

N° 58

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1992 - 1993

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 24 novembre 1992.

## AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 1993* **CONSIDÉRÉ COMME ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE AUX TERMES DE L'ARTICLE 49, ALINÉA 3, DE LA CONSTITUTION,**

TOME XVIII

### TRANSPORTS TERRESTRES

Par M. Georges BERCHET,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, *président* ; Philippe François, Henri Revol, Robert Laucournet, Jean Huchon, *vice-présidents* ; William Chervy, Francisque Collomb, Jean-Paul Emin, François Gerbaud, Louis Minetti, *secrétaires* ; Henri Bangou, Bernard Barraux, Jacques Baudot, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roger Besse, Jean Besson, François Blaizot, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Robert Calmejane, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, Gérard César, Roland Courteau, Marcel Daunay, Désiré Debaveleers, Jean Delaneau, Jean-Pierre Demerliat, Rodolphe Désiré, Michel Doublet, Pierre Dumas, Mme Josette Durrieu, MM. Bernard Dussaut, André Fosset, Aubert Garcia, Charles Ginésy, Jean Grandon, Georges Gruillot, Mme Anne Heins, MM. Rémi Herment, Bernard Hugo, Roger Husson, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Jean-François Le Grand, Charles-Edmond Lenglet, Félix Leyzour, Maurice Lombard, René Marquès, François Mathieu, Serge Mathieu, Jacques de Menou, Louis Mercier, Gérard Miquel, Louis Moinard, Paul Moreau, Joseph Ostermann, Albert Pen, Jean Pépin, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, André Pourny, Jean Puech, Henri de Raincourt, Paul Raoult, Jean-Marie Raoult, Roger Rigaudière, Jean-Jacques Robert, Jacques Rocca Serra, Jean Roger, Josselin de Rohan, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Fernand Tardy.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9<sup>e</sup> législ.) : 2931, 2945 (annexes n° 19 et 20), 2950 (tome VI).

Sénat : 55 et 56 (annexe n° 16) (1992-1993).

---

Lois de finances.

## SOMMAIRE

---

	<u>Pages</u>
<b>PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION .....</b>	<b>5</b>
<b>AVANT PROPOS .....</b>	<b>7</b>
<b>EXPOSÉ GÉNÉRAL .....</b>	<b>13</b>
<b>CHAPITRE PREMIER - LA SNCF .....</b>	<b>15</b>
<b>I. LES PROBLÈMES GÉNÉRAUX DE L'ÉTABLISSEMENT .....</b>	<b>15</b>
<b>A. LES DIFFICULTÉS DE L'ÉQUILIBRE FINANCIER .....</b>	<b>15</b>
<b>1. Les résultats 1992 .....</b>	<b>16</b>
<b>2. La modernisation de la gestion comptable .....</b>	<b>17</b>
<b>B. LA POLITIQUE DE GESTION DU PERSONNEL .....</b>	<b>17</b>
<b>C. LA POLITIQUE DE LA RECHERCHE .....</b>	<b>18</b>
<b>D. LA COOPÉRATION EUROPÉENNE .....</b>	<b>19</b>
<b>II. LE RÉSEAU .....</b>	<b>20</b>
<b>A. LA « DÉFAUSSE » DE LA CHARGE DE CERTAINES     DESSERTES SUR LES RÉGIONS : UNE TENTATION .....</b>	<b>20</b>
<b>B. LE DIFFICILE PROBLÈME DES EXTENSIONS DU RÉSEAU     TGV .....</b>	<b>21</b>
<b>1. Le TGV « Est » .....</b>	<b>22</b>
<b>2. Le TGV « Rhin-Rhône » .....</b>	<b>24</b>
<b>3. Le TGV « France-Italie » .....</b>	<b>24</b>
<b>4. Le TGV « Paris-Toulouse » .....</b>	<b>25</b>
<b>5. Le TGV « Méditerranée » : un trace très contesté .....</b>	<b>25</b>
<b>6. Le TGV « Atlantique » .....</b>	<b>27</b>

