

N° 67

# SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1986-1987

Annexe au procès-verbal de la séance du 17 novembre 1986

## 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 1987, 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° 20

**Équipement, logement, aménagement du territoire et transports**

**IV. TRANSPORTS**

**1. Section Commune**

**3. 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 Legouez, 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, Marcel Fortier, André Fosset, Mme Paulette Fost, MM. Jean Francou, Henri Gœtschy, 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, Andre-Georges Voisin.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (8<sup>e</sup> législ.) ; 363 et annexes, 395 (annexe n°25), 400 (tome XI) et T.A. 43.

Sénat : 66 (1986-1987)

## SOMMAIRE

	Pages
<b>AVANT-PROPOS.....</b>	4
<b>I. PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION</b>	5
<b>II. EXAMEN EN COMMISSION.....</b>	7
<b>PREMIERE PARTIE :</b>	
<b>LA SUPPRESSION DE LA SECTION COMMUNE DU BUDGET DU MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DES TRANSPORTS</b>	9
<b>DEUXIEME PARTIE :</b>	
<b>LES TRANSPORTS TERRESTRES .....</b>	10
<b>CHAPITRE PREMIER :</b>	
<b>LA S.N.C.F.....</b>	11
<b>I. LE CONTRAT DE PLAN .....</b>	11
<i>A. Des objectifs de trafic réalistes .....</i>	12
<i>B. Des objectifs de gestion rigoureuse .....</i>	14
<i>C. Des objectifs de productivité qui nécessitent l'adhé- sion de tous .....</i>	15
<i>D. Une politique d'investissements ambitieuse.....</i>	15
<b>II. LES CONCOURS FINANCIERS POUR 1986.....</b>	16
<b>III. LA NECESSAIRE MAITRISE DES COUTS D'EX- PLOITATION.....</b>	17
<b>IV. LE REGIME DE RETRAITE DES CHEMINOTS....</b>	19
<b>V. LES DECISIONS RECENTES CONCERNANT LA SECURITE ET LE PERSONNEL.....</b>	20

<b>CHAPITRE II :</b>	
<b>LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN REGION PARISIENNE</b>	22
<b>I. LA R.A.T.P.</b> .....	22
A. Une évolution favorable du trafic .....	22
B. Une diminution en francs constants de la participation de l'Etat .....	22
<b>II. LES INVESTISSEMENTS DE TRANSPORTS EN REGION ILE-DE-FRANCE EN 1987 ET AU COURS DU IX<sup>e</sup> PLAN.</b> .....	24
<b>CHAPITRE III :</b>	
<b>LES TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS</b> .....	26
A. Les services d'intérêt régional de la SNCF .....	26
B. L'organisation des dessertes à courte distance .....	27
<b>CHAPITRE IV</b>	
<b>LA DOTATION DE CONTINUITÉ TERRITORIALE AVEC LA CORSE</b> .....	28
<b>CHAPITRE V</b>	
<b>LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS EN PROVINCE</b> . .	30
A. L'évolution des dotations .....	30
B. La politique de conventionnement .....	31
<b>DISPOSITIONS SPÉCIALES</b> .....	34

## 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 1987, à 104,4 milliards de francs, sur un total de dépenses définitives du budget général de 1.053,9 milliards de francs, soit un peu moins de 10 %. Au sein de ce ministère, le budget des Transports se monte à 46,54 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). Dans 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 : 3. 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..

## **PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION**

### **I. PRESENTATION GENERALE DES CREDITS**

#### **A. MODIFICATIONS DE LA PRESENTATION BUDGETAIRE POUR 1987**

La nouvelle présentation budgétaire pour 1987 tient compte du nouvel organigramme gouvernemental et des modifications qu'il apporte aux compétences ministérielles. Elle se traduit notamment par :

##### **1. La suppression de la section commune**

La section commune des Transports, est supprimée et éclatée dans les autres sous-sections ou sections au sein du budget du ministère de l'Equipeement, du Logement, de l'Aménagement du territoire et des Transports.

##### **2. La modification de la section « Transports terrestres »**

a) **S'agissant des dépenses ordinaires**, la section des transports terrestres intègre, dans le projet de loi de finances pour 1987, la dotation relative à la desserte de la Corse mais elle est amputée :

a1) des dépenses de personnel et de fonctionnement courant des services extérieurs de la direction des transports terrestres au profit de la section « Urbanisme, Logement et Services Communs » du budget du ministère,

a2) des crédits « Routes et sécurité routière » qui font l'objet d'une section séparée.

b) **S'agissant des dépenses d'équipement**, la section des transports intègre, en 1987, le chapitre 67-17 « Recherche scientifique et technique – Subventions aux organismes de recherche » qui appartenait jusqu'en 1986 à la section commune.

