

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1983-1984

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1983

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 1984, 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° 32

Transports.

I- Section Commune

III. Transports intérieurs

TRANSPORTS TERRESTRES

Rapporteur spécial : Mlle. Irma RAPUZZI

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président ; Geoffroy de Montambert, Jacques Descours Desacres, Tony Larue, Jean Cluzel, vice-présidents ; Modeste Legoux, Yves Durand, Louis Ferrein, Camille Vaïdn, secrétaires ; Maurice Blin, rapporteur général ; MM. René Ballayer, Charles Beaupetit, Stéphane Bonduel, Jean Chamant, Pierre Croze, Gérard Delfau, Michel Dreyfus-Schmidt, Henri Duffaut, Marcel Fortier, André Fosset, Jean Francoeur, Pierre Gamboa, Henri Gotschy, Robert Guillaume, Fernand Lefort, Georges Lombard, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, Michel Maurice-Bokanowski, Josy Molnet, René Monory, Jacques Moisson, Bernard Pellarin, Jean-François Pintat, Christian Poncelet, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Maurice Schumann, Henri Torre, André-Georges Voisin.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7^e légial.) ; 1726 et annexes, 1735 (annexe n° 39 et 40), 1740 (tome XV) et In-8° 48.

Sénat : 61 (1983-1984)

SOMMAIRE

	Pages
Avant-propos.....	5
I. Principales observations de la Commission.....	8
II. Examen en Commission.....	14
PREMIERE PARTIE : Les dépenses communes du ministère des Transports.....	16
CHAPITRE PREMIER : L'Administration centrale.....	17
<i>A. Les personnels.....</i>	17
<i>B. Bilan de la réorganisation du Ministère.....</i>	17
CHAPITRE II : La recherche.....	19
<i>A. Les transports terrestres.....</i>	19
<i>B. La météorologie.....</i>	25
CHAPITRE III : La croissance des subventions pour la desserte de la Corse.....	27
<i>A. La desserte maritime.....</i>	27
<i>B. Desserte aérienne.....</i>	29

DEUXIEME PARTIE : Les transferts terrestres	31
CHAPITRE PREMIER : La S.N.C.F.	33
I. L'ETAT DE LA SOCIETE NATIONALE	33
A. Une situation financière dégradée	33
B. Des perspectives commerciales peu encourageantes	34
C. Les rigidités de l'exploitation	35
D. L'inadaptation du financement des investissements sur le réseau principal	38
II. LES NOUVELLES RELATIONS FINANCIERES ENTRE L'ETAT ET LA S.N.C.F.	40
A. Les principes	40
B. Les concours financiers pour 1984	41
III. L'ORGANISATION DES SERVICES FERROVIAIRES REGIONAUX	45
A. Application de l'article 22 de la loi d'orientation des transports intérieurs	45
B. Le cas particulier de la région de Corse	46
CHAPITRE II : Les transports collectifs en Région Parisienne	47
I. LA R.A.T.P.	47
A. Une évolution favorable des trafics	47
B. Une progression modérée de la participation de l'Etat	49
II. LES TRANSPORTS PARISIENS EN 1984	50
CHAPITRE III : Les transports collectifs urbains en Province	51

CHAPITRE IV : La décentralisation et les transports.	53
<i>I. Les conséquences des nouvelles règles de répartition des compétences</i>	<i>53</i>
<i>II. Les schémas régionaux et départementaux des transports ...</i>	<i>54</i>
<i>A) Bilan de la politique précédente en matière de schémas régionaux et départementaux de transport</i>	<i>54</i>
<i>B. Les schémas régionaux et départementaux à venir</i>	<i>56</i>
DISPOSITIONS SPECIALES	59
<i>Art. 66. Financement de grands travaux intéressant la Région Ile-de-France</i>	<i>59</i>
<i>Art 112. Prorogation de l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France</i>	<i>59</i>

AVANT-PROPOS

Le tableau ci-après regroupe l'ensemble des crédits du Ministère des Transports et permet de mesurer l'importance de chacune des quatre sections.

Depuis le budget de 1980, la « section commune des Transports » regroupe 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).

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

**Ensemble du budget des Transports
pour 1983 et pour 1984**

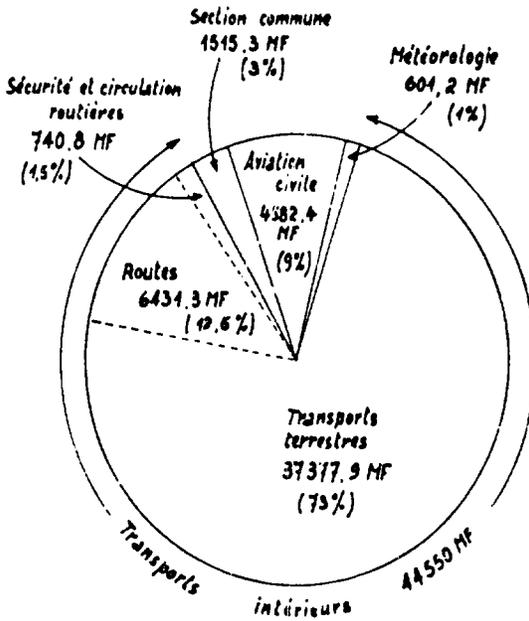
(en millions de francs)

	1983	1984	En % du total		Evolution 1983-1984 en %
			1983	1984	
Section commune	1.363,6	1.515,4	3	3	+ 11,3
Aviation civile	5.107,9	4.582,4	11	9	- 10,3
Transports intérieurs	40.023,6	44.550,1	85	87	+ 13,8
Météorologie	554,5	601,2	1	1	+ 8,4
TOTAL	47.049,6	51.249,1	100	100	+ 8,9

PROJET DE BUDGET POUR 1984

MOYENS DE PAIEMENT (D.O. + C.P.) : 51.249 MF

PAR SECTION



I. PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

I. PRESENTATION GENERALE DES CREDITS

A. LA SECTION COMMUNE

	1983	1984	Variation en %
- Administration centrale			
. Personnel et retraités	479,3	558,1	+ 16,4
. Fonctionnement et entretien	62,3	65	+ 4,4
. Divers	36,7	39,1	+ 6,3
Sous-total	578,3	662,2	+ 14,5
- Desserte de la Corse	618,9	637	+ 2,9
- Dépenses de recherche et études	166,4	216,2	+ 29,9
TOTAL	1.363,6	1.515,4	11,1

Cette section est marquée par l'évolution des trois postes budgétaires les plus importants.

1) Une augmentation de 14,5 % des crédits pour l'administration centrale.

Cette augmentation est due à une cause principale : les ajustements aux besoins des crédits relatifs à la participation du budget des transports aux charges de pension. Les créations nettes d'emplois sont limitées à 16.

2) La faible progression des crédits pour la desserte de la Corse (+ 2,9 %).

Le ralentissement observé en 1982 se poursuit cette année. Pour l'essentiel, cette dotation dite de « continuité territoriale » est affectée à la desserte maritime de l'île et, subsidiairement, à sa desserte aérienne.

3) La poursuite de l'accroissement très important des crédits en faveur de la recherche dans les transports.

– L'Institut de recherche des transports (IRT) voit sa subvention de fonctionnement accrue de 6,5 millions (+ 12,9 %), par création de 13 emplois, correspondant notamment à l'intégration des personnels de l'équipe Métro de l'établissement public de Lille Est.

La subvention d'équipement qui lui est affectée progresse de 23,6 % en crédits de paiement, mais de 6,3 % seulement en autorisations de programme.

– Les crédits de paiement destinés aux actions de recherche sur programme (hors construction aéronautique civile) progressent de 24 % pour un montant de 74,7 millions de francs (dont 36,7 MF pour la Météorologie).

– Le fonds d'aide à la recherche et à l'innovation dans les transports est doté de 56,7 millions de francs en crédits de paiement (+ 77,7 %).

B. LES TRANSPORTS TERRESTRES

Les crédits pour les transports terrestres inscrits dans le projet de budget pour 1984 s'élèvent à 36.898,68 millions de francs, en progression de 14,9 % sur le budget de 1983.

	1 9 8 3	1 9 8 4	Variation en %
1 - Fonctionnement des services			
- Services (titre III)	55,02	58,13	+ 5,45
- Etudes générales (titre V)	12,30	6,74	- 45,2
2 - Concours aux entreprises publiques:			
- SNCF (y compris chemin de fer Corse)	27.551,19	32.294,39	+ 17,42
- RATP	3.753,60	3.849,21	+ 2,55
3 - Subventions d'investissement pour les transports en commun (1) (titre VI : CP)	661,71	592,40	- 10,47
4 - Concours divers (titre VI)	36,50	42,10	+ 15,34
	32.103,86	36.898,68	+ 14,9

(1) Non compris les subventions à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F. (banlieue) inscrites au 2 ci-dessus.

1) Les concours à la SNCF.

Les concours à la S.N.C.F., majorés de 17,7 % par rapport à 1983, tiennent compte des responsabilités spécifiques confiées à l'entreprise en matière d'infrastructures et des charges démographiques qui lui sont propres en matière de retraites, conformément à l'article 24 de la loi d'orientation des transports intérieurs et selon les modalités fixées par le cahier des charges.

Cette augmentation globale du même ordre que celle de 1983 recouvre des évolutions contrastées des subventions et concours reçus par la S.N.C.F. en application des nouvelles règles régissant les relations financières entre l'Etat et la S.N.C.F. définies dans le titre II du nouveau cahier des charges de l'Etablissement public.

a) L'augmentation de la compensation des charges de retraite est la conséquence du nouveau taux de cotisation normalisée à la charge de la S.N.C.F. : 35 % au lieu de 43,19 % jusqu'au 31 décembre 1983.

b) Le souhait du Gouvernement de favoriser un assainissement financier se traduit dans le budget par une subvention exceptionnelle de 3.510 millions de francs.

c) Les investissements au titre du réseau de banlieue sont relancés (+ 84,8 % en autorisations de programme).

