

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1985-1986

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1985

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 1986, 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° 33

Urbanisme, logement et transports

II. Transports.

1. Section Commune

3. Transports intérieurs

TRANSPORTS TERRESTRES

Rapporteur spécial : Mlle Irma RAPUZZI.

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président ; Geoffroy de Montalembert, Jacques Descours Desacres, Tony Larue, Jean Cluzel, vice-présidents ; Modeste Leguez, Yves Durand, Louis Ferrein, Camille Vallin, secrétaires ; Maurice Blin, rapporteur général ; MM. René Ballayer, Stéphane Bonduel, Jean Chamant, Pierre Croze, Gérard Delfau, Michel Dreyfus-Schmidt, Henri Duffaut, Marcel Fortier, André Fosset, Jean François-Poncet, Jean Francou, Pierre Gamboa, Henri Geetschy, Robert Guillaume, Fernand Lefort, Georges Lombard, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, Michel Maurice-Bokanowski, Josy Moinet, René Monory, Jacques Mossion, 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 législ.) ; 2951 et annexes, 2987 (annexes nos 40, 41), 2992 (tome XVII) et in-8° 895.
Sénat : 95 (1985-1986)

SOMMAIRE

	Pages
AVANT-PROPOS	4
I. PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION .	5
II. EXAMEN EN COMMISSION	9
PREMIERE PARTIE :	
LES DEPENSES COMMUNES DU MINISTERE DES TRANSPORTS	11
<i>CHAPITRE PREMIER :</i>	
<i>L'ADMINISTRATION CENTRALE</i>	12
<i>CHAPITRE II :</i>	
<i>LA RECHERCHE</i>	13
<i>CHAPITRE III :</i>	
<i>LE MAINTIEN DES SUBVENTIONS POUR LA DESSERT DE LA CORSE</i>	15
<i>I. UN TRAFIC EN BAISSSE</i>	16
<i>II. DES AIDES EN CONSTANTE PROGRESSION</i>	17
<i>III. LA CONVENTION GENERALE ETAT/REGION</i>	18
DEUXIEME PARTIE :	
LES TRANSPORTS TERRESTRES	19

CHAPITRE PREMIER :	
LA S.N.C.F.	20
I. LE CONTRAT DE PLAN	20
<i>A. Des objectifs de trafic réalistes</i>	21
<i>B. Des objectifs de gestion rigoureux</i>	23
<i>C. Des objectifs de productivité qui nécessitent l'adhésion de tous</i>	24
<i>D. Une politique d'investissements ambitieuse</i>	24
II. LES CONCOURS FINANCIERS POUR 1986	25
III. LE REGIME DE RETRAITE DES CHEMINOTS ...	26
IV. LES DECISIONS RECENTES CONCERNANT LA SECURITE ET LE PERSONNEL	27
CHAPITRE II :	
LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN REGION PARISIENNE	29
I. LA R.A.T.P.	29
<i>A. Une évolution favorable du trafic</i>	29
<i>B. Une progression modérée de la participation de l'Etat</i> .	29
II. LES INVESTISSEMENTS DE TRANSPORTS EN REGION ILE-DE-FRANCE EN 1986 ET AU COURS DU IX^e PLAN	30
CHAPITRE III :	
LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS EN PROVINCE	33
<i>A. L'évolution des dotations</i>	33
<i>B. La politique de conventionnement</i>	34
DISPOSITIONS SPECIALES	37

AVANT-PROPOS

Le total des crédits du ministère de l'Urbanisme et du Logement et des Transports s'élève, pour 1986, à 97,4 milliards de francs, sur un total de dépenses définitives du budget général de 1.030,4 milliards de francs, soit un peu moins de 10 %. Au sein de ce ministère, le budget des Transports se monte à 52,13 milliards et la section commune ne représente que 1,6 milliard, soit 1,65 % de ce budget, soit également 1,5 % des crédits de l'ensemble du ministère.

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

Le présent rapport traite des crédits afférents à la section commune et à ceux de la section Transports intérieurs affectés aux actions :

- d'administration générale
- 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 respectivement à mes collègues, M. Michel Dreyfus-Schmidt et M. Jean-Pierre Masseret.

I. PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

PRESENTATION GENERALE DES CREDITS

A. LA SECTION COMMUNE

Les crédits inscrits à la section commune comprennent les crédits de personnel, de fonctionnement de l'administration centrale, une partie des crédits de recherche et des subventions.

Au total, les moyens de paiement s'élèveront en 1986 à 1.606,33 millions de francs, soit une progression de plus de 7 % par rapport à 1985.

Crédits de la section commune

(en millions de francs)

	1985	1986	%
Administration centrale	710,65	806,90	+13,50
Desserte de la Corse	675,81	675,81	-
Dépenses de recherche.....	113,67	123,62	+8,70
TOTAL	1 500,13	1 606,33	+7,07

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

– Les frais de personnel et de fonctionnement de l'Administration centrale progressent de 13,5 % contre 12,5 % en 1985. L'essentiel de cette progression résulte des mesures acquises au titre des pensions.