En sens inverse, elle perd les crédits « Routes et sécurité routière » constitués en section autonome.

### **B. PRESENTATION GENERALE DES CREDITS**

La comparaison des crédits entre 1987 et 1986 nécessite, pour tenir compte des modifications de la présentation budgétaire, de recalculer les crédits de la loi de finances initiale pour 1986 sur les bases de la nouvelle structure du projet de loi pour 1987.

Cette correction étant opérée, les crédits pour les transports terrestres (hors voies navigables) inscrits dans le projet de budget pour 1987 s'analysent comme suit :

(en millions de francs)

	1987	1986 (base re- constituée)	%
1. Desserte de la Corse et actions de promotion dans les transports	727,43	690,08	+ 5,41
2. Transports collectifs urbains (pour l'essentiel : région parisienne)	5.801,10	6.098,00	- 5,11
3. Transports interurbains	5.195,20	5.285,52	- 1,73
4. Contribution aux charges d'infrastructure, à l'assainissement financier et aux charges de retraites S.N.C.F.	29.350,82	27.302,15	+ 7,5
	<u>41.074,55</u>	<u>39.375,75</u>	<u>+ 4,31</u>

## II. EXAMEN EN COMMISSION

La Commission des finances a examiné les crédits de la section des transports terrestres au cours de la séance du 29 octobre 1986, présidée par **M. Christian Poncelet, Président**.

Après avoir rappelé les modifications de la présentation budgétaire pour 1987 qui se traduisent par la suppression de la section commune et divers transferts de crédits vers d'autres départements ministériels, le rapporteur a insisté sur la progression des crédits à structures constantes (+ 4,31 %).

Si les crédits relatifs à la desserte de la Corse et aux actions de promotion dans les transports progressent sensiblement (+ 5,41 %), les dotations aux transports collectifs urbains sont en nette diminution (- 5,1 %), notamment pour ce qui concerne la contribution de l'Etat au fonctionnement des transports parisiens (- 3,9 %). Le rapporteur a estimé à cet égard que la réduction de la subvention de l'Etat au fonctionnement des transports parisiens répondait à un voeu émis de longue date par la commission. Le rapporteur spécial a souligné que la S.N.C.F. réalisera les objectifs du contrat de plan malgré la chute importante du trafic des marchandises (- 9 % au premier semestre 1986). Le budget de la S.N.C.F. pour 1987 sera en légère diminution en francs constants (+ 1,7 % en francs courants) alors que les contributions de l'Etat à la S.N.C.F. progresseront très faiblement (+ 3,02 %). Le rapporteur spécial a cependant insisté sur la diminution progressive du déficit de la Société, si bien qu'il paraît maintenant possible d'arriver à l'équilibre d'exécution en 1989.

Le rapporteur a ensuite présenté le dispositif de l'article 55 du projet de loi de finances pour 1987 relatif au financement des grands travaux intéressant la région Ile-de-France.

**M. Raymond Bourguin** a souhaité obtenir des éclaircissements sur les recettes globales de la S.N.C.F. Il a également souligné le déclin dans l'ensemble des pays industrialisés des transports ferroviaires de marchandises.

**M. Robert Vizet** a estimé que des sociétés comme la R.A.T.P. et la S.N.C.F. devaient échapper aux règles strictes de la rentabilité économique en raison de leur caractère de service public; il a souligné les succès du T.G.V. au moment où la réalisation du prochain « T.G.V. Nord » est confiée au secteur privé; il a enfin évoqué les problèmes de desserte des villes nouvelles.

**MM. Stéphane Bonduel et André Fosset** ont souhaité une adaptation de la S.N.C.F. afin d'améliorer les résultats du trafic ferroviaire de marchandises. Ils ont relevé le ralentissement de la progression du trafic voyageurs et se sont inquiétés à cet égard de l'échéancier de la réalisation des futurs T.G.V.

**M. Jean-François Pintat** s'est interrogé sur les possibilités d'aménagement de la dette de la S.N.C.F. Il a souhaité connaître l'état d'avancement des projets de T.G.V. reliant les capitales européennes.

**M. Jean Francou** a remarqué que les moyens pour le financement des transports terrestres nécessaires à la tenue des jeux olympiques de 1992 n'étaient pas inscrits dans le projet de budget pour 1987.

**M. Maurice Blin, rapporteur général,** a évoqué les redressements de la gestion de la S.N.C.F. et demandé des précisions sur les modalités de financement des T.G.V.