2) La faible progression des subventions à la R.A.T.P. (+ 2,55 %).

La R.A.T.P. recevra en 1983 :

- 121 millions de francs au titre des charges de services publics (soit + 8,04 %) ;

- 3.563 millions de francs au titre de l'indemnité compensatrice, en augmentation de 3,81 % ;

- 165,10 millions de francs en crédits de paiement (- 22,1 %) et 102,4 millions de francs en autorisations de programme (- 41,35 %) pour ses opérations d'investissement.

3) Les subventions d'investissement aux transports collectifs progressent à un rythme supérieur à 20 %.

**Subventions d'équipement
(en autorisations de programme)**

(en millions de F)

	1983	1984	Variation en %
- <u>Transports urbains en Ile-de-France</u>			
- R.A.T.P.	174,65	102,40	- 41,35
- S.N.C.F. banlieue	82,95	153,30	+ 84,8
- Travaux de voirie pour autobus	92,10	71,30	- 22,6
	349,70	327,00	- 6,5
- <u>Transports urbains en province</u>			
- Voirie (sites propres, plans de circulation, etc)	224	100	- 55,4
- Contrats de développement	72	250	+ 247,2
- Métros	106	137	+ 29,2
	402	487	+ 21,14
- <u>Etudes et divers</u>			
- Etudes, expérimentations	99,63	107,00	+ 7,4
- Remise en état de réseaux secondaires, schémas de transports collectifs, etc	63,45	140,00	+ 120,65
- Transports routiers et combinés	17,24	60,50	+ 250,19
- Electrification du réseau breton	48	58,59	22,06
	228,32	366,09	+ 60,34
TOTAL	980,02	1.180,09	+ 20,41

- Les dotations des transports urbains en province progressent fortement au détriment des transports parisiens (+ 2,14 % contre - 6,5 %) ; celles-ci sont consacrées à l'aide au développement des réseaux de transports collectifs urbains dans un certain nombre d'agglomérations (hors plan de circulation), correspondant à une dizaine de contrats nouveaux.

- Réseaux secondaires d'intérêt général : un effort est consenti en faveur de la remise en état de réseaux de chemins de fer secondaires d'intérêt général et la promotion d'expériences d'amélioration des transports collectifs à courte distance, par une politique contractuelle.

II. EXAMEN EN COMMISSION

La Commission des Finances a examiné les crédits de la section commune et des transports terrestres au cours des séances du 12 octobre et du 8 novembre 1983.

Dans sa séance du 12 octobre 1983, la Commission a d'abord entendu Mlle Irma RAPUZZI, rapporteur spécial qui a d'abord présenté les crédits en insistant sur le taux de progression supérieur à celui du budget général qui traduisait la priorité que représentent les transports en commun pour le Gouvernement en 1984 comme en 1983. Elle a décrit l'évolution des principales lignes de crédit (ci-dessus I) et a souhaité à titre personnel l'adoption des crédits.

M. A. FOSSET, reprenant les observations de la Cour des Comptes a évoqué le fort endettement de la S.N.C.F., dont la moitié en devises. Il a insisté sur les privilèges du régime des retraites très favorisé par rapport aux autres régimes. Il a fait état de la sous-utilisation du parc de véhicules. Il a expliqué que c'était l'ensemble de ces éléments qui concourait aux mauvais résultats de la S.N.C.F. et à cette situation anormale d'un taux d'autofinancement nul.

M. J. CLAMANT, sur la participation de l'Etat aux dessertes locales, a observé que le déficit de ces dessertes est le résultat d'une politique de facilité engagée depuis deux ans et s'est interrogé sur l'effort qui pourrait être demandé aux collectivités locales. Il a fait remarquer que le déficit s'était fortement accru depuis trois ans : 800 millions de francs en 1980, 6 milliards en 1982 et 8 milliards en 1983. La charge de la dette seule représente 6 milliards de francs.

JETSCHY a considéré comme anormal que Paris soit la seule capitale où une desserte ferroviaire directe n'existe pas pour ses aéroports.

M. M. SCHUMANN a fait observer que le métro de Lille très en avance sur le plan technique, était un atout pour l'exportation des technologies de transport en commun.

M. FRANCOU s'est interrogé sur les augmentations d'effectifs du ministère des Transports.

M. BLIN a demandé au rapporteur spécial si l'augmentation des dépenses ordinaires reflétait seulement l'augmentation de la charge des retraites.

M. GAMBOA a estimé pour sa part que le budget des Transports était tout à fait satisfaisant.

Après que Mlle RAPUZZI eût répondu aux intervenants, la Commission a décidé de réserver son vote jusqu'à ce que la Commission de la production et des échanges, saisie pour avis, exprime son opinion sur les aspects techniques et économiques des budgets en cause. Les articles 66 et 112 rattachés ont été adoptés.

Le 8 novembre 1983, la Commission a entendu Mlle RAPUZZI, rapporteur spécial, qui a rendu compte des conclusions rendues par la Commission des Affaires économiques et du plan.

Selon ces conclusions, c'est au détriment des transports routiers que la S.N.C.F. voit ses dotations augmenter fortement en 1984. Les crédits affectés à la S.N.C.F. représentent 87 % des transports terrestres. Par ailleurs, la part des transports parisiens dans le budget est plus que proportionnelle à la part de trafic. L'usager des transports parisiens n'acquiesce que 35 % du coût réel des voyages. Enfin, la Commission de la production et des échanges estime qu'une étude fine des coûts-avantages du T.G.V. Atlantique aurait eu des effets négatifs sur la décision. En effet, le gain de temps est faible par rapport aux trains actuels.

Compte tenu de ces avis négatifs, dont les raisons sont précisées dans les rapports correspondants, M. BLIN, Rapporteur général, a proposé que la Commission n'adopte pas les crédits des « Transports terrestres », et soumette à l'appréciation du Sénat les crédits de la « Section Commune ».

A la majorité, la Commission a décidé :

- de soumettre à l'appréciation du Sénat les crédits de la Section I (section commune) ;

- de proposer au Sénat de ne pas adopter les crédits de la Section III (Transports intérieurs : Transports terrestres).

PREMIERE PARTIE

LES DEPENSES COMMUNES DU MINISTERE DES TRANSPORTS

Le montant des crédits inscrits à la section « Commune » s'élève à 1.515,4 millions de francs pour 1984, en augmentation de 11,1 % par rapport à 1983.

Ces crédits servent à financer trois types de dépenses :

- les dépenses de fonctionnement de l'administration centrale des transports ;
- les subventions pour la desserte de la Corse ;
- la recherche et les études en matière de transport.

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution de ces dépenses de 1983 à 1984.

(en millions de francs)

	1983	1984	En % du total		Evolution 1983-1984 en %
			1983	1984	
Section commune	1.363,6	1.515,4	3	3	+ 11,3
Aviation civile	5.107,9	4.582,4	11	9	- 10,3
Transports intérieurs	40.023,6	44.550,1	85	87	+ 13,8
Météorologie	554,5	601,2	1	1	+ 8,4
TOTAL	47.049,6	51.249,1	100	100	+ 8,9

CHAPITRE PREMIER

L'ADMINISTRATION CENTRALE

L'évolution des crédits pour l'Administration centrale permet d'apprécier l'inertie des dépenses qu'ils couvrent.

A. Les personnels

Le budget de 1982 ne comportait pratiquement aucune création d'emploi. Celui pour 1983 en comportait 130 et, de ce fait, les crédits progressaient de 26,3 %.

En 1984, seulement 16 créations nettes d'emplois sont opérées, provenant d'un transfert de l'aviation civile et portant les effectifs à 1.624 personnes. L'inscription des crédits correspondant au transfert est de 4,5 millions de francs.

La politique de titularisation des agents contractuels ou vacataires se poursuit. Le budget de 1984 prévoit la titularisation de trente-neuf auxiliaires administratifs et de quarante-cinq agents contractuels en administration centrale.

Les autres causes d'augmentation des crédits résident dans le poids des mesures acquises ; les charges de pension en constituent l'essentiel.

Il faut mentionner également que la section commune a eu à supporter depuis 1980 le poids d'un recrutement de 22 contractuels de haut niveau.

B. Bilan de la réorganisation du Ministère

Il convient de faire après un an et demi d'existence le bilan de la réorganisation du Ministère des Transports.

Un décret du 24 mars 1982 définissant la nouvelle organisation de

l'administration centrale du Ministère des Transports a rattaché le Service d'Analyse Economique et du Plan (SAEP), issu du Service d'Analyse Economique de la Direction Générale des Transports Intérieurs, à la nouvelle Direction des Affaires Economiques, Financières et Administratives (DAEFA).

Cette Direction est notamment chargée d'élaborer la méthodologie des prévisions, des analyses et des processus d'aide à la décision en matière socio-économique et financière dans tous les domaines de compétence du Ministère des Transports.

Elle participe à l'élaboration et à l'application de la politique des transports, effectue les principales études et analyses économiques et financières nécessaires à cet objectif. En liaison avec les autres directions et services, elle participe également à l'animation des recherches en socio-économie des transports et assure la coordination des études faites en ce domaine au sein du Ministère en collaboration avec le Service des Etudes, de la Recherche et de la Technologie.

Elle prépare les grandes orientations de la planification, procède à l'analyse des conséquences économiques des budgets annuels et assure leur cohérence avec le plan.

Seule direction horizontale du Ministère, elle a, au sens large, un rôle de coordination des affaires administratives.

Pour satisfaire sa mission, la Direction est divisée en trois services couvrant un domaine particulier de compétence.

Il serait souhaitable que les Commissions parlementaires soient régulièrement informées des études produites par cette nouvelle direction.

CHAPITRE II

LA RECHERCHE

Les crédits pour la Recherche continuent de progresser rapidement.