Le solde des suppressions et créations d'emplois à l'administration centrale est de **moins 13** (contre 15 en 1984). L'aide exceptionnelle à la formation professionnelle des transporteurs routiers de 13,9 millions de francs en 1985 n'est reconduite qu'à hauteur de 7 millions de francs.

– Les subventions pour la desserte de la Corse restent rigoureusement étales en francs courants (675,81 millions de francs).

– les crédits de la recherche scientifique et technique progressent de 8,7 % (à structure constante du budget).

Ne figurent plus dans la section commune les subventions de l'Institut de Recherche des Transports qui, en 1985, a fusionné avec l'organisme national de la Sécurité Routière. Depuis 1985, elles sont inscrites au budget du ministère de la Recherche.

B. LES TRANSPORTS TERRESTRES (hors voies navigables)

Les crédits pour les transports terrestres inscrits dans le projet de budget pour 1986 s'élèvent à 38,74 milliards de francs contre 39,55 en 1985 (- 2,08 %).

(en millions de francs)

	1985	1986	%
1. Administration générale	57,64	61,11	+6,03
2. Transports collectifs urbains	5 716,18	6 098,00	+6,67
3. Transports interurbains	5 011,50	5 285,52	+5,47
4. Contribution aux charges d'infrastructure, à l'assainissement financier et aux charges de retraites S.N.C.F.	28 771,16	27 302,15	- 5,38
TOTAL	39 556,48	38 746,78	-2,08

Votre rapporteur avait constaté l'an dernier un ralentissement de moitié dans la progression des crédits : 7,5 % pour 1985 contre 14,9 % en 1984 (Loi de Finances initiale). Cette année, il y a baisse des crédits en francs courants.

- **Les crédits de fonctionnement et d'administration générale** progressent de 6,03 %. Ils couvrent essentiellement des dépenses de personnel - 7 emplois sont supprimés dans le cadre du redéploiement des effectifs.

- **Les dotations aux transports collectifs urbains (6.098 millions de francs) sont en augmentation de 6,67 % et préservent l'avenir.**

● La contribution de l'Etat au fonctionnement des transports parisiens est majorée de 416,5 millions de francs, soit 8,35 %.

● Les subventions d'investissement aux transports parisiens passent de 244 millions à 218 millions de francs, soit une régression de 10,5 % en crédits de paiement.

- **Les transports en province qui avaient bénéficié d'une nouvelle priorité en 1985** : 408,70 millions de francs contre 352,014 en 1984, soit une progression de 13,9 %, restent à un palier élevé de 402 millions de francs (- 3,7 %).

- **Les crédits aux transports interurbains (5.285,52 MF) sont majorés de 5,47 %.**

L'essentiel de l'augmentation est imputable à l'ajustement de la contribution de l'Etat au titre de l'exploitation des services d'intérêt régional de la S.N.C.F., de l'organisation des dessertes à courte distance et des subventions d'investissement aux collectivités et organismes locaux.

Contribution de l'Etat aux charges de la S.N.C.F.

- **La contribution aux charges de la S.N.C.F. est à examiner dans le cadre général de l'évaluation des concours budgétaires de l'Etat pour 1986 à cet établissement public qui diminuent légèrement en francs courants (- 3,5 %).**

Eu égard à l'importance des sommes en cause (32,4 milliards), soit près de 1 % du P.I.B. marchand de la France, il faut en considérer le détail :

- L'augmentation de la contribution à l'exploitation des services d'intérêt régional qui passe de 3.350 à 3.484 millions de francs, soit 4 %, correspond à l'évolution attendue de l'indice des prix concernés (industrie et énergie).

- Les charges d'infrastructures sont majorées de 3 % et passent de 10,6 millions de francs à 10,9 millions de francs.

- La compensation des tarifs sociaux est augmentée de 8,3 % (évolution de l'indice des prix à la consommation corrigée de l'évolution attendue des trafics).

- La contribution aux charges de retraites qui avait progressé de 5,89 % en 1985 régresse de 10,6 %. Elle correspond toujours au taux de cotisation normalisé de la S.N.C.F. à 36 % (à la suite de l'augmentation de 6 à 7 % de la part de la cotisation salariale). Il est rappelé que la S.N.C.F. compte 420.000 retraités pour 250.000 actifs, le rapport étant de 1,6 à 1. Mais l'introduction de surcompensation au sein des régimes spéciaux de vieillesse par l'article 66 du projet de loi de finances permet une diminution du concours de l'Etat.

Le concours exceptionnel à l'assainissement financier est ramené de 3.250 à 3.000 millions de francs (- 7,69 %). Il a pour objet de financer la charge (capital + intérêts) de certains emprunts contractés avant l'entrée en vigueur des nouvelles relations financières entre la S.N.C.F. et l'Etat.