**M. Christian Poncelet, président,** a émis le souhait que les réseaux secondaires connectés aux lignes de T.G.V. soient modernisés et s'est préoccupé des modalités de réalisation du « T.G.V. Est ». Il a demandé des précisions sur les procédures de financement des transports parisiens et sur les conditions de cession de certains terrains appartenant à la ville de Paris.

Après les réponses du rapporteur spécial aux divers intervenants, la commission a, à la majorité, décidé de proposer au Sénat **l'adoption des crédits des transports terrestres et de l'article 55 du projet de loi de finances pour 1987.**

## **PREMIERE PARTIE**

### **LA SUPPRESSION DE LA SECTION COMMUNE DU BUDGET DU MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, du LOGEMENT, DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DES TRANSPORTS**

La nouvelle présentation budgétaire pour 1987 tient compte du nouvel organigramme gouvernemental et des modifications qu'il apporte aux compétences ministérielles.

Elle se traduit notamment par la suppression de la section commune du Ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports (M.E.L.A.T.T.).

La partie des crédits de cette ancienne commune relative à la desserte de la Corse est intégrée, pour 1987, dans la section IV « Transports » 3. Transports Terrestres du budget du M.E.L.A.T.T. Il en va de même pour les crédits alloués à la recherche scientifique et technique.

## **DEUXIEME PARTIE**

### **LES TRANSPORTS TERRESTRES**

Le projet de budget des « Transports Terrestres » pour 1987 s'élève à 41,59 milliards de francs en moyens de paiement (dépenses ordinaires et crédits de paiement). La comparaison des crédits entre 1987 et 1986 nécessite, pour tenir compte des modifications de la présentation budgétaire, de recalculer les crédits de la loi de finances initiale pour 1986 sur les bases de la nouvelle structure du projet de loi pour 1987.

A structure constante, les crédits pour les transports terrestres (hors routes et hors voies navigables) pour 1987 augmentent de 4,31 % par rapport à 1986.

## **CHAPITRE PREMIER**

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

L'année 1987 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 1986 est fixé à 47,82 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>
Trains rapides et express (en milliards de VK) .....	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 :

<b>Voyageurs</b>	<b>1985</b>	<b>1986</b>	<b>1987</b>	<b>1988</b>	<b>1989</b>	<b>1985/1989</b>
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 :

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

### **B. DES OBJECTIFS DE GESTION RIGOUREUSE**

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 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

En outre, deux projets d'électrification sont retenus :

- Rennes – Saint-Brieuc
- Mont-les-Sablons – Saint-Germain-des-Fossés.

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

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 1987

Le projet de budget pour 1987 garantit la stricte exécution des engagements pris dans le contrat de plan. 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	1986
<b>Titre IV - Interventions publiques :</b>		
45-42/10 Contributions de l'Etat à l'exploitation des services d'intérêt régional	3.554.000	3.484.000
45-44/10 Concours exceptionnel à l'assainissement financier de la S.N.C.F.	3.460.000	3.000.000
45-45/10 Contributions aux charges d'infrastructures	11.038.000	10.929.000
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	934.500 79.000
46-42/10 Compensation pour tarifs sociaux S.N.C.F.	1.491.200	1.593.000
47-41/10 Charges de retraite de la S.N.C.F.	12.991.000	12.362.000
<b>TOTAL Titre IV</b>	<b>33.359.700</b>	<b>32.381.500</b>
<b>Titre III :</b>		
37-45/10 Transports de défense : chemins de fer	7.138	6.998
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>33.366.838</b> + 3,02	<b>32.388.498</b>

Alors qu'en 1986, l'Etat avait diminué ses concours de 3,5 % par rapport à 1985, on assiste à une augmentation de 3,02 % en 1987. Mais il faut souligner qu'hors charges de retraite (12.991 millions de francs), le budget 1987 de la S.N.C.F. s'élève à 20.375 millions de francs, soit une augmentation de 1,74 % qui marque une légère diminution en francs constants.

### **III. LA NECESSAIRE MAITRISE DES COÛTS D'EXPLOITATION**

La situation financière de la S.N.C.F. peut s'analyser à partir des données suivantes :

#### **1. La diminution du déficit par rapport au budget initial**

A la fin du deuxième trimestre 1986, le résultat prévisionnel (hors provision pour risque de change) est de - 3.407 millions de francs, soit une diminution du déficit de 537 millions de francs par rapport au budget initial.

Ce résultat sera atteint malgré la chute sensible du trafic des marchandises que connaît la S.N.C.F. depuis le début de l'année : le recul a été de 9 % en volume au premier semestre et la baisse prévisionnelle est de 5 % pour l'ensemble de l'année.

Le trafic passagers, qui a augmenté de 1 % au cours des six premiers mois, devrait se stabiliser au second semestre.