Le taux de progression de 30 % doit être assorti de l'observation suivante : un reclassement fait figurer désormais les dépenses de recherche appliquée à la construction aéronautique au budget de l'Aviation Civile. Ce transfert porte sur 119 millions de francs en autorisations de programme et 72 millions de francs en crédits de paiement.

Les crédits qui restent inscrits à la section commune au titre de l'aviation civile intéressent la navigation aérienne (21 millions de francs en autorisations de programme et en crédits de paiement) et la sécurité-règlementation (20 millions de francs en autorisations de programme et 17 millions de francs en crédits de paiement).

Les deux autres secteurs de recherche sont les transports terrestres et la météorologie.

A. LES TRANSPORTS TERRESTRES

1) Les thèmes de recherche.

Dans ce domaine, les principales orientations visent à la mise en oeuvre d'une « nouvelle dynamique » de la recherche associant étroitement les progrès technologiques récents. On pense notamment aux matériaux nouveaux susceptibles de permettre un renouvellement de la conception et de la production des véhicules et des équipements, à l'électronique de puissance pouvant déboucher sur des réalisations révolutionnaires en matière de propulsion et de freinage avec récupération d'énergie, à la micro-électronique qui recule les limites du contrôle, de l'automatisation et du traitement de l'information.

Les actions qui seront entreprises viseront donc tout particulièrement la diffusion des innovations qu'elles soient de caractère technique ou socio-économique, un effort accru en faveur des recherches de base et une aide efficace aux programmes de développement de véhicules ou systèmes probatoires.

Les principaux axes de recherche sont les suivants :

- véhicules routiers utilitaires économes en énergie, améliorant les conditions de travail et la sécurité,
- transports guidés à très grande vitesse,
- amélioration des transports guidés existants et systèmes nouveaux,
- transports urbains et régionaux,
- technologies nouvelles et matériaux nouveaux,
- sécurité routière, aide à la conduite automobile, comportement et formation des conducteurs et des usagers de la route,
- nuisances, confort et conditions de travail,
- transports de marchandises et logistique,
- coopération, exportation,
- sciences sociales appliquées aux transports,
- organisation d'un système d'observation des transports.

2) Les organismes de recherche.

a) L'Institut de recherche des transports.

L'Institut de recherche des transports (I.R.T.), établissement public administratif, de caractère scientifique et technique situé à Paris (Arcueil) a deux centres en province : le Centre d'évaluation et de recherche sur les nuisances et de l'énergie (C.E.R.N.E.) à Lyon (Bron) et le Centre de recherche et d'évaluation des systèmes de transports automatisés (C.R.E.S.T.A.) à Lille.

L'effectif de l'I.R.T. en 1983 est de 224 agents se répartissant comme suit :

- 91 chercheurs,
- 42 ingénieurs,
- 55 techniciens,
- 36 administratifs.

Il est prévu d'attribuer à l'I.R.T. en 1984 :

- une subvention de personnel de 57,699 millions de francs TTC prévoyant une augmentation des effectifs de 13 agents correspondant à l'intégration des personnels de l'équipe Métro de l'ÉPALE (création du C.R.E.S.T.A.).

- Une subvention de fonctionnement et d'investissement (notamment contrats d'études, matériel scientifique) de 25,538 millions de francs en autorisations de programme et 23 millions de francs en crédits de paiement.

b) L'Organisme national de la sécurité routière.

1. Son rôle.

L'Organisme national de sécurité routière a été créé en 1961, à l'initiative du Ministère des Travaux publics et des transports, sous la forme d'une association de droit privé (loi de 1901) réunissant les principaux ministères concernés (Travaux publics et transports, Intérieur, Armées, Santé publique), des établissements publics (Institut national de recherche et de sécurité, Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés), et des organismes privés tels que la Prévention routière.

L'objet statutaire de cet organisme est de « procéder aux études de recherches de toute nature sur les accidents de la circulation routière et sur les mesures destinées à accroître la sécurité de cette circulation ».

En effet, le développement rapide des accidents de la route à la fin des années 50 avait inquiété les pouvoirs publics, mais les études entreprises sur ce problème dans les divers départements ministériels ne parvenaient pas à des résultats satisfaisants du fait de la difficulté de coordonner les approches sectorielles des divers aspects du système « circulation-accidents ». C'est donc pour surmonter cette difficulté et

faire converger l'ensemble des approches qu'il a été décidé de créer un organisme spécifique, ne dépendant pas d'un secteur particulier, pour étudier tous les aspects du phénomène accidents de la route.

L'O.N.S.E.R. s'est développé progressivement pour répondre à la demande croissante des administrations en ce qui concerne la connaissance des accidents de la route, l'analyse de leurs causes, l'élaboration de mesures appropriées et l'évaluation de leur efficacité. Il s'est structuré en trois centres spécialisés selon la nature des questions à traiter : Laboratoire de psychologie de la conduite, Laboratoire des chocs et de biomécanique, Centre d'évaluation des décisions.

Le Laboratoire de psychologie s'intéresse à la conduite, à ses exigences, au niveau de capacité qu'elle requiert, aux défaillances qui la perturbent, et plus largement au comportement de l'usager et à sa formation. Il est installé à Montlhéry (Essonne), en bordure de l'autodrome, et bénéficie ainsi pour ses expérimentations de la proximité des pistes et du centre de formation de la prévention routière, sans être trop éloigné des services centraux de l'administration avec lesquels il a une coopération suivie.

Le Laboratoire des chocs et de biomécanique analyse ce qui se passe pendant l'accident, à la fois en ce qui concerne l'usager, le véhicule et l'environnement routier afin d'aboutir à une meilleure connaissance des tolérances humaines au choc, à une meilleure protection des usagers par le véhicule, à des équipements routiers moins agressifs. Pour trouver la place nécessaire aux pistes d'essai permettant de reconstituer les accidents en vraie grandeur, ce laboratoire a été installé à Bron (Rhône) dès les premières années d'existence à l'O.N.S.E.R.

Le Centre d'évaluation des décisions a pour tâche de développer et exploiter le matériel statistique disponible sur les accidents. Il développe également des méthodes de diagnostic plus fines pour identifier et localiser les dysfonctionnements dangereux du système de circulation. Il est installé à Arcueil (Val-de-Marne), dans le périmètre de l'I.R.T. avec lequel il entretient des relations étroites (Département d'analyse et de régulation du trafic notamment) ainsi qu'avec le S.E.T.R.A. et les services centraux de l'administration auxquels il fournit de nombreuses prestations « d'aide à la décision ».

A travers cet ensemble d'activités, l'O.N.S.E.R. a apporté aux pouvoirs publics les éléments scientifiques de base nécessaires à la définition et à la mise en oeuvre de la politique de sécurité routière. Les compétences qu'il réunit et les connaissances qu'il a accumulées lui ont notamment permis d'apporter un concours efficace au lancement du programme REAGIR.

Au total, l'O.N.S.E.R. emploie actuellement 130 personnes (dont 40 chargées d'études), soit 36 au Laboratoire de psychologie, 55 au Laboratoire des chocs, 30 au centre d'évaluation, 9 au service administratif et financier.

2. Budget - financement.

Le budget de l'O.N.S.E.R. pour 1983 s'élève à 51 millions de francs (42 millions de francs en 1982). Les ressources sont assurées à peu près exclusivement par des contrats d'études ou de recherches.

Les principaux contractants sont la Direction de la sécurité et de la circulation routières (crédits du F.S.I.R.) d'une part, le Service des études, de la recherche et de la technologie d'autre part (Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation). Ces contrats sont subdivisés en objectifs intéressant l'une ou l'autre des questions de la compétence de la D.S.C.R. (Exploitation routière, éducation des conducteurs, réglementation des véhicules). La part du Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation ressort à 37 % de l'ensemble des ressources reprises au compte d'exploitation.

Les principaux autres contractants sont, en ce qui concerne les financements publics, le Secrétariat général du comité interministériel de la sécurité routière et l'Institut de recherche des transports, qui fournissent respectivement 4 % et 1,5 % du budget de l'O.N.S.E.R.

c) Le Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation dans les transports (F.A.R.I.T.).

Le Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation dans les transports a été constitué à partir du budget pour 1981. La proposition de constitution de ce Fonds a été faite au Secrétaire d'Etat chargé de la recherche (mars 1980) par le Ministre des Transports et l'accord s'est traduit par une inscription budgétaire.

Le Fonds est géré, selon les modalités définies pour les aides à la recherche inscrites au budget civil de la recherche, par le **Service des études de la recherche et de la technologie** qui établit le programme des opérations à financer en liaison avec les directions techniques concernées et l'Institut de recherche des transports. Le programme ainsi établi est soumis à l'approbation du Ministre des Transports.

Les programmes de recherche financés par le Fonds concernent plusieurs domaines :

1) La socio-économie des transports : il s'agit de recherches effectuées par des bureaux d'études privés, des associations de la loi de 1901 ou des organismes publics (universités ou autres). On peut citer les recherches suivantes : l'étude des représentations sociales des techniques, l'innovation technologique et l'image de la sécurité dans les transports collectifs, l'élaboration d'un cadre d'analyse meso-économique sur les filières de communication, l'étude du comportement des ménages vis-à-vis de l'automobile en période de crise économique, la mise à son compte dans les transports routiers, les modalités d'intervention des collectivités locales sur le marché des transports collectifs de voyageurs.

2) Les grands programmes de recherche ou de développement technologique : il s'agit du programme VIRAGES visant à la réalisation pour 1986 d'un véhicule « poids lourds » maxicode expérimental, du programme de développement de l'autobus futur R 312. Ces programmes sont cofinancés par l'Agence pour les économies d'énergie et par Renault véhicules industriels qui prend environ 50 % des dépenses à sa charge.

3) Les recherches technologiques amonts : ce sont soit des recherches associées aux grands programmes cités ci-dessus (renversement des poids lourds, transmission hydrostatique pour autobus...), soit des recherches particulières sur des systèmes ou composants : téléphérique sans frein de chariot, moteur électrique linéaire de traction, étude d'aérodynamique des trains à grand vitesse dans certaines situations (tunnels).