Il faut ajouter que c'est le Fonds spécial des grands travaux qui financera le coût du T.G.V. Atlantique pour un montant déterminé à 850 millions de francs au titre des 3^e et 4^e tranches.

Le budget témoigne à la fois d'un effort rigoureux de gestion et du souci de préserver l'avenir par des investissements judicieux notamment en province.

II. EXAMEN EN COMMISSION

La Commission des finances a examiné les crédits de la section commune et des transports terrestres au cours de la séance du 7 novembre 1985, présidée par **M. Edouard Bonnefous, Président**.

Pour ce qui concerne les crédits de la Section Commune, **Melle Rapuzzi** a noté leur faible part dans le budget des Transports (3 %) et leur progression raisonnable (+ 7 %). L'essentiel de cette progression résulte de mesures acquises au titre des pensions qui gonflent les frais de personnel, alors même que 13 emplois sont supprimés. Elle indique que les subventions pour la desserte de la Corse sont maintenues à leur niveau et que les crédits de recherche progressent de 8,7 %.

Pour ce qui concerne les crédits affectés aux Transports Terrestres, le rapporteur spécial a constaté leur diminution de 2 %. Cette baisse résulte essentiellement de la réduction de la dotation de l'Etat à la S.N.C.F.

Melle Rapuzzi a ensuite commenté les différents chapitres de cette section. Elle a précisé que les dotations aux transports collectifs urbains sont en augmentation de 6,67 % et regretté que l'effort en faveur des transports collectifs parisiens continue de progresser (+ 8,35 %) alors que l'aide aux transports collectifs urbains en province qui avait bénéficié d'une forte augmentation de crédits en 1985 (+ 13,9 %), atteint désormais un palier (- 3,7 %).

Abordant les crédits consacrés aux transports interurbains, **Melle Rapuzzi** a rappelé que l'essentiel de l'augmentation (+ 5,47 %) était imputable à l'ajustement de la contribution de l'Etat au titre de l'exploitation des services d'intérêt régional de la S.N.C.F., de l'augmentation de dessertes à courte distance et des subventions d'investissements aux collectivités et organismes locaux.

A l'issue de cet exposé, **MM. Jacques Descours Desacres et Maurice Blin, rapporteur général**, ont déploré que la diminution de la contribution de l'Etat aux charges de retraite de la S.N.C.F. soit compensée par un prélèvement sur les réserves de trésorerie de la Caisse Nationale de Retraite des agents des collectivités locales (C.N.R.A.C.L.).

M. Pierre Gamboa s'est associé à cette critique. Il a, par ailleurs, regretté les nombreux exemples de débudgétisation dans ce secteur et a déploré, qu'au moment où la sécurité routière semble devenir un objectif prioritaire, les crédits affectés à cette activité soient en diminution.

Répondant aux commissaires, **Melle Rapuzzi** a justifié le principe de la surcompensation entre les régimes d'assurance-vieillesse.

PREMIERE PARTIE**LES DEPENSES COMMUNES DU MINISTERE
DES TRANSPORTS**

Le montant des crédits inscrits à la « Section Commune » s'élève à 1.606,33 millions de francs pour 1986, en augmentation de 7,07 % par rapport à 1985.

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.

CHAPITRE PREMIER

L'ADMINISTRATION CENTRALE

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

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 %.

Dans le budget 1984, seulement 16 créations nettes d'emplois ont été opérées, provenant d'un transfert de l'aviation civile et portant les effectifs à 1.624 personnes.

Il prévoyait la titularisation de trente-neuf auxiliaires administratifs et de quarante-cinq agents contractuels en administration centrale.

Le budget pour 1985 prévoyait la suppression nette de 15 emplois dans le personnel administratif ; 13 emplois sont supprimés encore cette année.

Il faut mentionner également que la section commune a eu à supporter depuis 1980 le poids d'un recrutement de 14 contractuels de haut niveau.

La dotation prévue pour 1986 s'élève à 806,89 millions de francs enregistrant ainsi une progression de 13,5 %.

Les causes d'augmentation des crédits résident dans le poids des mesures acquises, les charges de pension en constituent l'essentiel (+ 93,3 millions de francs).

CHAPITRE II

LA RECHERCHE

Les crédits pour la Recherche continuent de progresser rapidement (+ 8,7 %).

Ils représentent 15 % de la Section Commune.

Les crédits destinés à l'I.R.T. et à l'O.N.S.E.R. réunis sont inscrits depuis 1985 au budget du ministère de la Recherche et de la Technologie.

Les moyens administratifs et techniques dont le ministère dispose sont les suivants :

- Le Service des Etudes de la Recherche et de la Technologie (S.E.R.T.) chargé de la coordination des actions de recherche et de la gestion du Fonds d'Aide à la Recherche et à l'Innovation dans les Transports.