En recettes, on constate une perte de 1.417 millions de francs entre les prévisions faites lors du budget initial et les prévisions réalisées fin juin 1986 pour l'ensemble de l'année.

#### **2. La situation financière de la S.N.C.F. reste néanmoins préoccupante**

La décroissance du montant des déficits ne constitue pas le caractère préoccupant du montant des déficits cumulés qui s'établit fin 1985 à 32,58 milliards de francs. L'évolution de ce déficit est résumée par le tableau suivant :

## 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) .....	(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

(1) Résultat bénéficiaire.

3. L'intervention d'un contrat de plan visant à rétablir l'équilibre financier de la S.N.C.F. est donc nécessaire, mais la poursuite de cet équilibre pose en fait **le problème plus général du rattrapage tarifaire.**

Le mouvement est amorcé dans le projet de loi de finances pour 1987 : la contribution de l'Etat aux tarifs sociaux diminue par rapport à 1986 puisqu'elle passe de 1.593 millions de francs à 1.491,1 millions de francs.

Ceci s'explique par la modification concernant les billets de congés annuels, qui désormais ne bénéficient plus que d'une réduction de 25 % au lieu de 30 %, ainsi que les billets-séjour.

#### IV. LE REGIME DE RETRAITE DES CHEMINOTS

1) **Le cahier des charges de la S.N.C.F.** établi le 1er septembre 1983, qui règle les relations contractuelles et financières entre l'Etat et la S.N.C.F., prévoit notamment la contribution de l'Etat aux charges de retraite de la S.N.C.F. (art. 28).

Au terme de cet accord, l'Etat s'engage à combler le déficit de ce régime de retraite.

Lors du collectif budgétaire de juillet 1986, l'Etat a dégagé 715 millions de francs de crédits supplémentaires, permettant de remédier au déséquilibre du régime de retraite de la S.N.C.F. qui souffrait alors d'une insuffisance budgétaire.

##### **Perspectives démographiques et financières du régime à moyen terme**

La diminution du nombre de retraités, qu'ils soient de droit direct ou de droit dérivé (reversion), amorcée depuis quelques années se poursuit et va avoir tendance à s'accroître progressivement, suivant ainsi avec un certain décalage l'évolution des effectifs de cheminots après la fin de la deuxième guerre mondiale: les chiffres prévus à moyen terme sont les suivants :

1986 : 388.500

1991 : 355.000

Pour 1987, la proportion de 237.900 cotisants pour 387.600 retraités risque de connaître une détérioration qu'il est encore difficile d'apprécier.

Les prévisions budgétaires pour 1987 ont été établies en tenant compte de cette évolution mais aussi compte tenu de l'institution d'un mécanisme de compensation propre aux régimes spéciaux d'assurance vieillesse dont va bénéficier le régime des cheminots en raison de son important déséquilibre démographique. Dans ces conditions, le montant de la contribution de l'Etat aux charges de retraite de la S.N.C.F. a été évalué à 12.991 millions de francs en 1987, soit en francs courants une augmentation de 5,1 % par rapport à 1986.

Cette évaluation prend en compte le relèvement de 0,7 % au 1er août 1986 de la cotisation salariale vieillesse. On peut toutefois se demander si elle sera suffisante, étant donné l'évolution dans le temps du rapport actifs-cotisants, retraités, directement influencé par la politique de gestion rigoureuse des effectifs et la suppression d'emplois évaluée à 8.000 environ pour l'année 1987.

## V. LES DECISIONS RECENTES CONCERNANT LA SECURITE ET LE PERSONNEL

### 1. Mesures prises en matière de sécurité

Au cours de l'été 1985, une série de graves accidents est intervenue sur le réseau ferroviaire français.

Afin d'éviter le renouvellement de tels drames et de maintenir la réputation du chemin de fer en matière de sécurité, le Ministre chargé des Transports a demandé que soient analysées en profondeur les causes de ces accidents, tant du point de vue des règlements et procédures, que du point de vue des techniques, sans oublier les facteurs humains et sociaux. Cette analyse, ainsi qu'une réflexion de fond menée par la S.N.C.F. sur ses méthodes et ses techniques ont constitué la base du rapport que celle-ci a remis aux Pouvoirs publics au début de l'année 1986.

La Commission nationale mixte de sécurité de l'exploitation du chemin de fer qui réunit des représentants du Ministère chargé des Transports, de la Direction de la S.N.C.F. et des organisations syndicales, et qui a pour mission permanente de fournir les éléments de réflexion visant au renforcement de la sécurité a, elle aussi, été consultée sur ce sujet.

Les actions retenues afin de renforcer encore la sécurité portent sur trois axes principaux :

#### *a) aménagement des équipements*

Il est prévu un important effort dans le domaine des télécommunications, avec notamment le doublement du rythme d'engagement des opérations de liaison radio-sol-train.