Ses dotations passent de 45 millions de francs en autorisations de programme et de 31,9 millions de francs en crédits de paiement pour l'exercice 1983, à 65,7 millions de francs en autorisations de programme et à 56,7 millions de francs en crédits de paiement en 1984.

Il est permis de s'interroger sur la multiplicité des organismes de recherche dans le domaine des transports terrestres.

Construisant un écheveau de contrats réciproques, alimentant leurs budgets de financement multiples et croisés et intervenant souvent sur les mêmes créneaux, il semble que les doubles emplois soient nombreux. Un effort de clarification en la matière permettrait de mieux mettre en lumière l'adéquation des moyens utilisés aux résultats attendus.

B. La météorologie.

Les crédits concernent d'une part le programme de satellite géostationnaire européen Météosat et d'autre part les programmes de l'Etablissement d'études et de recherches météorologiques.

1. Le programme Météosat.

A l'origine projet français, il a associé à la suite d'un arrangement conclu en 1972 et renouvelé en 1975 et 1980 les huit Etats de l'Agence spatiale européenne (sauf la Suède qui s'est retirée).

Il s'exécute en deux phases :

- une phase de développement qui se termine à la fin de cette année,
- une phase d'exploitation qui débute en 1983 et se terminera en 1995.

Le coût total pour la France en francs de 1983 est de 580 millions de francs (22 % du coût total du programme).

En 1984, 15,9 millions sont inscrits au titre de la recherche (section commune du Ministère des Transports), 31 millions étant inscrits à la section Météorologie. Le Ministère de la Défense y contribuera pour 7,5 millions également.

2. L'Etablissement d'études et de recherches météorologiques (E.E.R.M.).

Mis à part les 15,9 millions consacrés à Météosat, l'E.E.R.N. finance la recherche fondamentale (3,9 millions) et des programmes de recherche finalisés (prévisions météo, radars, nouveaux instruments océanographiques, etc.) pour 8 millions de francs (en autorisations de programme), les moyens logistiques s'élevant à 12 millions de francs. Au total, le budget de l'E.E.R.M. s'élève à 39,3 millions de francs en autorisations de programme et 36,7 millions de francs en crédits de paiement.

CHAPITRE III

LA CROISSANCE DES SUBVENTIONS POUR

LA DESSERTE DE 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 1984 s'élèvent à 637 millions de francs, soit + 18,1 millions de francs. Le trafic passager aérien est sensiblement égal au trafic maritime.

A. LA DESSERTE MARITIME

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 1976 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. Cependant, sous l'effet d'un accroissement sensible du trafic, en général, et du développement du transport de marchandises par roulage, en particulier, la flotte a dû être renforcée par la mise en service de nouveaux navires. Il en est résulté une forte progression de la subvention versée par l'Etat. Fixée initialement à 164,2 millions de francs en 1976, elle devrait atteindre 546,8 millions de francs en 1983 et 557 millions de francs en 1984.

Le transport des passagers est effectué par la S.N.C.M., filiale de la S.N.C.F. et de la C.G.M.F. Le transport des marchandises est partagé entre la S.N.C.M. et deux compagnies privées : la C.M.N. et la société Pittaluga et Cie, cette dernière étant spécialisée dans le transport du ciment au départ de Nice.

Le tableau ci-après indique les subventions reçues par les compagnies.

Subventions pour la continuité territoriale

(en millions de francs)

	1980	1981	1982 (réalisation)	1983 (estimation)	1984 (prévisions)
S.N.C.M.	281,38	340	359,7	447,7	452
C.M.N.	66,54	78	83,6	88,7	93
PITTALUGA	5,17	6	8,8	8,9	10
S.N.C.F.	0,99	1	1,2	1,4	1,5
TOTAL	354,08	425 (+ 20 %)	453,3 (+6,6 %)	546,8 (+ 20,6 %)	557 (+ 1,9 %)

La raison principale de l'augmentation du montant des subventions versées aux compagnies maritimes est l'extension et le renouvellement de la flotte des navires. En effet, après les entrées en flotte des années 1976-1980, quatre nouveaux navires neufs sont ou seront mis en service de 1980 à 1984 sur les lignes de Corse en remplacement de navires anciens. Il s'agit de deux nouveaux paquebots-transbordeurs pour le compte de la S.N.C.M. (mis en service au printemps 1981 et au printemps 1983) et de deux cargos routiers de 1.400 m de roulage.

Les charges correspondant à la mise en service des nouveaux navires ont été prises en compte dans la subvention à l'occasion de la

révision quinquennale conventionnellement prévue. Par suite, l'exercice 1981 qui inaugurerait une nouvelle période quinquennale a donné lieu à une nouvelle évaluation du montant des subventions sur la période 1981-1985.

Cette nouvelle évaluation a été effectuée sur la base des principes suivants :

- détermination précise de la subvention d'équilibre du dernier exercice connu (1979) sur la base de la comptabilité analytique tenue par les compagnies sous le contrôle d'un contrôleur d'Etat ;

- formulation d'hypothèses sur les taux de croissance du trafic, des besoins en capacité et des recettes pour les cinq années considérées. Pour les voyageurs, le taux de croissance du trafic retenu est de 6,5 % pour la période 1981-1985.

Le tableau ci-avant montre que la progression des subventions a fortement repris en 1983, après s'être ralentie en 1982.

B. LA DESSERTA AERIENNE

Le transport aérien n'a pas connu un tel ralentissement. En 1982, il s'est accru de 5,4 %, lui permettant de devancer pour la première fois le trafic maritime. Mais pendant la première partie de l'année 1983 et pour la première fois depuis la mise en place de la continuité territoriale, une sensible régression du trafic a pu être constatée (- 12 % pour les passagers).

La desserte aérienne régulière de la Corse est basée principalement sur trois points, Ajaccio, Bastia et Calvi, reliés d'une part à Paris, d'autre part à Marseille et Nice. Air France et Air Inter assurent conjointement l'exploitation des lignes entre le continent et la Corse selon des modalités fixées par accord entre les deux compagnies en ce qui concerne les liaisons Marseille-Corse et Nice-Corse. Cette convention, signée entre l'Etat et le GIE « Exploitation de lignes aériennes de bord à bord Continent-Corse » constituée par les deux compagnies, précise pour une durée de trois ans à compter du 1er janvier 1981 d'une part, les engagements financiers de l'Etat et d'autre part le service (programme, horaires, évolution tarifaire) attendu du GIE.

- Le trafic présente de fortes pointes saisonnières et d'importants déséquilibres par sens pendant ces périodes de pointe. Les compagnies sont donc amenées à mettre en oeuvre des capacités supplémentaires importantes pour faire face à la pointe sans pour autant obtenir des remplissages moyens suffisants pour équilibrer leur exploitation.

- Les tarifs dont peuvent bénéficier l'ensemble des usagers sont inférieurs en valeur absolue et en taux kilométrique, à l'ensemble des tarifs pratiqués sur les lignes métropolitaines de longueur comparable.

- Enfin sur le bord à bord, les distances sont très courtes (respectivement 340 et 212 km sur Marseille-Corse et Nice-Corse) et entraînent de ce fait des coûts d'exploitation élevés.

Les subventions au trafic aérien augmentent à un rythme très rapide comme le montre le tableau ci-dessous exprimé en millions de francs.

1979	1980	1981	1982	1983	1984
9	15	40	62	71,2	80

DEUXIEME PARTIE

LES TRANSPORTS TERRESTRES

Le projet de budget des « Transports Terrestres » pour 1984 s'élève à 37,38 milliards de francs en moyens de paiement (dépenses ordinaires et crédits de paiement), soit une progression de 14,8 % par rapport à 1983. Il représente ainsi près de 73 % du budget total des Transports.

CHAPITRE PREMIER

LA S.N.C.F.

L'année 1984 sera la première 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 sera vraisemblablement conclu en décembre.

I. L'ETAT DE LA SOCIETE NATIONALE

A. UNE SITUATION FINANCIERE DEGRADEE

Alors qu'en 1979, la S.N.C.F. avait connu un résultat positif de 108,1 millions de francs, le déficit d'exploitation n'a cessé de s'accroître depuis lors à un rythme exponentiel. En 1980, il était de 673,9 millions de francs, en 1981 de 2.019,7 millions de francs, en 1982 de 6.157,9 millions de francs.

Pour 1983, alors qu'au budget prévisionnel figurait un déficit de 7.456 millions de francs, une mise à jour tenant compte de certaines évolutions et notamment de la baisse du trafic de marchandises conduit à un résultat négatif de 8.489 millions de francs.

Les dépenses de la S.N.C.F. continuent d'augmenter plus vite que ses recettes.

Dans le budget initial de 1983, les dépenses progressent de 5,5 % et les recettes de 3,4 %. Les frais de personnel augmentent de plus de 9 %.

L'autofinancement étant nul, le financement des investissements continue d'être assuré par l'emprunt.

C'est un lieu commun de dire que la situation financière de l'entreprise n'est pas brillante. Son endettement atteint 65 milliards de francs, dont 21 milliards en devises (au 31 juillet 1983) alors que l'entreprise ne dispose d'aucune activité à l'étranger.

Les frais financiers qui en 1981 ne dépassaient pas 4,5 milliards, ont doublé en trois ans (7,7 milliards de francs en 1983). Ils représentent aujourd'hui 12 % environ des recettes de l'entreprise. Le taux de croissance annuel moyen sur trois ans de ces charges est de 31,41 %. Mais il faut observer son extraordinaire accélération. De 1979 à 1980, les charges financières augmentent de 13,49 %, de 1980 à 1981 de 31,32 %, de 1981 à 1982 de 52,27 %. Cette situation résulte du fait que la S.N.C.F. n'a pratiquement pas financé ses investissements par autofinancement ou dotation en capital de l'Etat, mais toujours par emprunt. En 1982, le déficit représente le double de la dotation aux amortissements (3,6 milliards).