- Les directions techniques du ministère et notamment la Direction Générale de l'Aviation Civile qui gère les crédits de recherche et ceux du programme de développement technique en aéronautique civile ; la Direction des Transports Terrestres et la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière, la Direction des Routes, la Direction de la Météorologie.

- L'Institut de Recherche des Transports (I.R.T.), établissement public administratif, de caractère scientifique et technique situé à Paris (Arcueil) ayant deux centres en province : le Centre d'Evaluation et de Recherche sur les nuisances et de l'Energie (CERNE) à Lyon (Bron) et le Centre de Recherche et d'Evaluation des Systèmes de Transports Automatisés (CRESTA) à Lille.

- L'Organisme National de Sécurité Routière, association régie par la loi de 1901, travaillant essentiellement pour le ministère des Transports, et voisin de l'I.R.T. géographiquement, à Paris comme à Lyon. Cette association va disparaître prochainement. Son personnel est en cours de recrutement par l'I.R.T. afin de préparer la création d'un nouvel établissement public à caractère scientifique et technologique.

- Le Laboratoire Central des Ponts et Chaussées.
- L'Etablissement d'Etudes et de Recherche Météorologiques.

L'enveloppe Recherche est retracée dans les tableaux ci-après :

(en milliers de francs)

Dépenses ordinaires	Budget voté 1985	Mesures acquises	Économies	Mesures nouvelles	Redéploi. ou transfert	Total
Titre III						
Personnel.....	592	17	-	5	-	614
Fonctionnement.....	493	-	-	-	-	493
Laboratoire des Ponts et Chaussées.....	35 585	-	-	1 614	-	37 199
Total D.O. recherche....	36 670	17	-	1 619	-	38 306

Dépenses en capital	A.P.		C.P.			
	1985	1986	1985	1986		
				SV	MN	Total
Titre V.....	46 600	54 300	36 000	28 000	17 517	45 517
Titre VI.....	46 200	62 000	41 000	15 000	24 800	39 800
Total D.C.	92 800	116 300	77 000	43 000	42 317	85 317

CHAPITRE III

LE MAINTIEN 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 1986 s'élèvent à 675 millions de francs, le même chiffre en francs courants qu'en 1985.

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.

Afin de répondre à l'information du Parlement, les services ont communiqué à votre rapporteur les renseignements suivants sur les trafics et les aides, ainsi que sur la convention Etat-Région Corse.

I. UN TRAFIC EN BAISSÉ

Le tableau ci-après présente une synthèse des principaux flux de trafic de passagers permettant de saisir les principales évolutions :

Composantes	Nombre de passagers		Ecart en %	
	1983	1984	84/83	Rappel 83/82
Lignes S.N.C.M.	1 233 381	1 174 397	- 4,78	- 12,28
Lignes reliant l'Italie à la Corse	389 092	420 254	+ 8	- 8,97
Voie aérienne	1 419 932	1 356 183	- 4,49	- 2,38
	3 042 405	2 950 834	- 3,1%	- 8,07

Dans le domaine maritime, on note que le trafic passager après une forte régression en 1983 a continué de se dégrader en 1984 mais à un rythme moins accentué.

L'analyse faite l'année précédente conserve son actualité ; l'évolution défavorable paraît avoir des causes multiples dont les principales sont la réduction du budget des vacances et la situation intérieure de l'île.

On note que le trafic aérien régresse également dans des proportions voisines du trafic maritime. La répartition du trafic entre les deux modes de transport n'a donc pas été notablement modifiée en 1984.

Le nombre des véhicules transportés s'est élevé à 368.497 en 1984 contre 384.128 en 1983. Il a donc régressé de 4,07 % contre une diminution de 9 % en 1985.

Le rapport passagers/véhicules continue de diminuer lentement à 3,19 au lieu de 3,21 en 1983.

En contradiction avec cette tonalité générale, le trafic avec l'Italie a connu une belle progression de 8 % qui a été ressentie d'une manière très sensible en Corse même au niveau des activités touristiques. L'attrait exercé par la Corse sur les continentaux italiens semble se poursuivre en 1985.

Pour l'exercice en cours, on note heureusement une inversion de la tendance antérieure et il semble que le trafic global amorce une croissance positive modérée.

II. DES AIDES EN CONSTANTE PROGRESSION

L'évolution et la répartition des subventions aux transporteurs maritimes et aériens sont retracées dans le tableau ci-après :

Millions de Francs	1983 (réalisations)	1984 LFI (prévisions)	1985 LFI (prévisions)
S.N.C.M.....	447,7	452,5	477,4
C.M.N.	90	92,8	100,3
PITTALUGA.....	9,4	9,6	10,7
Total maritime	547,10	554,9	588,4
Total aérien	71,20	80,0	84
Total maritime + aérien	618,30	634,9	672,4

En 1984, les subventions maritimes doivent être réévaluées par application d'une formule paramétrique conventionnelle s'appliquant par période quinquennale pour tenir compte de l'évolution des coûts maritimes.

En 1985, elles seront réévaluées de la même façon lorsque les indices paramétriques seront connus.