Les lignes à double voie les plus importantes sont équipées en «blocks automatiques lumineux», dispositif destiné à assurer l'espace-ment des trains. Les lignes d'importance moyenne seront équipées de blocks manuels. Surtout, les voies uniques dépourvues de «blocks», automatiques ou manuels, vont être équipées d'un système informatisé d'assistance à la gestion visant à les aider dans l'échange des messages réglementaires.

b) Les procédures de sécurité vont être simplifiées et les agents concernés bénéficieront d'une meilleure information.

c) La formation des personnels sera améliorée grâce à la mise en place de simulateurs de conduite, au développement de l'enseignement assisté par ordinateurs et à l'acquisition d'appareils très performants pour le contrôle de la vision et de l'audition.

La suppression des passages à niveau constitue un des axes de l'action de la S.N.C.F. en matière de sécurité. Actuellement au nombre de 22.000 dont 11.000 automatiques, les passages à niveau devraient être supprimés au rythme de 120 par an. Le coût moyen de la construction d'un ouvrage d'art est de l'ordre de 5 millions de francs.

La sécurité repose essentiellement sur les hommes et la S.N.C.F. consacre chaque année 1,4 milliard de francs à la formation sécurité.

## **2. L'évolution du régime des comités d'entreprise**

A la suite de la décision du Conseil d'Etat du 7 juin 1985 annulant la décision administrative du 2 novembre 1983 du Directeur du Travail de la région Ile-de-France qui fixait à 327 le nombre d'établissements distincts à la S.N.C.F. pour l'institution de comités d'établissement, de nouvelles élections pour la mise en place de 35 comités d'établissement ont eu lieu le 10 octobre 1985. Ces 35 comités d'établissement se décomposent ainsi : 25 au titre des régions, 10 au titre des différentes directions de la S.N.C.F.

Les ressources des comités d'établissement sont fixées à 0,2 % du montant de la masse salariale. Ces ressources sont à la libre disposition des comités d'établissement. En outre, les comités d'établissement auront à gérer les crédits d'activité sociale qui étaient, jusqu'à présent, à la disposition des départements sociaux de la S.N.C.F. Le montant de ces crédits représente 3,4 % de la masse salariale mais ce n'est pas l'intégralité de ces crédits qui sont transférés. En effet, les affectations correspondent pour partie à des cotisations au Fonds d'action sanitaire et social et constituent des dépenses obligatoires. Ne seront transférés dans le cadre de cette répartition que les crédits correspondant à l'effort volontaire en matière sociale. Cette partition fait l'objet d'une négociation avec les différents partenaires sociaux.

## CHAPITRE II

### LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN REGION PARISIENNE

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

##### *A. UNE EVOLUTION FAVORABLE DU TRAFIC*

En 1985, le trafic des réseaux de la R.A.T.P. a marqué, pour la quatrième année consécutive, une progression: avec près de deux milliards deux cent cinquante cinq millions de voyages, le nombre de voyages supplémentaires par rapport à 1984 a été de 43 millions de voyages, soit une hausse de 2 %.

Le trafic sur le réseau R.E.R. de la R.A.T.P. continue à croître: + 4,3 % en 1983, + 8 % en 1984, + 4 % en 1985. Par contre, la progression du trafic global du réseau ferré en 1985 (+ 1,5 %) est légèrement moindre que celle des années précédentes.

##### *B. UNE DIMINUTION EN FRANCS CONSTANTS DE LA PARTICIPATION DE L'ETAT*

L'indemnité compensatrice versée par l'Etat et les collectivités locales (6,084 milliards de francs en 1986), qui représente cette année 46 % des produits liés aux transports de la Régie, sera purement et simplement reconduite en 1987.

En outre, la part du versement transport venant de la taxe sur les salaires (2 % de la masse salariale en petite couronne et 1,2 % en grande couronne) dans les entreprises de neuf salariés et plus implantées dans la région parisienne (2,403 milliards de francs en 1986) ne sera pas, elle non plus, revalorisée.

Or, déjà en 1986, ce versement transport enregistre une régression, soit une diminution de ressources pour la R.A.T.P., de 118 millions de francs; cette évolution doit s'accroître dans les années à venir.

Enfin, pour ce qui est de l'évolution des tarifs (une seule revalorisation de 7,77 % en moyenne pour cette année, intervenue au 1er mai dernier), elle serait d'un taux beaucoup plus modéré qu'en 1986, ce serait-ce qu'en raison du ralentissement escompté de l'inflation.