Mais que l'entreprise soit obligée d'emprunter pour financer son déficit exploitation, est la caractéristique d'une société qui vit tout à fait au-dessus de ses moyens : en 1982, sur 6,6 milliards de charges financières, 1,2 étaient affectés au service de la dette concourant à combler le déficit. « La société nationale se trouve engagée dans un processus où la couverture de son déficit d'exploitation par l'emprunt engendre des charges financières supplémentaires qui viennent grossir le déficit de l'exercice suivant. Dans le même temps, elle doit encore s'endetter pour pouvoir rembourser ses annuités d'emprunts et assurer le financement de la totalité de ses besoins d'investissement » indique la Cour des Comptes dans son rapport annuel pour 1983.

Par ailleurs, l'évolution récente des parités monétaires fait apparaître des pertes de change latentes (5,7 milliards de francs au 31 juillet 1983), qui font peser une lourde menace sur les résultats futurs de la S.N.C.F. et qui grèvent la trésorerie lors des remboursements effectifs.

B. Des perspectives commerciales peu encourageantes

1. Le transport de voyageurs se maintient.

La S.N.C.F. a bien maintenu ses positions. Elle assure plus du quart des transports compris entre 100 et 1.000 km. Le T.G.V. Sud-Est lui donne une forte position concurrentielle vis-à-vis des compagnies aériennes. En 1983, comme en 1982, l'augmentation de la fréquentation

est de 2 % et depuis 1982 les dessertes régionales sont en hausse de 4 à 5 % l'an.

2. Le trafic de marchandises décline régulièrement.

Dans le domaine du transport de marchandises à longue distance, la part de marché de la S.N.C.F. est passée de 56,6 % en 1967 à 42 % en 1982. Le trafic wagons a connu une baisse de 5 % en 1982, plus sensible au deuxième trimestre (- 7 %) qu'au premier (- 3,6 %). La baisse se poursuit au même rythme (- 6,6 %) au premier semestre de 1983.

Par rapport à 1979, la régression est de 20 %.

Les études prospectives de la S.N.C.F. prévoient la poursuite de la baisse du trafic en 1984 du fait de la récession (les parts de marché restant stables).

C. LES RIGIDITES DE L'EXPLOITATION

1. Les charges fixes.

La part importante des charges fixes dans le compte d'exploitation laisse peu de marge à la société nationale pour s'adapter à son marché. Plus de la moitié de ces charges intéressent le personnel. Certes, les effectifs ont été ramenés de 286.000 à 249.000 de 1974 à 1981. Mais depuis lors ils ont augmenté de 3.000 personnes et, signale la Cour des Comptes, « l'indice de la productivité du travail a fléchi ».

2. Les retraites.

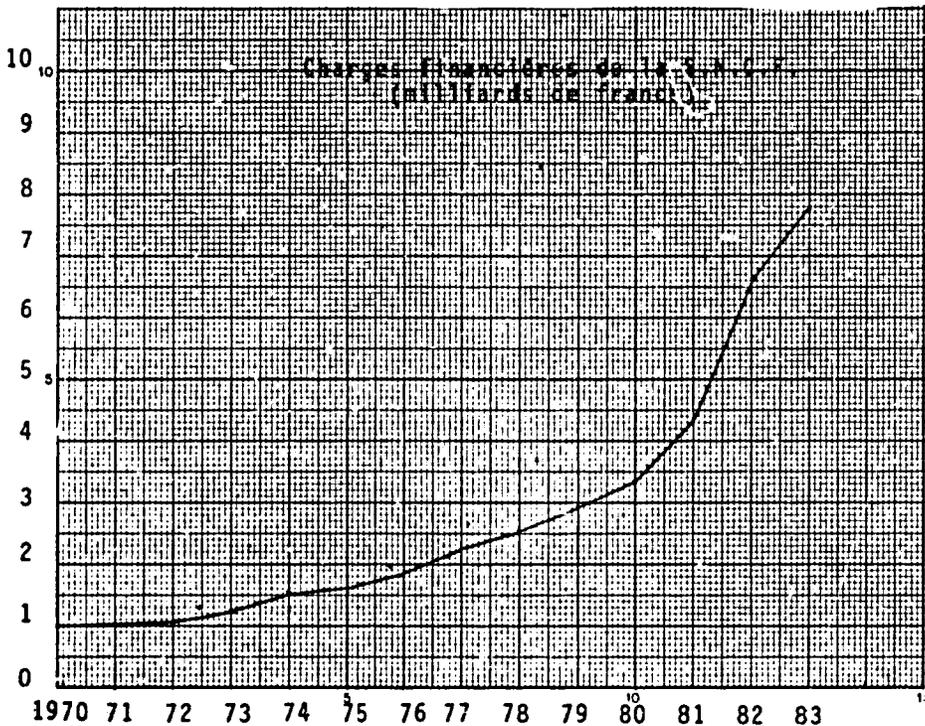
Par ailleurs, la S.N.C.F. porte le poids de charges de retraites considérables qui alourdissent les coûts sociaux. Jusqu'au 31 décembre 1983 la contribution de l'Etat aux charges de retraites (10,89 milliards de francs) afin de corriger les effets d'une évolution démographique défavorable, laissait à la charge de la S.N.C.F. une cotisation « normalisée » de 43,1 % des rémunérations d'activité de l'année. Ce taux est déterminé à partir du taux en vigueur dans les régimes de référence (actuellement de 23 %) majoré de manière à tenir compte des coûts supplémentaires correspon-

dant aux avantages nets supplémentaires que le régime de la S.N.C.F. offre par rapport à ces régimes de référence.

Le surplus représentait en 1982 une dépense supérieure à 2,5 milliards de francs.

Pour l'essentiel, cette surcharge résulte de la possibilité ouverte au personnel de la société de partir à la retraite à un âge très inférieur à celui des autres salariés (50 ans pour les agents de conduite, 55 ans pour les autres agents).

Cet avantage très largement justifié à l'époque de la traction à vapeur s'explique aujourd'hui par l'héritage de ces droits acquis. Pour les agents qui ne concourent pas directement à l'exploitation et placés dans la même situation que beaucoup de salariés de l'Etat ou du secteur privé, ces avantages sont considérables. Pour l'entreprise, ils sont un handicap au moment où elle se trouve confrontée avec de graves problèmes de financement. Pour le budget de l'Etat, « sauf à admettre que la Nation doive les prendre en charge pour une durée indéfinie au détriment d'autres priorités sociales » comme le signale le rapport de la Cour des Comptes, ils constituent un transfert au profit d'une catégorie socio-professionnelle bénéficiant de conditions exorbitantes du droit commun.



BUDGET EN DEPENSES ET EN RECETTES
de la Caisse de retraites de 1978 à 1984

(en millions de francs)

	1978	1979	1980	1981	1982	1983 prévisions	1984 prévisions
Dépenses	<u>10.298</u>	<u>11.681</u>	<u>13.582</u>	<u>15.707</u>	<u>17.992</u>	<u>19.440</u>	<u>20.819</u>
Recettes							
Versement des participants	624	699	5.598	6.438	7.474	8.088	7.234
Versement de la SNCF	3.762	4.229		6.438	7.474	8.088	7.234
Versement de l'Etat	5.498	6.270	7.456	8.761	10.048	10.894	13.081
Versement au titre de la compensation généralisée des régimes de retraites	392	460	506	477	439	428	473
Produits financiers	11	11	22	34	31	30	31
Produits accessoires	11	12		34	31	30	31
Total des recettes	10.298	11.681	13.582	15.738	17.992	19.440	20.819

D. L'INADAPTATION DU FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS DE LA S.N.C.F. SUR SON RESEAU PRINCIPAL.

Les investissements réalisés par la S.N.C.F. sur ses grandes lignes sont considérables : 7,2 milliards de francs hors taxe.

On doit observer que ces investissements sont financés entièrement par emprunt ou fonds propres. Aucune subvention n'est versée par l'Etat en ce qui concerne le réseau principal.

LES INVESTISSEMENTS DU RESEAU PRINCIPAL

DE LA S.N.C.F.

(milliards de francs HT)

	1980	1981	1982	1983
- Matériel roulant, outillage	1.897,72	1.590,96	2.883	2.704
- Location-vente	413,29	449,66		
- Ligne nouvelle Paris-SE ...	1.214,65	1.913,28	979	699
- Electrifications	265,77	445,50	3.397	3.690
- Installations fixes	1.964,55	2.142,39		
- Participations, divers	25	202,71	40	120
Tot l ht	5.780,98	6.744,50	7.615	7.213

Ainsi, les investissements de la S.N.C.F. en 1983 représentent environ 18 % de son chiffre d'affaires. Ces investissements ont été financés comme il est indiqué dans le tableau ci-dessous.

**FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS
DE LA S.N.C.F. EN 1983
(RESEAU PRINCIPAL)**

(millions de francs Ht)

DEPENSES		RECETTES	
		<u>Ressources propres :</u>	
Investissement Ht (1)	7.213	Autofinancement	- 5.389
Emprunt; remboursés	2.478	Plus-value sur actif	70
Divers	185	Valeur des biens en location-vente	900
	9.876	<u>Dotation en capital de l'Etat</u>	2.000
		<u>Emprunts</u>	7.238,34
			12.464
		<u>Insuffisance de financement (variation de trésorerie)</u>	731

On peut observer la grave insuffisance de l'autofinancement et le recours massif à l'emprunt, avec les incidences que cela peut avoir sur les coûts de l'entreprise.

Il y a là évidemment un sérieux motif d'inquiétude, qui a incité le Gouvernement à accorder pour la première fois depuis longtemps une dotation en capital de 1 milliard de francs en 1981 (3ème loi de finances rectificative), complétée par une seconde dotation de 2 milliards de francs dans le projet de loi de finances pour 1983.