III. LA CONVENTION GENERALE ETAT/REGION PREVUE PAR L'ARTICLE 19 DE LA LOI N° 82-659 PORTANT STATUT PARTICULIER DE LA REGION-CORSE

Le gouvernement a adressé au printemps 1984 à la Région de Corse un projet de Convention Etat / Région définissant pour cinq ans les modalités d'organisation de la desserte maritime et aérienne et fixant les critères de détermination de la dotation de continuité territoriale.

La dissolution de l'Assemblée de Corse pendant l'été 1984 devait retarder l'examen de ce texte. Toutefois, en décembre 1984, l'Assemblée de Corse par une délibération du 15 décembre prenait position en faveur d'une modification substantielle de ce projet.

Elle souhaitait tout particulièrement :

- l'extension au domaine aérien du principe tarifaire appliqué jusqu'à présent au domaine maritime ;
- l'inclusion des liaisons aériennes entre Paris et la Corse d'une part, des liaisons de bord à bord entre Figari et le Continent d'autre part, dans le champ d'application de la continuité territoriale ;
- le financement des infrastructures portuaires et aériennes dans le cadre de la dotation ;
- la non préaffectation de celle-ci entre les modes aérien et maritime ;
- l'étude par les compagnies Air France et Air Inter d'un projet de réalisation d'une compagnie ou d'un service régional chargé de la desserte bord à bord de la Corse, par le moyen d'appareils basés en Corse.

Par lettre du Commissaire de la République en date du 4 février 1985, l'Etat acceptait d'envisager des évolutions positives en ce qui concerne l'inclusion éventuelle de la desserte Marseille-Figari dans le champ d'application de la continuité territoriale, l'étude de la création d'une compagnie régionale et la fongibilité de la dotation (possibilité de transferts entre la dotation maritime et la dotation aérienne).

Un nouveau projet de convention intégrant ces différents éléments a été adressé à la Région de Corse en juillet dernier. Celle-ci n'a pas à ce jour fait connaître sa position sur ce dernier projet.

DEUXIEME PARTIE

LES TRANSPORTS TERRESTRES

Le projet de budget des « Transports Terrestres » pour 1986 s'élève à 38,75 milliards de francs en moyens de paiement (dépenses ordinaires et crédits de paiement), soit une diminution de 2,08 % par rapport à 1985.

Ces crédits sont ceux affectés aux actions :

- administration générale
- transports collectifs urbains
- transports interurbains
- contribution aux charges d'infrastructure à l'assainissement financier et aux charges ou retraites de la S.N.C.F.

de la section transports intérieurs du budget du ministère.

CHAPITRE PREMIER

LA S.N.C.F.

L'année 1986 sera la troisième 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, sera maintenu, en moyenne, en francs constants, à un niveau très proche de celui de 1985, soit 35 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 de trafic pour l'exercice 1985 est fixé à 46,85 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 :

Voyageurs	1985	1986	1987	1988	1989	1985/1989
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 :

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

2. Marchandises : ne pas perdre des parts de marchés

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

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

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

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

Les prévisions annuelles se présentent ainsi :

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

B. DES OBJECTIFS DE GESTION RIGOUREUX

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

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

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

Par ailleurs, afin d'accompagner cet effort interne de l'entreprise et pour alléger la charge de l'endettement résultant de l'absence de fonds propres de l'ancienne S.N.C.F., l'Etat, en application de l'article 38 du cahier des charges, versera à la S.N.C.F., un concours exceptionnel d'exploitation qui est fixé à 3.250 millions de francs en 1985, 3.000 millions de francs en 1986. Pour les années ultérieures, 1987 à 1989 incluse, il est fixé à 3.450 millions de francs/1985.

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 financé sur le Fonds Spécial des Grands Travaux.

Les conventions actuellement passées entre la S.N.C.F. et le F.S.G.T. au titre des 3^e et 4^e 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'exploitation.

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

II. LES CONCOURS FINANCIERS POUR 1986

Le projet de budget pour 1986 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	1985	1986
Titre IV. — Interventions publiques :		
45-42/10 Contributions de l'Etat à l'exploitation des services d'intérêt régional	3.350.000	3.484.000
45-44/10 Concours exceptionnel à l'assainissement financier de la S.N.C.F.	3.250.000	3.000.000
45-45/10 Contributions aux charges d'infrastructures	10.610.316	10.929.000
46-41/20 et 40 Paris : indemnité compensatrice S.N.C.F. et réductions des tarifs S.N.C.F. banlieue	949.000 72.000	934.500 79.000
	1.021.000	1.013.500
46-42/10 Compensation pour tarifs sociaux S.N.C.F.	1.470.000	1.593.000
47-41/10 Charges de retraite de la S.N.C.F.	13.852.000	12.362.000
Total titre IV	33.553.316	32.381.500
Titre III :		
37-45/10 Transports de défense : chemins de fer	5.027	6.998
Total général	33.558.343	32.388.498 -- 3,5 %

Alors qu'en 1984 et pour la troisième année consécutive, l'augmentation des concours dépassait 17,5 % (en 1982, 19,9 % compte tenu du collectif d'août 1981, en 1983, 17,6 %), en 1985, on assiste à un rigoureux freinage en prévision du rythme de progression des concours (+ 4,3 %).