Or, 33 % seulement des recettes de la R.A.T.P. proviennent de ce qu'elle encaisse au guichet contre 55 % d'origine fiscale (Etat, collectivités locales, syndicat des transports parisiens). La progression des unes pèse sur l'indice des prix, celle des autres sur le taux de prélèvement obligatoire.

#### **– Les effectifs et les investissements.**

Dans le contexte actuel, et compte tenu des choix de politique économique arrêtés par le gouvernement, il est clair que la R.A.T.P. sera amenée à opérer des économies vraisemblablement d'une plus grande ampleur que celles intervenues en juin dernier. Elles seront à effectuer sur plusieurs volets :

- Au niveau des effectifs (38.850 agents actuellement) par le non-remplacement des départs naturels (retraite, démission) de l'ordre de 1.500 à 2.000 par an et, par conséquent, par des gains de productivité. Un redéploiement de certains agents du secteur entretien vers la production est d'ores et déjà envisagé.

- En matière d'investissement, le contenu précis du programme pour 1987 ainsi que son mode de financement ne sont pas encore connus dans l'attente d'une décision du Conseil de Direction du F.D.E.S.

*C. La situation financière de la R.A.T.P. EN 1986*, se caractérise par une limitation de l'évolution des charges de personnel (+ 3,4 %), une quasi-stagnation des charges financières (+ 0,9 %), et une croissance de plus de 3 % des consommations en provenance des tiers. Elle peut encore connaître des améliorations et une augmentation des gains de productivité qui peuvent résulter de l'amélioration des conditions d'utilisation des effectifs (le taux d'absentéisme est encore égal à 9 %), de la mise en oeuvre

d'une politique d'entretien permettant de garantir une meilleure disponibilité des matériels et des installations, de la réintégration de certains travaux sous-traités et plus coûteux, de l'amélioration de la technicité du personnel.

Parallèlement, la politique financière de la Régie devrait permettre de réduire les frais financiers grâce à une meilleure gestion de la dette, un fractionnement et une diversification des emprunts.

## II. LES INVESTISSEMENTS DE TRANSPORTS EN REGION ILE-DE-FRANCE EN 1987 ET AU COURS DU IX<sup>e</sup> PLAN

Les subventions d'investissement aux transports parisiens passent de 106,7 millions de francs en 1986 à 83,5 millions de francs en 1987, en crédits de paiement (- 21,7 %).

En autorisations de programme, elles passent de 63,5 à 70,7 millions de francs, soit une augmentation de 11,2 %.

La S.N.C.F. banlieue voit ses autorisations en crédits de paiement croître très sensiblement puisqu'elles passent de 51,5 à 125,9 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 passent de 221,55 à 296,25 millions de francs (+ 33,7 %) et les crédits de paiement de 218 à 260,48 millions de francs (+ 19,5 %).

Les grands investissements d'extension des réseaux de transports collectifs en Région Ile-de-France ont été définis dans le cadre de la procédure d'élaboration du contrat de plan signé entre l'Etat et la Région d'Ile-de-France le 17 avril 1984, en application des nouvelles dispositions de la loi du 29 juillet portant réforme de la planification.

Sur le plan de la répartition du financement entre les différents partenaires, collectivités et organismes intéressés, il a été convenu, pour les opérations nouvelles, d'une nouvelle clé de financement dont les modalités sont les suivantes :

- l'Etat s'est engagé à subventionner à 50 % les opérations en site propre et à 40 % pour les opérations d'infrastructure.

– la Région s'est engagée à subventionner à 50 % les opérations en site propre et à 40 % les opérations d'infrastructures; en accordant de surcroît pour ces dernières des prêts bonifiés remboursables aux entreprises S.N.C.F. (banlieue) et R.A.T.P. correspondant à 20 % des travaux.

Pour les opérations engagées, continuera d'être appliquée la clé de financement en vigueur pour les projets d'infrastructures ferrées au moment de leur engagement c'est-à-dire : 30 % de subvention de l'Etat, 30 % de subvention de la Région, 40 % de prêts spéciaux de la Région aux entreprises.

Le volet transports collectifs du contrat de plan s'élève à 4,553 milliards de francs, soit près de 30 % de l'ensemble des dépenses d'investissements prévues au contrat.

L'ensemble des opérations de transports en commun du contrat de plan représente pour chacune des parties l'effort financier suivant :

- Subvention de l'Etat : 1.750 MF;
  - Subvention de la Région : 1.712,5 MF;
  - Prêt de la région aux entreprises : 1.053 MF;
  - Autres : 37,5 MF .
- Total : 4.553 MF

## CHAPITRE III

### LES TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS

En 1987, les crédits aux transports collectifs interurbains sont de 5.195,2 millions de francs contre 5.285,5 millions de francs en 1986, soit une diminution de 1,73 %.

