainsi les aider à exercer les responsabilités nouvelles qui leur incombent du fait de la décentralisation des compétences. Au titre du IX<sup>e</sup> Plan, une enveloppe de 924 millions de francs a été retenue pour le financement des transports collectifs régionaux et départementaux.

Les contrats de développement constituent -outre le dispositif de modernisation des autocars- l'outil essentiel sur lequel l'Etat s'appuie pour réaliser l'objectif d'un développement prioritaire des transports non urbains.

### **1. En 1988, la procédure des contrats de développement sera poursuivie**

Les crédits de paiement s'élèvent à 116 millions contre 105 millions de francs en 1987, alors que les autorisations de programme accusent une diminution puisqu'elles passent de 44,5 millions de francs à 30 millions de francs.

Désormais, seront privilégiées les actions susceptibles d'accroître la productivité des réseaux et leur équilibre financier, ainsi que les actions qui répondent aux besoins spécifiques exprimés par les villes moyennes (politique de promotion des réseaux notamment).



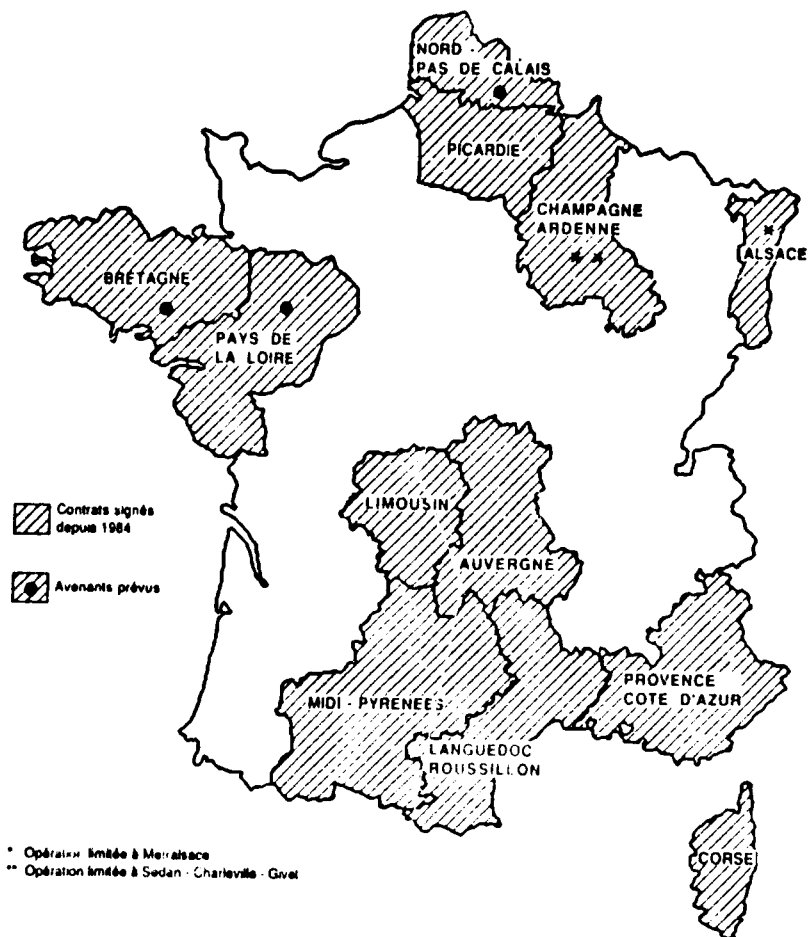
*b) Les contrats Etat-Régions.*

Dix régions ont signé avec l'Etat, depuis 1984 des contrats particuliers aux contrats de plan ou des contrats de développement des transports collectifs portant sur des opérations visées au contrat de plan.

Par ailleurs, deux régions ont signé avec l'Etat, des contrats de développement portant sur des opérations de transports collectifs définies en complément du conventionnement ferroviaire.

La carte ci-dessous récapitule la situation en juin 1987 :

**CONTRATS DE DÉVELOPPEMENT ÉTAT-RÉGION EN JUIN 1987**



**Au cours de sa séance du 27 octobre 1987, la Commission, sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, a procédé, sur le rapport de Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial, à l'examen du projet de budget pour 1988 du ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du territoire et des Transports, Section IV Transports 2. Transports terrestres.**

**A la majorité, la Commission a décidé de proposer au Sénat l'adoption des crédits de la Section IV.2 : Transports terrestres.**