L'effort est accentué en 1986 puisqu'il y a diminution des concours de 3,5 %, facilité, il est vrai, par la mesure figurant à l'article 66 du projet de loi de finances, instituant une compensation complémentaire interne au bloc des régimes spéciaux d'assurance vieillesse.

III. LE REGIME DE RETRAITE DES CHEMINOTS

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

Les prévisions budgétaires pour 1986 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 12.362 millions de francs en 1986, soit en francs courants une diminution de 12 % par rapport à 1985.

Justification du concours de l'Etat et chiffrage des avantages nets supplémentaires du régime.

Les modalités de la contribution de l'Etat au compte retraites de la S.N.C.F. sont définies par l'article 30 du cahier des charges approuvé par décret n° 83-817 du 13 septembre 1983. Elle est égale à la différence entre les charges des prestations de retraites et, principalement, la somme constituée par le montant de compensation inter-régimes et le produit des cotisations patronale et salariale dites « cotisation normalisée ».

En ce qui concerne la cotisation normalisée, elle a été fixée à 36 % (29 % à la charge de l'entreprise, 7 % à la charge des cheminots) des salaires liquidables pour la retraite dans le cadre du contrat de plan.

Ce taux, par définition, intègre le taux en vigueur dans les régimes de référence (régime général et régimes complémentaires) évalué à 23 %. La différence, soit 13 % correspond, théoriquement, au coût des avantages nets supplémentaires qu'offre le régime de retraites de la S.N.C.F.

Toutefois, ces avantages nets supplémentaires n'ont jamais pu être chiffrés dans des conditions et selon des critères objectifs en raison de difficultés méthodologiques.

Il reste que c'est principalement la faiblesse du rapport démographique du régime de retraites de la S.N.C.F., à peine supérieur à 0,60 contre 2,40 au régime général, qui appelle une contribution d'équilibre de l'Etat au compte des retraites des cheminots.

IV. LES DECISIONS RECENTES CONCERNANT LA SECURITE ET LE PERSONNEL

1. Mesures prises en matière de sécurité

A la suite des malheureux événements de l'été 1985, toutes sortes de critiques ont été adressées à la S.N.C.F. qui méconnaissent le fait indiscutable que le rail est de très loin le plus sûr des moyens de transport de voyageurs. Il faut en outre souligner que l'accident de Flaageac, survenu le 3 août dernier, s'est produit sur une ligne particulièrement peu fréquentée qui n'accueillait que 12 à 15 trains par jour. Le coût des investissements nécessaires pour l'équipement de toutes les lignes à voie unique en système de sécurité performant est évalué à un montant compris entre 2 et 5 milliards de francs pour un réseau de 5.000 kms. Il faut rappeler que le montant annuel total des investissements de la S.N.C.F. se situe autour de 8 milliards de francs dont 80 % vont au réseau principal. La part des installations fixes est d'environ 46 % du total. Après l'incident de Flaageac, le Ministre a demandé à la S.N.C.F. de doubler son réseau en liaisons radio sol-train. La progression était de 400 kms par an, elle sera désormais 800 kms par an, l'effort en ce domaine passant de 85 millions de francs à 160 millions de francs.

La suppression des passages à niveau constitue des axes de l'action de la S.N.C.F. dans ce domaine. Actuellement au nombre de 22.000 dont 10.800 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 est transférée. 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

Avec près de deux milliards deux cent trente neuf millions de voyages effectués en 1984, le trafic des réseaux de la R.A.T.P. a marqué, pour la troisième année consécutive, une progression : 43 millions de voyages supplémentaires, soit une hausse de 2 % qui se répartit de façon relativement homogène entre les différents modes de transports. En quatre ans, la R.A.T.P. a gagné 200 millions de voyageurs, soit + 9,8 %.

Le trafic sur le réseau R.E.R. de la R.A.T.P. continue à croître : + 10 % en 1982, + 4,3 % en 1983, + 8 % en 1984. Le métro voit sa fréquentation continuer sa croissance entamée depuis 1981, à un rythme d'environ + 2 % par an.

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 six ans sont résumées dans le tableau suivant :

	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Usagers	35,6	36,3	35,5	34,3	33,6	34,4
Employeurs	20,8	19,8	18,6	17,9	17,7	16,4
Etat	23,9	23,9	25,3	26,5	26,8	27,2
Collectivités locales	11,2	11,2	11,7	12,1	12,6	12,9
Recettes accessoires	8,6	8,6	8,9	9,2	9,5	9,1

En 1986, la R.A.T.P. recevra de l'Etat 4.257 millions de francs au titre de l'indemnité compensatrice et 128 millions au titre des réductions de tarifs. On peut signaler que « le module d'équilibre » sur la base duquel la R.A.T.P. arrête son budget s'élève actuellement à 4,86 F. L'indemnité compensatrice comble la différence avec le tarif réellement pratiqué (2,70 F soit le prix du ticket de métro 2^e classe vendu par dizaine).