	<u>Pages</u>
<b>III. LE TRAFIC</b> .....	28
<b>A. LE TRAFIC DES VOYAGEURS LE TGV ACCROIT LES DISTORSIONS</b> .....	28
<b>1. Les résultats décevants de 1991-1992</b> .....	28
<b>2. La sécurité des transports de voyageurs : une préoccupation</b> .....	30
<b>3. Les tarifs</b> .....	32
<b>4. Réservations et billetterie : un nouveau système informatisé</b> .....	32
<b>B. LE TRAFIC DES MARCHANDISES</b> .....	33
<b>1. Les résultats de 1991-1992</b> .....	33
<b>2. La situation actuelle par catégories de marchandises transportées</b> .....	34
<b>3. Les transports ferroviaires de matières dangereuses</b> .....	36
<b>4. Le TGV «fret» : un projet</b> .....	36
<b>5. La lente progression du transport combiné rail/route</b> .....	38
<b>CHAPITRE II - LA RATP</b> .....	45
<b>I. LES SUJETS DE PREOCCUPATION</b> .....	45
<b>A. LE PROBLEME DU FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES</b> .....	46
<b>B. LES OBSTACLES AU PLAN DE DÉCENTRALISATION</b> .....	49
<b>II. LES SUJETS DE SATISFACTION</b> .....	50
<b>A. LA SÉCURITÉ : DES RÉSULTATS ENCOURAGEANTS</b> .....	50
<b>B. LES GRAFFITIS : UNE AMÉLIORATION</b> .....	51
<b>C. LES EXTENSIONS DU RESEAU</b> .....	51
<b>CHAPITRE III : LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS EN PROVINCE</b> .....	53
<b>I. LES DIFFICULTÉS DES PROJETS « EN SITE PROPRE »</b> .....	55
<b>II. LA DÉCOUVERTE DU MARKETING : UNE NÉCESSITÉ</b> .....	56
<b>III. LE PROBLÈME DU FINANCEMENT : LES CONTRAINTES ET LES ILLUSIONS</b> .....	57

## PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

1. Les crédits initialement demandés pour les transports terrestres en 1993 connaissent un recul de 8,88 % en francs courants par rapport au budget voté de 1992.
2. Les difficultés actuelles du financement des équipements de la SNCF rendent opportun l'examen de nouvelles voies de financement, notamment celle du crédit bail.
3. La coopération européenne en matière de droit d'accès au réseau ferroviaire ne doit pas s'instaurer au détriment de l'industrie ferroviaire française ni à celui de la SNCF.
4. Le dialogue sur le réseau ferroviaire entre la SNCF et les collectivités locales doit se dérouler dans une perspective d'aménagement du territoire et de valorisation de l'espace rural.
5. Le projet d'« autoroute ferroviaire » retient l'attention de la Commission qui souhaite être tenue informée de l'évolution de ce dossier et notamment de ses aspects financiers et économiques.
6. Il est souhaitable que la RATP, actionnaire de la société Orlyval, facilite la survie de l'équipement mis en place, en améliorant sa promotion, en participant à la redéfinition éventuelle de la structure financière qui l'exploite et en minimisant les inconvénients de la rupture de charge à la station « Antony ».
7. Le financement des transports collectifs urbains en province par une augmentation de la fiscalité pétrolière n'est pas forcément une bonne idée dans la mesure où il va pénaliser les ruraux (qui paieront sans utiliser).

## AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

● La discussion des crédits consacrés aux transports terrestres figurant au fascicule des Transports demandés pour 1993 intervient au terme d'une année 1992 particulièrement riche en éléments nouveaux : projet de T.G.V. Est prolongé vers l'Allemagne ; proposition d'une nouvelle fiscalité pour financer les transports collectifs urbains ; entrée en vigueur du permis de conduire "à points".

S'agissant du trafic, les prévisions pour le premier semestre de 1992 étaient les suivantes :

● Transports de voyageurs	
Indice de circulation sur le réseau national	+ 1,3 %
SNCF réseau principal	+ 1,4 %
● Transports de marchandises	
	+ 1,3 %
dont : Transport routier	
	+ 1,7 %
Trafic poids lourds sur autoroute	+ 2,6 %
Frêt SNCF	1,6 %

Source : O.E.S.T.