Le caractère structurellement malsain du financement de l'expansion de la Société nationale a fait l'objet de remarques de la part de la Cour des Comptes. Ce problème de financement est de nature à remettre en cause la décision de construire le T.G.V. Atlantique selon certains avis exprimés en Commission.

Certes, les pouvoirs publics ont selon certaines informations, décidé de financer le tiers des infrastructures (au total 8,4 milliards de francs) du futur T.G.V. Atlantique.

La S.N.C.F. est prête à emprunter les 10 milliards restant mais souhaite, a dit son président, « inclure le T.G.V. Atlantique à l'intérieur du niveau actuel des enveloppes investissements » afin de « ne pas alourdir davantage les charges financières ». En clair, la S.N.C.F. propose comme alternative aux pouvoirs publics : soit l'autoriser à reporter certains investissements pendant la durée du chantier du T.G.V. Atlantique, soit tout mener de front mais à condition que l'Etat supporte le coût des emprunts tant que le T.G.V. ne sera pas effectivement entré en service.

II. LES NOUVELLES RELATIONS FINANCIERES

ENTRE L'ETAT ET LA S.N.C.F.

A. LES PRINCIPES

La traduction financière des nouvelles relations reprend jusque dans sa formulation les anciennes lignes de crédit que l'Etat ouvrait à la S.N.C.F. par le passé. S'y ajoutent les dotations en capital. Les principes du concours financier de l'Etat sont depuis dans l'article 24 de la loi d'orientation des transports intérieurs, qui en réaffirme le caractère nécessaire et normal en raison de la contribution essentielle du transport ferroviaire à la vie économique et sociale de la Nation. Le cahier des charges du nouvel établissement public consacre son titre II aux relations contractuelles et financières entre l'Etat et la S.N.C.F. Il énumère les différentes contributions suivantes :

- la contribution aux charges de retraites calculée selon les règles ci-dessus décrites. Le taux de la cotisation normalisée laissée à la charge de l'établissement public sera inséré dans le contrat de plan.

- La contribution aux charges d'infrastructures forfaitaire, dont le montant et l'indexation sont fixés dans le contrat de plan.

- La contribution associée aux tarifs sociaux mis en œuvre par la S.N.C.F. à la demande de l'Etat.

- La participation de l'Etat aux services d'intérêt régional.

- La compensation de décisions tarifaires de l'Etat qui entraîneraient pour la S.N.C.F. une diminution de son résultat (à l'exclusion de toute mesure économique à caractère général).

- La contribution aux charges correspondant aux besoins de défense du pays.

- Les dotations en capital que l'Etat a la faculté de verser pour concourir au financement des investissements d'intérêt national.

- Le concours exceptionnel qui figure à l'article 38 du cahier des charges.

B. LES CONCOURS FINANCIERS POUR 1984

Ils sont résumés dans le tableau ci-après :

CONCOURS A LA S.N.C.F.*(en milliers de francs)*

Dépenses ordinaires et crédits de paiement	1983	1984
Titre IV - Interventions publiques :	2.940.000	3.199.915
- Contributions de l'Etat à l'exploitation des services d'intérêt régional	- 24.000 (Corse) 2.973.000	- 29.915 3.170.000 + 0,66 %
- Concours exceptionnels à l'assainissement de la S.N.C.F.	"	3.510.000
- Charges d'infrastructures	9.144.000	10.038.360 + 9,78 %
- Tarifs réduits de marchandises	26.858	Dispositions supprimées à compter du 1 ^{er} janvier 1984
Ile-de-France		
Indemnité compensatrice	912.700	873.100
Réduction de tarifs	+ 74.600	+ 74.600
TOTAL	987.300	947.700 - 4 %
Tarifs sociaux	1.356.000	1.404.000 + 3,5 %
Charges retraites	10.894.000	13.081.000 + 20,7 %
TOTAL Titre IV	25.333.158	32.151.060 + 26,9 %
Titre III.- Chemins de fer (Défense)	5.130	5.130
Titre V. Dotation en capital	2.000.000	"
TOTAL GENERAL	27.338.288	32.156.190 + 17,9 %

(1) Indemnité compensatrice S.N.C.F. et réductions de tarifs S.N.C.F. - Banlieue/ 46-41, articles 20 et 40

Au total, les concours à la S.N.C.F. progressent de 17,9 %, passant de 27,34 milliards de francs à 32,16 milliards de francs.

Pour la troisième année consécutive, l'augmentation des concours dépassent 17,5 % (en 1982, 19,9 % compte tenu du collectif d'août 1981, en 1983, 17,5 %).

1. La subvention d'équilibre est supprimée en principe mais non en fait.

Il faut tout de suite observer que cette subvention avait été en 1983 incorporée dans la compensation reçue par la S.N.C.F. pour ses charges d'infrastructures. Celle-ci était passée de 5,6 milliards de francs en 1982 à 9,14 milliards de francs en 1983, soit une augmentation de 63 %. La part de subvention d'équilibre restait de 3 milliards de francs.

En 1984, la compensation pour charges d'infrastructure est revalorisée de 9,78 % et il est permis de considérer que cette compensation contient toujours une part non précisée de subvention d'équilibre qui s'ajoute au concours exceptionnel d'exploitation accordé pendant une période transitoire. Ainsi l'équilibre prévisionnel de la S.N.C.F. n'est donc assuré qu'au prix d'un effort de l'Etat de 6,5 milliards de francs, si l'on considère que la subvention d'équilibre n'a pas augmenté depuis 1983.

2. Les versements pour charges de service public.

La contribution à l'exploitation des services d'intérêt régional est calculée sur la base du montant de 1983 actualisé suivant une hypothèse de progression du trafic concerné de 3 %.

La contribution aux charges de retraites résulte de l'application d'un taux de cotisation pour la S.N.C.F. ramené de 43,1 à 35 %. Les crédits correspondants sont majorés de 20,7 %.

Aucune dotation en capital n'est accordée en 1984 (à la différence de 1983).

Il est permis de s'en étonner au moment où la décision de principe de construire le T.C.V. Atlantique est prise.

III. L'ORGANISATION DES SERVICES FERROVIAIRES REGIONAUX

A. APPLICATION DE L'ARTICLE 22 DE LA LOI D'ORIENTATION DES TRANSPORTS INTERIEURS

L'article 22 de la loi d'orientation des transports intérieurs vise principalement à donner compétence aux régions en matière d'organisation des services ferroviaires régionaux. Pour chaque région, cette compétence s'exercera par inscription des liaisons concernées au plan régional des transports et passage d'une convention avec la S.N.C.F. Il y a donc lieu de noter que le conventionnement des liaisons ferroviaires régionales dépendra de la seule volonté des élus.

Les modalités juridiques et financières de ce conventionnement sont définies par le cahier des charges de la S.N.C.F., ainsi que par le contrat de plan entre l'Etat et son établissement public actuellement en cours d'élaboration. D'ores et déjà, il est acquis :

- qu'une convention portant sur une ou plusieurs lignes ne pourra concerner que l'ensemble des services régionaux appelés à circuler sur ces lignes ;
- que la S.N.C.F. établira un budget et un compte régional faisant apparaître les charges et les produits des services régionaux conventionnés ;
- que la région bénéficiera pour ces services d'une fraction de la contribution globale versée par l'Etat à la S.N.C.F. pour les services d'intérêt régional et qui sera créditée au compte régional.

Les conséquences pratiques de ces dispositions ne laissent pas d'inquiéter les élus régionaux qui craignent que la condition du maintien de certaines lignes ne réside dans la prise en charge par le budget régional d'une part importante de leur financement. Le conventionnement, quoique libre, serait fortement « incité ».

B. LE CAS PARTICULIER DE LA REGION DE CORSE

L'article 18 de la loi n° 82-659 du 30 juillet 1982 portant statut particulier de la région de Corse en matière de compétences prévoit que l'assemblée de Corse établit un schéma régional des transports après consultation du conseil économique et social, des départements, des organismes consulaires, au vu des propositions qui lui sont adressées par les communes.

Il établit également que la région de Corse est substituée à l'Etat dans les droits et obligations de celui-ci concernant l'exploitation des transports ferroviaires et qu'elle reçoit de l'Etat un concours budgétaire d'un montant équivalent aux charges assumées par l'Etat en application des dispositions conventionnelles en vigueur à la date de promulgation de la loi.

En application de ces dispositions, il avait été prévu pour 1983 un crédit de 24 millions de francs pour le financement des neuf dixièmes du déficit du réseau pour cet exercice.

L'Etat s'était par ailleurs engagé auprès de l'assemblée de Corse à prendre également en charge, dans une limite de 4 millions de francs, le surcoût d'exploitation lié à la reprise du réseau par la S.N.C.F.

Le réseau des chemins de fer de la Corse étant resté sous la responsabilité de l'Etat du 1er janvier au 30 juin 1983 la moitié (12 millions de francs) de la dotation initialement prévue a été directement versée par l'Etat à l'exploitant qu'il avait désigné.

Les 12 millions restant, correspondant à la deuxième moitié de l'exercice 1983 seront, avec les 4 millions de francs supplémentaires, versés à la région de Corse.

Pour 1984, la dotation prévue au budget est de 29,9 millions de francs.

CHAPITRE II

LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN REGION PAFISIENNE

I. LA R.A.T.P.

A. UNE EVOLUTION FAVORABLE DU TRAFIC

Le tableau ci-dessous fait ressortir les pourcentages d'augmentation de la fréquentation.