II. LES INVESTISSEMENTS DE TRANSPORTS EN REGION ILE DE FRANCE EN 1986 ET AU COURS DU IX PLAN

● Les subventions d'investissement aux transports parisiens passent de 134,4 millions en 1985 à 106,7 millions de francs en 1986, en crédits de paiement.

En autorisations de programme, elles régressent plus encore puisqu'elles passent de 129,75 millions de francs à 63,55 millions de francs, soit une diminution de plus de moitié.

La S.N.C.F. banlieue voit ses dotations en crédits de paiement légèrement augmentées, 51,5 millions de francs au lieu de 50,5.

Au total, les autorisations de programme destinées à financer les subventions d'investissement à la R.A.T.P., la S.N.C.F. banlieue et les aménagements de voirie pour les transports collectifs en région Ile-de-France passent de 300,2 millions à 221,55 millions de francs et les crédits de paiement de 244 millions à 218 millions de francs.

Les grands investissements d'extension des réseaux de transports collectifs en Région d'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 1982 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 % 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

Le budget réalisé en 1984 et le budget de 1985 en cours d'exécution s'inscrivent scrupuleusement dans le respect du contrat de plan comme le montre le tableau ci-après :

1984			1985	
BUDGET ETAT	FSGT 2 ^e Tranche	FSGT 3 ^e Tranche	BUDGET ETAT	FSGT 4 ^e Tranche
264,84 MF	52,3 MF	31,2 MF	300,2 MF	70 MF
TOTAL	348,34 MF		TOTAL	370,2 MF

CHAPITRE III

LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS EN PROVINCE

A. L'EVOLUTION DES DOTATIONS

Une dotation de 548,94 millions de francs est inscrite au chapitre 63-41 pour les transports collectifs urbains de province contre 739 en 1985, soit une régression de 25,8 %. L'effort le plus important portera, comme en 1984, sur les contrats de développement dotés de 190 millions de francs d'autorisations de programme. Ces crédits doivent permettre le développement des réseaux de transports collectifs urbains, par l'intermédiaire de contrats pluriannuels (2 ou 3 ans au maximum) non renouvelables. 209 millions de francs d'autorisations de programme sont affectés à la réalisation d'opérations tramways et métros. Ces crédits ont notamment permis, en 1984, la fin de la construction de la première ligne de tramway à Nantes : une première ligne est-ouest, entièrement au sol, longue de 10 km et comportant 23 stations a été mise en service et a un vif succès.

Une deuxième ligne nord-sud pourrait compléter la première selon un tracé dont l'aménagement en site propre par autobus a été entrepris en 1983. Il importe de noter que la réalisation de ce projet a nécessité la mise au point d'un matériel roulant français adéquat qui n'existait pas.

La ville de Marseille a engagé la modernisation du tramway en liaison avec la mise en service de la ligne 2 du métro. Les subventions de l'Etat à ce titre se sont élevées à 97 millions de francs en 1985.

En 1986, 130 millions de francs seront dégagés pour le tramway de Grenoble, 110 millions de francs pour la ligne 1 bis du Val à Lille, 29 millions de francs pour les études de lignes nouvelles (Toulouse, Strasbourg).

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^e 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. Les principes des contrats de développement

a) Principes généraux

Des contrats de développement peuvent être conclus avec les collectivités qui réalisent un programme d'ensemble pluriannuel de développement ou de réorganisation des transports départementaux apportant une amélioration sensible des conditions de transport des usagers et de l'efficacité du système de transport. Ces contrats portent sur une durée maximale de trois ans. L'aide pluriannuelle de l'Etat est forfaitaire, globale et non révisable. Le montant de la subvention est fonction de l'importance du programme prévu, de sa cohérence interne et de sa coordination avec les autres systèmes de transports. Les paiements sont effectués au fur et à mesure de la mise en oeuvre des mesures prévues.

L'évaluation de ces programmes sera effectuée par une double analyse des objectifs fixés par la collectivité et des moyens mis en oeuvre pour les atteindre.

A titre d'exemple, les objectifs peuvent être les suivants :

- l'élaboration de normes minimales de desserte,
- une amélioration du maillage du réseau ; le désenclavement des secteurs isolés,
- une meilleure adéquation des services aux différents types de déplacement (domicile-travail, école, affaires...),

- une coordination renforcée de l'offre de transport (dessertes ferroviaires, services routiers ordinaires ou à titre principal pour les scolaires, transport à la demande) ; le développement de l'offre en milieu péri-urbain,
- le rajeunissement du parc de matériel roulant,
- la complémentarité avec les autres réseaux de transport (urbains, régionaux et départementaux selon le cas).