Pour les transports de voyageurs, les évolutions projetées pour le premier semestre 1992 apparaissaient moins favorables qu'au second semestre de 1991. La circulation inter-urbaine sur routes et autoroutes devait continuer à progresser, mais à un rythme ralenti.

La légère progression du trafic ferroviaire de voyageurs attendue sur le réseau principal correspondait, en fait, à une stabilisation, à un niveau très inférieur à celui enregistré au début de 1990.

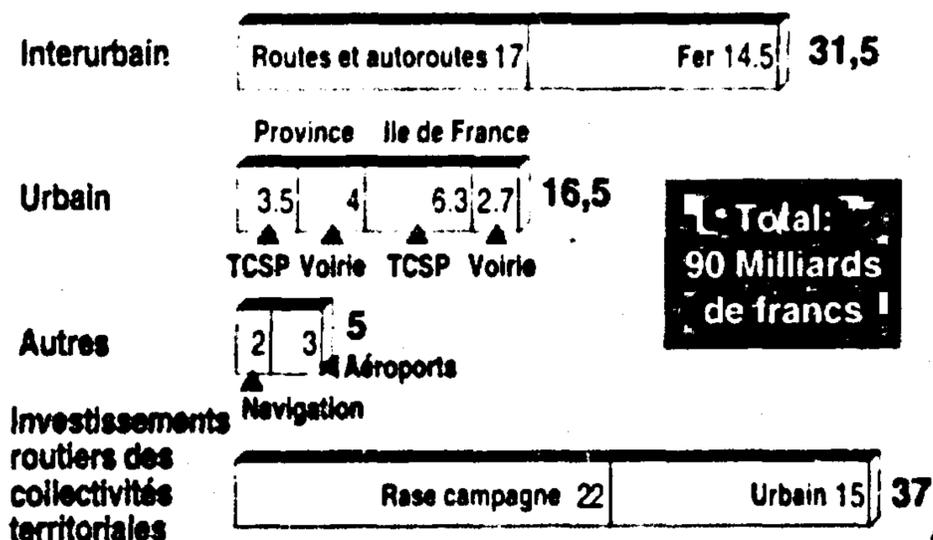
Pour les transports de marchandises, l'évolution attendue était une poursuite de la croissance de l'ensemble des trafics terrestres, à un rythme toutefois ralenti, après la forte progression enregistrée à la fin de 1991.

Cette évolution pourrait être plus favorable au transport routier, qui devrait se maintenir au niveau élevé atteint à la fin de l'année 1991. Le trafic de poids lourds sur autoroute devait poursuivre également sa croissance, mais à un rythme ralenti, traduisant la moins bonne conjoncture du transport international ; le ralentissement de la croissance de cet indicateur est maintenant sensible pour la troisième année consécutive.

Quant au trafic de fret SNCF, qui a connu une forte croissance au second semestre 1991, on observait au début de l'année 1992 une inversion de tendance, due à une chute importante de trafics de produits pondéreux et agro-alimentaires. Cette tendance devait rester orientée à la baisse pour le premier semestre 1992.

S'agissant du financement des infrastructures de transport, rappelons que 17 milliards d'investissements publics vont au réseau routier et autoroutier (qui assure 72 % du trafic de marchandises et 90 % du transport des voyageurs) et que 14,5 milliards vont au réseau ferroviaire, ainsi que le montre le tableau ci-dessous :

### Investissements en infrastructures de transport 1990



**• L'année 1992 a surtout été marquée par la floraison de la réflexion en ce qui concerne les transports**

- C'est, d'abord, l'important rapport présenté par M. Philippe DESCOUTURES au Conseil économique et social au cours de ses séances des 26 et 27 mai 1992 sur le thème «La France dans l'Europe des Transports».

Appuyé sur de solides annexes et de nombreux tableaux, il met en exergue, sans pessimisme excessif, les différents écueils à surmonter dans la perspective de l'intégration européenne. Trois préoccupations l'inspirent cependant : la mauvaise adaptation du transport ferroviaire à la demande, le doublement prévisible du trafic routier dans la décennie à venir, le besoin en investissements.