Les contributions de l'Etat à l'exploitation des services d'intérêt régional de la S.N.C.F., qui passent de 3.484 millions de francs en 1986 à 3.554 millions de francs en 1987, représentent 68,4 % du total des crédits alloués à cette action.

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

##### **1. Les conventions avec la région**

Les services d'intérêt régional recouvrant 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 1985, 14,3 % de l'offre des services d'intérêt régional était conventionnée, ainsi que 18,5 % du trafic. Compte tenu des nouvelles conventions, la S.N.C.F. estime qu'en 1986, 50 % du trafic se fera sur des services conventionnés.

## **2. La contribution de l'Etat en 1987 est conforme au contrat de plan**

Cette contribution, prévue par le cahier des charges, a été fixée par le contrat de plan à 3.130 millions de francs hors taxes, pour 1985 et les années suivantes du contrat, avec une évolution calculée à partir de l'indice des prix du produit intérieur brut marchand (P.I.B.M.).

Au moment du conventionnement, les services d'intérêt régional sont remis équilibrés financièrement à la région sur la base d'un service de référence, l'accroissement des coûts de ce service restant à la charge de la S.N.C.F.

Mais, pour sa part, la S.N.C.F. est incitée à réaliser des gains de productivité, en sachant que les dérives éventuelles des coûts doivent rester compatibles avec l'évolution de la contribution de l'Etat.

Pour 1987, cette contribution s'élève à 3.554 millions de francs (+ 70 millions de francs par rapport à 1986), soit une progression de 2 %, conforme à la progression, estimée dans le contrat de plan, du produit intérieur brut marchand en volume.

### ***B. L'ORGANISATION DES DESSERTES A COURTE DISTANCE***

Les dotations prévues en 1987 pour les transports interurbains à courte distance s'élèvent à 114,5 millions de francs contre 160 millions de francs en 1986, soit une diminution de 28,4 %.

Cette participation de l'Etat au financement des investissements dans le domaine des transports interurbains et à courte distance fait l'objet d'une politique contractuelle avec les collectivités locales (contrats de développement et contrats Etat-Régions) qui sera poursuivie en 1987.

## 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 1987 s'élèvent à 716,8 millions de francs contre 675 millions de francs en 1986.

On sait que le transport des voyageurs et des marchandises par la voie maritime entre le continent et la Corse est devenu depuis le 1<sup>er</sup> 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 1985.

a) S'agissant du trafic maritime, l'évolution est la suivante :

- 1985 : passagers .....	+ 6,02 %
- marchandises .....	+ 5,12 %

Pour 1986, les estimations prévoient des augmentations respectives de 9 et 4,4 % pour le trafic passagers et le trafic marchandises.

*b) L'évolution du trafic aérien.*

Le trafic enregistré en 1985 par Air France et Air Inter sur l'ensemble des liaisons bord à bord (passagers payants, vols réguliers et supplémentaires) a été de 731.000 passagers contre 714.000 passagers en 1984 (+ 2,4 %).

Une légère amélioration peut donc être constatée par rapport à 1984, où le trafic avait stagné (+ 0,2 % par rapport à 1983).

Pour les six premiers mois de 1986, le trafic est en progression de 4,8 % par rapport à la même période de 1985; cette évolution reste cependant inférieure à celle constatée pour l'ensemble de la compagnie Air Inter (+ 8,5 %).

**2. La dotation prévue pour 1987**

Précédemment imputée sur la section commune des Transports, la dotation de continuité territoriale prévue en 1987 s'élève à 716,8 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 1985, 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.

## 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

Elles sont résumées dans le tableau ci-dessous pour les années 1985, 1986 et 1987.

(en millions de francs)

A.P. en millions de francs	1985	1986	1987
<u>Article 21</u> Métro et tramway de Province	397,16*	269*	270
- <u>Article 23</u> Contrats de développement des transports collectifs urbains	259,35	175	110 à répartir entre l'art. 23 et l'art. 40 à (contrats de développement des transports collectifs non urbains)
<u>Article 30</u> Etudes, recherche, expérimentation des transports collectifs urbains	61,8	78,76	45
TOTAL	739	549	425

\* Hors F.S.G.T.

Pour 1987, la priorité est accordée à la poursuite des opérations en cours de réalisation, à savoir les métros de Lille (ligne 1 bis), de Lyon (ligne D) et de Grenoble (ligne 1), ou des opérations engagées comme le métro de Toulouse.