Parmi les moyens mis en oeuvre pour la réalisation des objectifs fixés dans les contrats, une importance particulière est donnée au **conventionnement** qui doit intervenir, d'ici 1988, **entre les entreprises de transport et les collectivités compétentes.**

b) Cas particulier des contrats signés avec les Régions

Il est précisé que la politique contractuelle vis à vis des régions s'est inscrite, le plus souvent, dans le cadre plus général des contrats de plan Etat-Région. Les contrats particuliers relatifs à l'amélioration des transports collectifs qui ont été signés valent ainsi contrats de développement. Mais les contrats de développement sont actuellement à l'étude avec des régions qui n'ont pas inscrit dans leur contrat de plan d'articles spécifiques en faveur des transports collectifs.

2. Bilan de la politique des contrats de développement

Initiée en 1983, la politique des contrats de développement s'est poursuivie avec succès en 1984 et 1985.

a) Contrats de développement Etat-Département

1983 :	2 contrats signés avec les départements
	- Hautes-Pyrénées (3,3 MF)
	- Nièvre (4,3 MF)
1984 :	7 contrats signés avec les départements
	- Calvados (4,6 MF)
	- Charente (5,8 MF)
	- Drôme (4,1 MF)
	- Hérault (8,5 MF)
	- Loire-Atlantique (9 MF)
	- Morbihan (9 MF)
	- Moselle (10,06 MF)
1985 :	11 contrats sont en cours d'étude pour montant total d'aide de l'Etat prévu de 50 MF environ :
	- Pas de Calais
	- Ardèche
	- Creuse (en cours de signature)
	- Essonne
	- Haute-Garonne (en cours de signature)
	- Ille-et-Vilaine
	- Oise
	- Pyrénées-Orientales
	- Puy-de-Dôme
	- Vaucluse
	- Vendée

b) Contrats particuliers ou contrats de développement Etat—Région

1984 :	<p>5 contrats particuliers ont été signés avec les Régions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Midi-Pyrénées (28 MF) – Nord Pas-de-Calais (7 MF) – Languedoc-Roussillon (10 MF) – Picardie (5,8 MF) – Provence Alpes Côte d'Azur (13 MF en 1984)
1985 :	<p>2 contrats particuliers ont été signés avec les Régions :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Pays de Loire (10,7 MF) – Corse (37,5 MF) <p>2 contrats de développement sont à l'étude avec les Régions Auvergne et Bretagne.</p>

Dans le nouveau contexte, l'Etat joue un rôle plus incitatif, les régions et les départements pouvant prendre désormais toutes leurs responsabilités en matière de développement des transports collectifs.

Les initiatives en ce domaine devraient s'accroître en raison des compétences nouvelles des régions dans le domaine ferroviaire et des départements dans celui du transport routier régulier non urbain de voyageurs.

DISPOSITIONS SPECIALES

Article 49 du projet de loi de finances pour 1986

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

Les parts respectives de l'Etat et de la région d'Ile-de-France dans le financement de travaux d'infrastructure de transports en commun de la région d'Ile-de-France, prévues par l'article 37 de la loi n° 64-707 du 10 juillet 1964 sont fixées pour 1986 aux montants suivants en autorisations de programme :

- Etat : 221,5 millions de francs,
- Région d'Ile-de-France : 311,5 millions de francs.

Observations et décisions de la Commission :

Cette disposition de caractère traditionnel a pour objet de déterminer, pour 1986, les travaux d'infrastructure de la région d'Ile-de-France cofinancés par l'Etat et la région.

Les textes régissant l'organisation de la région d'Ile-de-France ont, en effet, prévu que les lois de finances peuvent conférer un caractère prioritaire à des travaux d'intérêt général intéressant cette région et fixer le montant des participations respectives des collectivités publiques appelées à contribuer à leur financement.

Comme chaque année, la loi de finances pour 1986 détermine, en conséquence, le montant des autorisations de programme devant être inscrites au budget de l'Etat et de la région d'Ile-de-France au titre de ces travaux prioritaires qui concernent les infrastructures de transports en commun réalisés par la R.A.T.P. et la S.N.C.F.

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

Au cours de sa séance du 7 Novembre 1985, la Commission sous la présidence de M. Edouard **BONNEFOUS**, Président a procédé, sur le rapport de **Melle Irma Rapuzzi**, rapporteur spécial, à l'examen du projet de budget pour 1986 du ministère de l'Urbanisme, Logement et Transports – II. Transports .1. Section commune et 3. Transports intérieurs (Transports terrestres).

A la majorité, la Commission a décidé de proposer au Sénat l'adoption des crédits de la section 1 (Section Commune) et de soumettre à l'appréciation du Sénat les crédits de la section 3 (Transports terrestres).

Elle propose également l'adoption de l'article 49 rattaché.