Des huit propositions faites pour améliorer la compétitivité du transport, votre Commission des Affaires économiques et du Plan tire notamment la nécessité de s'orienter «vers la liberté des coûts et la liberté tarifaire».

- C'est ensuite le rapport «Transports 2010» du groupe de travail, présidé par MM. COSSÉ et de FOUCAULD dans le cadre des travaux du Commissariat général au Plan, qui a paru à la fin du mois de juin 1992.

Les transports représentent 4,1 % de la richesse nationale, 15 % de la consommation des ménages français et emploient 860 000 personnes.

Malgré une stagnation conjoncturelle, on s'attend à ce qu'ils croissent fortement d'ici 20 ans avec la mise en place de l'Union Européenne. Les exigences de qualité des utilisateurs s'accroîtront également, de même que le souci de nos concitoyens de mieux préserver l'environnement et le cadre de vie.

Dans ce contexte, quelle devrait être la politique française des transports à moyen et long terme ?

Les conclusions du rapport sont intéressantes : nécessité d'inscrire les investissements en infrastructures dans une politique cohérente d'aménagement du territoire ; préservation du cadre de vie ; association d'un financement d'infrastructures nouvelles et de «modulations» tarifaires ou modales incitatives.

Sur la base de ce rapport, le Gouvernement a retenu, lors du Conseil des Ministres du 15 juillet 1992, les principes suivants : complémentarité entre les modes de transports ; développement des transports combinés, associant les

camions et le chemin de fer ; meilleure prise en compte de la sécurité et de l'environnement.

- C'est ensuite, et surtout, le rapport de M. Gilbert **CARRERE**, conseiller maître à la Cour des Comptes, «**Transports, destination 2002**» sur les infrastructures de transport, remis en juillet 1992 au ministre en charge des Transports, au terme d'un débat «national» de neuf mois.

Toute la question, en ce domaine, est de parvenir à arbitrer entre l'intérêt du plus grand nombre et les intérêts privés. La proposition faite par le rapport, dans cette perspective, d'un **débat d'orientation au Parlement** ne peut que retenir le soutien de votre Commission des Affaires économiques et du Plan.

La mission Carrère offre d'accélérer la décentralisation en transférant aux régions les crédits d'Etat affectés aux services régionaux de la SNCF et aux départements une partie de la voirie nationale. Elle propose que les régions élaborent des schémas multimodaux de transports.

Elle souhaite donner aux responsables des transports urbains la liberté tarifaire et le droit d'adapter le versement transport payé par les entreprises sur les salaires.

Le rapport développe les améliorations possibles pour que les enquêtes publiques préalables à la construction d'infrastructures soient plus accessibles au public. Les débats sur les objectifs et le tracé de la liaison envisagée ne suffisant pas, il est prévu la création d'une instance d'évaluation et de suivi du projet capable de maintenir le dialogue entre l'autorité décisionnaire et le public.

Comme certains usagers ne supportent pas le vrai coût d'une infrastructure, il est proposé de prendre en compte les coûts externes (environnement, sécurité) dans les calculs précédant le choix d'un mode et sa tarification. Par exemple, les poids lourds devraient voir alourdis le montant des péages et les taxes sur le gazole ou à l'essieu. Une telle proposition ne recueille évidemment pas l'assentiment des professionnels. Par exemple, le contribuable devrait cesser de compenser les trop bas tarifs des bus, des trains et des métros d'Ile-de-France. **L'utilisateur devrait donc payer, autant que faire se peut, le juste prix** selon l'itinéraire, la période et l'encombrement puisque la modulation des péages autoroutiers, selon ces trois paramètres, est vivement encouragée.

La mission Carrère demande que l'Etat et les collectivités territoriales limitent l'usage de la voiture dans les centres-villes, favorisent les transports urbains et les transports combinés aménagent le réseau fluvial à grand gabarit Seine-Nord et Rhône-Rhin. Elle ne craint pas de proposer l'étude d'une péréquation financière entre les autoroutes et les routes nationales et une meilleure association des capitaux privés au financement des infrastructures.

La mission suggère la mise en oeuvre, dans le cadre de la préparation du lancement du XI<sup>e</sup> plan (à partir de 1993), d'une étude dite « plurimodale ». Plus simplement, il s'agit d'engager des études comparatives en termes de coûts-avantages entre les différents modes de transport possibles.