Trafic (en millions de voyages)	Méto	RER	Lignes d'autobus Paris	Lignes d'autobus banlieue et villes nouvelles	Services touristiques locations	Total
1981 - Résultats	1.110,9	222,9	313,7	410,7	6	2.064,2
1982 - Résultats	1.131,3	146,4	313,6	428	5,9	2.125,2
Evolution par rapport à 1981	+ 1,8 %	+ 10,5 %	-	+ 4 %	- 0,2 %	+ 3 %
1er semestre 1983 - Résultats	598,0	151,3	169,7	234,5	2,4	1.135,9
Evolution par rapport au 1er semestre 1982	+ 2,1 %	+ 3,6 %	+ 1,9 %	+ 4,2 %	- 17,1 %	+ 2,5 %
1983 - Prévisions	1.146,5	255	315	457,5	6	2.180
Evolution par rapport à 1982 - Prévisions	+ 1,3 %	+ 3,5 %	+ 0,4 %	+ 6,9 %	+ 0,2 %	+ 2,6 %

On peut noter que l'année 1982 marque la reprise de la progression du trafic de la R.A.T.P., après deux années de stagnation (trafic en 1979 : 2.070 millions de voyages ; en 1980 : 2.054 millions de voyages ; en 1981 : 2.064 millions de voyages).

Le trafic global en 1982 atteint 2.125,2 millions de voyages, ce qui fait apparaître une progression de 3 % d'un exercice à l'autre.

Correction faite de l'incidence des grèves – moins importante en 1982 qu'en 1981 – cette progression s'élève à 2,2 %. Elle provient :

- de la diminution du taux de la fraude sur le métro qui est passé de 5,1 % à 4,6 %, soit un « supplément » de près de 6 millions de voyages,

- de l'évolution de la contexture des réseaux tant en ce qui concerne le réseau ferré : prolongement de la ligne 10 à Boulogne (octobre 1981), de la ligne B à gare du Nord (décembre 1982), que le réseau routier où les extensions de lignes d'autobus en banlieue entraînent une augmentation d'environ 5 millions de voyages.

- de la nouvelle structure tarifaire et des mesures « domicile-travail » : les résultats obtenus concernant l'impact de ces dernières mesures, intervenues au 1er novembre 1982, permettent d'estimer une croissance supplémentaire du trafic de près de 5 millions de voyages au cours des deux derniers mois de l'année.

Mais la plus grande partie de l'augmentation du trafic, soit 31 millions de voyages, provient :

- d'une part, de l'accroissement du service offert sur le RER et le réseau d'autobus de banlieue – en dehors des aménagements de contexture – et de l'amélioration de la qualité de service,

- d'autre part, de la poursuite de la campagne de promotion des transports en commun.

Il faut souligner que ces résultats encourageants s'inscrivent toutefois dans un contexte de stabilisation de la population de la région Ile-de-France (d'après le recensement de 1982) et de poursuite de la diminution du nombre des habitants et des emplois dans le centre de l'agglomération où est concentré l'essentiel des moyens de transport RATP, tandis que l'incidence de la généralisation de la cinquième semaine de congés payés, depuis avril 1982, semble devoir entraîner, en année pleine, une diminution de 0,5 % du trafic annuel de la Régie.

En 1983, le trafic sur les lignes d'autobus restera quasiment stable.

L'accroissement du trafic du métro est évalué à 1,3 % en 1983, et peut être attribué aux mesures de remboursement du domicile-travail et à la politique d'humanisation du métro.

L'augmentation du trafic du RER, évaluée à 3,5 % en 1983, résulte des facteurs indiqués précédemment, ainsi que de la poursuite de l'interconnexion de la ligne B.

B. UNE PROGRESSION MODEREE DE LA PARTICIPATION DE L'ETAT

Les parts respectives, en pourcentage des différentes sources de financement des charges d'exploitation de la RATP depuis cinq ans sont résumées dans le tableau suivant :

	1979	1980	1981	1982	1983 (budget révisé)
Usagers	35,6	36,3	35,5	34,3	33,1
Employeurs	20,8	19,8	18,6	17,9	17,6
Etat	23,9	23,9	25,3	26,5	26,5
Collectivités locales	11,2	11,2	11,7	12,1	12,4
Recettes accessoires	8,6	8,6	8,9	9,2	9,1

La charge de l'indemnité compensatrice due à la RATP pour l'exercice 1983 par les différents départements de la région Ile-de-France se répartit comme suit :

Paris	72,69 %	soit	1.001,4 MF
Hauts-de-Seine	9,59 %	soit	132,1 MF
Seine-Saint-Denis	6,66 %	soit	91,7 MF
Val-de-Marne	6,31 %	soit	86,9 MF
*Yvelines	1,57 %	soit	21,6 MF
Essonne	1,42 %	soit	19,6 MF
Val-d'Oise	1,28 %	soit	17,6 MF
Seine-et-Marne	0,48 %	soit	6,6 MF
Total collectivités locales	100,00 %	soit	1.377,6 MF

Le montant total des remboursements des collectivités locales, compte tenu des remboursements pour réductions tarifaires et pour maintien ou création de dessertes déficitaires, s'établit pour l'exercice 1983 à 1.558,1 millions de francs.

La RATP reçoit 3.563 millions de francs au titre de l'indemnité compensatrice et 121 millions au titre des réductions de tarifs, soit 3.684 millions de francs (+ 4 % par rapport à 1983). On peut signaler que « le module d'équilibre » sur la base duquel la RATP arrête son budget s'élève actuellement à 4,26 F. L'indemnité compensatrice comble la différence avec le tarif réellement pratiqué (2,40 F : prix du ticket de métro vendu en carnet de 10).

II. LES TRANSPORTS PARISIENS EN 1984.

L'année 1984 se caractérisera par une quasi-stabilité des contributions de l'Etat (+ 2,3 % par rapport à 1983), qui atteindront 4.436 millions de francs au titre des indemnités compensatrices et 195,6 millions de francs au titre du remboursement des réductions tarifaires. Cette quasi-stabilité, qui intervient après des années de croissance rapide (24 % en 1983) a été rendue possible par les bons résultats des exercices précédents de la RATP.

Quant aux crédits d'investissements, ils atteignent 255,7 millions de francs en autorisations de programme en ce qui concerne la construction d'infrastructures ferrées par la R.A.T.P. et la S.N.C.F. Ces crédits permettront, pour l'essentiel, de financer les opérations suivantes :

- RATP : ateliers de révision et d'entretien mi-79 (13,5 millions de francs) ;
- RER : pilotage automatique de la ligne A (37,5 millions de francs) ;
- ligne n° 5 à Bobigny (21 millions de francs) ;
- ligne n° 7 à Villejuif (12,3 millions de francs) ;
- ligne vallée de Montmorency - Invalides (54,5 millions de francs) ;
- bifurcation de Saint-Cyr (31 millions de francs) ;
- ligne Cergy - Puteaux (25 millions de francs) ;
- couloir gare du Nord - gare de l'Est (24 millions de francs) ;
- interconnexion Ouest : travaux préparatoires (8 millions de francs).

En outre, 71,3 millions de francs seront consacrés aux aménagements d'infrastructures pour les transports collectifs.

CHAPITRE III

LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS EN PROVINCE

On peut constater une augmentation des crédits accordés à la province par rapport à Paris.

La province bénéficiera de 53 % des crédits, hors études et expérimentation. Au total, 487 millions de francs en autorisations de programme sont inscrits au chapitre 63-41 pour les transports collectifs urbains de province, soit une progression de 21 % par rapport à la dotation pour 1983.

L'effort le plus important (250 millions de francs en autorisations de programme : + 34,7 %) portera sur les contrats de développement qui associent l'Etat et les collectivités locales à la promotion des transports urbains.

137 millions de francs en autorisations de programme sont prévus pour le financement des tramways. En 1984, ces aides concerneront les tramways de Nantes ainsi que des études pour le tramway de Strasbourg et les travaux préparatoires de celui de Grenoble.

Rappelons que sur la dotation de 1983 doit être accordée une aide de l'Etat aux tramways de Marseille et Nantes. Les villes d'Angoulême, Montpellier, Marseille, Clermont et Grenoble doivent également bénéficier de subventions pour leurs transports urbains.

Les subventions de l'Etat pour les métros de province s'élèvent pour 1984 à 137 millions de francs (chap. 63-41, art. 24) d'autorisations de programme contre 100 millions de francs en 1983. Ces crédits sont destinés d'une part à la réévaluation des coûts, et d'autre part, aux métros de Lille, Lyon et Marseille.

S'y ajoutent 107 millions de francs de crédits d'études, recherches, développement et expérimentation de transports collectifs (23,5 millions de francs pour les services handicapés et 83,5 millions de francs pour Aramis, Poma 2000 et le développement de nouveaux véhicules).

Votre rapporteur a examiné le détail de ces opérations dans son rapport pour le budget de 1983.

CHAPITRE IV

LA DECENTRALISATION ET LES TRANSPORTS

I. LES CONSEQUENCES DES NOUVELLES REGLES DE REPARTITION DES COMPETENCES

Les principes de la nouvelle répartition des compétences en matière de transports non urbains ont été fixés par la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et par la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat en ce qui concerne les transports scolaires.

Une situation nouvelle est ainsi créée par les textes précités :

A l'instar des autorités organisatrices urbaines déjà pleinement compétentes en matière de transports urbains et qui se voient confier la responsabilité des transports scolaires à l'intérieur de leur zone de compétence, régions et départements seront désormais compétents pour l'organisation des services non urbains de voyageurs.

La région inscrit à son plan régional les services routiers d'intérêt régional ainsi que les dessertes ferroviaires régionales qui devront faire l'objet de convention avec la SNCF.

De même, le département organise et coordonne l'ensemble des services routiers non urbains d'intérêt départemental ainsi que les services scolaires départementaux.

La responsabilité des régions et des départements recouvre la définition des services, du mode juridique d'exploitation des services, soit sous forme de régie, soit dans le cadre d'un contrat passé avec un exploitant de transport public. Dans ce dernier cas, la région et le département ont la responsabilité d'une part du choix de l'exploitant et d'autre part de la nature des relations juridiques et financières qu'ils entendent conduire avec lui. En dernier lieu, ce pouvoir est assorti de la responsabilité financière corrélative tant en ce qui concerne le choix des moyens que la maîtrise des ressources afférentes dans le cadre législatif et réglementaire existant.