Sur le plan budgétaire, ces opérations enregistrent une stabilisation des autorisations de programme (1986 : 269 millions de francs ; 1987 : 270 millions de francs) et une baisse des crédits de paiement (1986 : 231 millions de francs ; 1987 : 209 millions de francs). Pour ces réalisations, l'Etat intervient sous forme de subventions pouvant atteindre au maximum 50 % de la dépense subventionnable des ouvrages en surface ou aériens et 40 % de la dépense subventionnable des ouvrages souterrains (matériel roulant exclu).

## ***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 1987, la procédure des contrats de développement sera revue dans le sens d'une plus grande sélectivité**

Les crédits de paiement s'élèvent à 109 millions contre 171 millions de francs en 1986, alors que les autorisations de programme accusent une sensible diminution puisqu'elles passent de 190 millions de francs à 44,5 millions de francs.

Cette dotation connaît donc par rapport à 1986, une baisse de 74 % des autorisations de programme et de 38,5 % des crédits de paiement.

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

## **2. Bilan de la politique des contrats de développement**

### *a) Contrats de développement Etat-départements.*

Pour 1986, une dizaine de contrats pour un montant total estimatif de 40 millions de francs sont en cours de négociation avec les départements suivants : Ardèche (contrat signé), Vendée, Haute-Vienne, Charente-Maritime, Bouches-du-Rhône, Meuse, Gironde, Moselle, Drome, Vaucluse.

### *b) Les contrats Etat-Régions.*

Huit 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.

Enfin, deux contrats sont en cours de négociation avec le Limousin et Champagne-Ardenne au titre des contrats de plan.

Le tableau ci-dessous récapitule les engagements financiers de l'Etat.

	Engagement de l'État	Autorisation de Programme			
		1984	1985	1986	1987
<b>1984</b>					
<b>Contrats de Plan</b>					
Alsace.....	1,5 MF *	1,5 MF	-	-	
Corse.....	37,5 MF	3,6 MF	10,4 MF	8,3 MF	* 8,5 MF
Languedoc-Roussillon.....	10,0 MF	2,0 MF	2,0 MF	2,0 MF	2,0 MF
Midi-Pyrénées.....	27,0 MF	14,0 MF	13,0 MF	-	
Nord - Pas-de-Calais.....	7,0 MF	2,0 MF	2,0 MF	3,0 MF	-
Pays-de-la-Loire.....	10,715 MF	-	10,715 MF	-	-
Picardie.....	5,8 MF	1,74 MF	-	4,064 MF	-
P.A.C.A.....	* 170,0 MF	5,3 MF	4,4 MF	13,5 MF	
<b>1985</b>					
<b>Contrats de plan</b>					
Avenant Midi-Pyrénées.....	14,3 MF	-	5,0 MF	9,3 MF	-
Pôle de conversion Béthune.....	24,0 MF	-	8,0 MF	8,0 MF	8 MF
Nord - Pas-de-Calais.....					
<b>1986</b>					
<b>Contrat de plan</b>					
Limousin.....	3 MF	-	-	* 3,0 MF	-
Champagne - Ardenne.....	* 1,1 MF	-	-	* 1,1 MF	-
<b>Hors contrat de plan (1)</b>					
Auvergne.....	29,8 MF	-	-	29,8 MF	-
Bretagne.....	26,0 MF	-	-	26,0 MF	-
<b>1987</b>					
<b>Contrat de plan</b>					
Aquitaine.....	*	-	-	-	*
Lorraine.....	*	-	-	-	*
Bourgogne.....	*	-	-	-	*
<b>Hors contrat de plan (1)</b>					
France-Comté.....	*	-	-	-	*
Basse-Normandie.....	*	-	-	-	*
Nord - Pas-de-Calais Transmanche.....	*	-	-	-	*

\* En cours d'instruction

Le faible montant des autorisations de programme prévues dans le projet de loi de finances pour 1987 a suscité des inquiétudes chez certains membres de la Commission des Finances dans la mesure où la diminution des dotations risque d'obérer l'avenir de la politique des contrats de développement.

**DISPOSITIONS SPECIALES****Article 55  
du projet de loi de finances pour 1987*****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 R.A.T.P. et de la S.N.C.F. banlieue.

Ces montants en autorisations de programme sont fixés pour 1987 à 296,25 millions de francs pour l'Etat et 364,25 millions de francs pour la Région Ile-de-France, en augmentation respectivement de 33,7 % et de 16,9 % sur les dotations de l'année 1986.

Cet article traditionnel garantit, pour les montants qu'il indique, la bonne exécution des travaux cofinancés.

Au cours de sa séance du 29 octobre 1986, 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 1987 du ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du territoire et des Transports, Section IV Transports 3. Transports terrestres.

A la majorité, la Commission a décidé de proposer au Sénat **l'adoption** des crédits de la Section IV.3 : Transports terrestres.

Elle propose également **l'adoption** de l'article 55 rattaché.