Même si ce rapport reste un exercice théorique, son élaboration aura eu une vertu : celle de montrer que le processus de décision en matière d'infrastructures de transport est actuellement inadéquat. Votre Commission des Affaires économiques et du Plan attend donc avec le plus grand intérêt les propositions que ne manquera pas de faire sur ce point le Gouvernement dans le cadre de l'élaboration du XI<sup>e</sup> Plan.

- C'est, pour finir, le rapport Agnelli-Monod de l'« European Round Table » sur les infrastructures, discuté à la conférence européenne organisée à Lisbonne en juin 1992.

Ce rapport souligne à la fois la nécessité d'infrastructures liant les divers pays de la Communauté européenne et d'une collaboration entre financement public et investissement privé.

## **EXPOSÉ GÉNÉRAL.**

**Votre Commission des Affaires économiques et du Plan a souhaité éclairer le vote du Sénat par une synthèse par mode de transport.**

**Seront, dans cette perspective, successivement étudiés :**

- les transports ferroviaires ;**
- les transports collectifs urbains en province.**

**\***

**\*      \***

## CHAPITRE PREMIER

### La S.N.C.F.

Les transports ferroviaires représentaient, en 1991, une valeur de 45,4 milliards de francs selon l'INSEE, ce qui les place loin derrière les transports routiers qui, eux, représentaient quelque 125,2 milliards de francs pour la même année 1991.

L'année 1991 n'aura pas été faste pour les transports ferroviaires dont le trafic a, selon l'INSEE, fléchi de 2,2 %.

Trois séries d'informations méritent d'être portées à la connaissance du Sénat s'agissant de la SNCF. Elles ont respectivement trait aux problèmes généraux de l'établissement, au trafic et, enfin, au réseau.

#### I. LES PROBLÈMES GÉNÉRAUX DE L'ÉTABLISSEMENT

Parmi les principaux problèmes qui se posent à la SNCF sur un plan général, il faut citer successivement : la recherche de l'équilibre financier ; la gestion du personnel ; la politique de la recherche ; enfin, la coopération européenne.

##### A. LES DIFFICULTÉS DE L'ÉQUILIBRE FINANCIER

Soumise à un statut d'autonomie de gestion sur la base de la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982, la SNCF est confrontée à des difficultés pour assurer son équilibre financier.

## **1. Les résultats pour 1992**

Le budget d'exploitation de l'exercice 1992, arrêté par le Conseil d'administration du 19 décembre 1991, prévoyait un résultat déficitaire de 778 millions de francs.

Les premiers mois de 1992 ont confirmé l'atonie du marché des transports de voyageurs, dont le recul observé en 1991 allait au-delà de l'effet mécanique du ralentissement de la consommation des ménages. On constate, depuis quelques mois, une stabilisation de ce trafic.

En revanche, l'évolution constatée conduit, pour une hypothèse de trafic inchangée, à une révision en baisse de la prévision des recettes fret (- 200 MF), à laquelle il faut ajouter une diminution des recettes du Sernam de l'ordre de 110 MF.

Plusieurs causes conduisent à une hausse des dépenses salariales :

- l'apurement de l'accord salarial 1991 et son incidence sur les salaires 1992 (+ 167 MF)
- l'accord salarial 1992 signé le 2 juin 1992 (+ 105 MF)
- le taux de glissement-vieillesse-technicité (GVT) réestimé à + 1,2 % (+ 131 MF)
- l'accroissement des indemnités et allocations principalement en raison de l'augmentation des frais de déplacement liés à l'exécution des travaux (+ 154 MF).

Si les autres dépenses d'exploitation restent relativement stables ou trouvent leur contrepartie en recettes (subvention pour études et travaux), les charges financières nettes augmentent, du fait, notamment, de la situation de trésorerie de l'entreprise moins bonne que prévue initialement.

Selon les plus récentes informations, le résultat comptable passe donc de - 778 millions de francs à - 2,45 milliards de francs.