L'ensemble de ces dispositions devrait permettre une meilleure coordination des transports de voyageurs et en particulier une meilleure intégration des liaisons régulières et des services scolaires.

II. LES SCHEMAS REGIONAUX ET DEPARTEMENTAUX DES TRANSPORTS

A. BILAN DE LA POLITIQUE PRECEDENTE EN MATIERE DE SCHEMAS REGIONAUX ET DEPARTEMENTAUX DE TRANSPORT.

La procédure des schémas de transports collectifs mise en place vers le milieu des années soixante-dix visait deux objectifs principaux :

- à enrayer la dégradation constatée dans ce secteur, et donc à maintenir un service au public ;
- à inciter les départements et les régions à définir les objectifs et les contenus des schémas.

Les résultats obtenus n'ont pas été à la hauteur des attentes. En effet, d'une part, la dégradation du secteur s'est accentuée, d'autre part, les départements et les régions se sont impliqués de façon inégale dans cette procédure.

a) *les schémas régionaux*

Sur les vingt-et-une régions (non compris l'Île-de-France), dix-sept ont approuvé leur schéma. Quatre ne l'ont pas encore fait. Ce sont la Champagne-Ardenne où le schéma proposé est en cours d'examen, la Corse, la Picardie et le Poitou-Charente.

Les principales opérations ferroviaires du schéma d'Alsace (Métralsace, restructuration, transfert sur route) ont été achevées en 1982. Quelques opérations routières doivent être intégrées aux schémas départementaux.

La mise en œuvre effective du schéma d'Aquitaine devrait débiter fin 1983 ou en 1984.

Bien que l'Auvergne ait approuvé son schéma, des études sont en cours pour réactualiser celles effectuées précédemment.

En Bourgogne, comme en Bretagne, l'application du schéma, commencée en 1981, se poursuit ainsi que dans le Centre.

En Franche-Comté, les premières opérations ont été lancées (en 1977) avant même l'approbation du schéma (en 1979). La majeure partie du programme a pu être mise en place tant en ce qui concerne les dessertes ferrées que les dessertes routières.

Le schéma du Languedoc-Roussillon n'a pas été mis en œuvre depuis son approbation en 1982. Les opérations du schéma du Limousin ont été mises en place de 1977 à 1982 principalement.

Le schéma des Pays-de-la-Loire est maintenant dans sa phase opérationnelle après des mises en service progressive de nouvelles liaisons s'échelonnant de 1978 (voire même 1976) à 1982.

En Lorraine, la mise en œuvre du schéma, commencée en 1978 par l'amélioration d'une liaison routière puis la suppression du service omnibus correspondant (1979) est actuellement arrêtée (depuis 1980).

Le schéma de la région Midi-Pyrénées comprend de nombreuses opérations qui s'échelonnent de 1982 à 1986. Le programme de l'année 1983 devrait être mené à son terme comme prévu.

Depuis 1978, et jusqu'à maintenant, le Nord - Pas-de-Calais a bénéficié d'améliorations importantes de ses services ferroviaires omnibus.

Depuis l'approbation du schéma de Haute-Normandie en janvier 1980, une seule opération a été réalisée. Des études complémentaires sont en cours.

En Basse-Normandie, les différentes actions réalisées dans le cadre du schéma ont débuté en 1980, 1981 et 1982.

Le schéma de la région Provence - Côte d'Azur a été progressivement mis en œuvre depuis 1978.

Dans la région Rhône-Alpes où les premières opérations ont été mises en place à partir de 1981, la mise en application du schéma continue.

b) Les schémas départementaux.

Une trentaine de conseils généraux ont approuvé un schéma, à partir de 1978.

A partir de la date de l'approbation, on observe souvent un décalage dans le temps d'une année environ, avant la mise en application. Cette dernière se fait soit en une seule fois, soit progressivement, étalée sur plusieurs années, selon l'importance et le contenu du programme.

Rares sont les départements où aucune opération n'a encore été lancée un an après l'approbation (la Nièvre, la Moselle, la Loire-Atlantique, la Sarthe, la Gironde). L'Indre a décidé de mener une étude complémentaire. L'approbation définitive du schéma du Var devrait avoir lieu en 1983. La mise en œuvre de celui de l'Ain est prévue pour 1984, celle du Finistère également, celle des Hautes-Pyrénées pour fin 1983, étalée sur trois ans.

Certains départements ont procédé à une mise en application partielle ou limitée (la Saône-et-Loire, l'Aisne, le Rhône, la Sarthe) qui peut comprendre quelques opérations ponctuelles. D'autres poursuivent la mise en place déjà commencée ou l'ont terminée : le Bas-Rhin, l'Allier, la Côte d'Or, les Côtes du Nord, l'Eure-et-Loire, la Haute-Marne, la Haute-Saône, les Pyrénées-Orientales, la Meurthe-et-Moselle, la Meuse, le Nord, le Calvados, le Maine-et-Loire, la Mayenne, la Charente-Maritime, la Drôme, l'Isère, le Tarn-et-Garonne.

B. LES SCHEMAS REGIONAUX ET DEPARTEMENTAUX A VENIR.

La procédure des schémas de transport collectif jusqu'en 1982 visait à inciter les départements et les régions à réorganiser le secteur des transports collectifs non urbains pour enrayer la dégradation enregistrée depuis plusieurs années. L'aide de l'Etat était fonction des nouvelles dessertes mises en œuvre et des moyens retenus pour l'information du public.

Mais cette démarche avait des limites :

– les subventions de l'Etat accordées à ces opérations étaient restreintes. Elles se sont élevées à 21 millions de francs en 1980 et 25 millions en 1981. En 1983, c'est une enveloppe de 95 millions de francs qui

a été dégagée pour inciter au développement des transports collectifs non urbains. En 1984, les aides de l'Etat devraient se situer à un niveau encore supérieur (140 MF) ;

– les collectivités territoriales ne bénéficiaient pas de l'entière compétence en matière de transports non urbains de personnes et ne pouvaient donc les maîtriser dans leur ensemble.

Les mesures mises au point actuellement ne sont pas plus contraignantes mais reposent sur une approche totalement différente.

En effet, la loi d'orientation sur les transports intérieurs et les lois sur la répartition des compétences donnent aux Régions et aux Départements de nouvelles responsabilités en matière de transports collectifs non urbains.

Désormais, les services réguliers et les services à la demande sont organisés par le département pour les liaisons d'intérêt départemental, et par région pour les liaisons d'intérêt régional.

Les transports scolaires sont des services réguliers publics dont les départements ont la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement (sauf à l'intérieur des périmètres de transports urbains). Le transfert de ressources concomitant au transfert de compétences devrait avoir lieu courant 1984.

Les régions qui le souhaitent pourront organiser les liaisons ferroviaires d'intérêt régional et bénéficier ainsi du transfert de compétences et de ressources y afférent.

A terme, tous les transports publics réguliers non urbains de personnes qui ne seront pas exploités directement par l'autorité compétente, devraient faire l'objet d'une convention.

Dans le cadre de ces nouvelles compétences et des ressources correspondantes, les départements et les régions vont pouvoir mettre en œuvre des schémas de transport permettant une rationalisation de l'ensemble des services et une amélioration de l'offre.

L'Etat entend favoriser la mise en œuvre de ces schémas en accordant des aides forfaitaires et limitées dans le temps aux collectivités compétentes sous la forme de subventions d'études, d'aides à la promotion et de contrats de développement, pendant la durée du IXe plan.

Le ministère des Transports propose ainsi depuis cette année 1983 aux régions et aux départements qui réalisent un programme global et pluriannuel de développement ou de réorganisation des transports collectifs non urbains et qui le souhaitent, de conclure des contrats de développement avec l'Etat. Ceux-ci portent sur une durée de deux ou trois ans. L'aide pluriannuelle de l'Etat est forfaitaire, globale et non révisable. Le montant de la subvention dépend de l'importance du programme mis en œuvre tant en matière de développement ou de réorganisation des services qu'en matière d'investissements concernant en particulier l'achat de matériel et l'information des usagers.

DISPOSITIONS SPECIALES

Article 66 du projet de loi de finances pour 1984

Financement de grands travaux intéressant la Région Ile-de-France

Cet article fixe les parts respectives de l'Etat et de la Région Ile-de-France dans le financement des travaux d'équipement des transports en commun. Il s'agit des subventions et prêts permettant la réalisation des investissements d'infrastructure de la RATP et de la SNCF banlieue.

Ces sommes sont fixées cette année à 327 millions de francs pour l'Etat et 696 millions de francs pour la Région Ile-de-France, en augmentation respectivement de 27 % et de 15 % sur les dotations de l'année 1983.

Ces dotations sont fixées dans l'attente de la réorganisation du financement des transports collectifs dans la Région parisienne qui doit faire l'objet d'une loi.

Votre commission des Finances vous propose l'adoption de cet article.

Article 112 du projet de loi de finances pour 1984

Prorogation de l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France

Cet article, habituel dans les lois de finances depuis six ans, tend à maintenir en vigueur une année supplémentaire le régime de l'organisation et du financement des transports de voyageurs en région parisienne.

En effet, en vertu de l'article 6 de la loi du 6 mai 1976, la région Ile-de-France devait définir et mettre en œuvre la politique des transports dans l'agglomération parisienne.

Votre commission des Finances vous propose l'adoption de cet article.

Au cours de ses séances des 12 octobre et 8 novembre 1983, la Commission a procédé sur le rapport de Melle Irma RAPUZZI, rapporteur spécial, à l'examen du projet de budget pour 1984 du Ministère des Transports (section Commune et III - Transports terrestres).

A la majorité, la Commission a décidé

- de soumettre à l'appréciation du Sénat les crédits de la section I (Section commune)

- de proposer au Sénat de ne pas adopter les crédits de la section III.

Elle a adopté en outre les articles 66 et 112 rattachés à ce budget.