## 2. La modernisation de la gestion comptable

Parallèlement à la mise en place du nouveau système informatisé de réservations et de billetterie "Socrate", a été développé un autre projet, baptisé "Aristote", visant à exploiter au mieux les informations collectées. "Aristote" va remplacer le système comptable -que certains considèrent comme obsolète et inefficace- utilisé par la SNCF : aujourd'hui, la seule comptabilisation du chiffre d'affaires clients à partir de bordereaux ne mobilise, en effet, pas moins de 3 000 agents.

"Aristote" est un réseau informatique grâce auquel les informations recueillies «sur le terrain» vont pouvoir remonter quotidiennement au siège afin de produire des tableaux de bord permettant de calculer au plus juste la constitution des trains ou de moduler la tarification au coup par coup. Ces données seront traitées par un ordinateur parallèle Teradata, un des plus puissants actuellement sur le marché pour ce type d'applications.

«Aristote» permettra, en outre, la consolidation en cinq jours des données mensuelles qui nécessite encore jusqu'à deux mois de délai.

«Aristote», dont le coût est estimé à 300 millions de francs, entrera en fonctionnement un mois après Socrate soit au printemps 1993.

### B. LA POLITIQUE DE GESTION DU PERSONNEL.

La réduction du trafic de la SNCF en 1991 a nécessité une adaptation de l'entreprise afin que celle-ci continue à remplir ses missions. Cette application conduit notamment à une diminution des effectifs en 1992 ; cette diminution ne résulte pas de licenciements, mais est, selon les informations fournies, uniquement liée aux départs en retraite. Rappelons que l'établissement compte encore quelque 200 000 employés et que le contrat de plan prévoit une réduction de 22 000 postes d'ici à 1994, sauf erreur. Parallèlement, les recrutements sont conformes (même supérieurs) aux prescriptions du contrat de plan (3 400 agents en moyenne par an) ; en effet, la SNCF a recruté 9 300 agents au cours des deux années 1990 et 1991, et elle prévoit d'en recruter 3 000 en 1992. La politique sociale se traduit

notamment par la modernisation de la grille des rémunérations et un programme de formation professionnelle. Ainsi, en 1990, le budget de la formation professionnelle s'est élevé à 2 200 millions de francs, et un accord a été signé avec les organisations syndicales pour développer la formation, notamment celle des agents les moins qualifiés. En application de cet accord, l'Etat a signé avec la SNCF, en août 1991, une convention par laquelle il s'est engagé à verser une participation de 1 911 000 francs pour cette opération dont le coût total est de 5 200 000 francs et qui concerne les personnels les moins qualifiés.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan, tout en saluant les efforts menés pour le personnel, observe que les effectifs des filiales ont cru sensiblement de 1985 à 1991 (+ 6 000 emplois). Elle estime que, si le statut des personnels est un frein à l'emploi, il convient de réviser celui-ci conventionnellement, sauf à courir le risque d'assister à un démembrement progressif de l'établissement au profit de filiales ou du secteur privé.

### C. LA POLITIQUE DE LA RECHERCHE

Depuis un an, la SNCF est dotée d'une direction de la recherche qui a non seulement la maîtrise d'oeuvre de grands projets mais également la charge de coordonner « l'animation de l'innovation » au sein de l'entreprise. Cette direction, qui emploie 130 ingénieurs et techniciens, a investi, l'an dernier, 350 millions. L'essentiel de ce budget a été consacré à quelques programmes : la grande vitesse, la régulation du trafic et le fret.

S'agissant des TGV de quatrième génération, les caractéristiques sont désormais connues : il s'agira d'un matériel à deux niveaux, capable de rouler sur des réseaux alimentés en courants différents et à une vitesse commerciale de 350 km/h. Ce nouveau train innovera dans nombre de domaines : la motorisation, l'utilisation des matériaux composites, les systèmes de freinage, l'aérodynamique et l'acoustique. Le coût de ce programme avoisine les 600 millions sur cinq ans. Une rame prototype sera prête fin 1996-début 1997.

Le projet le plus lourd de changements pour l'exploitation future du réseau SNCF semble cependant « Astrée ». Ce nouveau système de commande et de contrôle du trafic va permettre aux trains de se positionner les uns par rapport aux autres, grâce à

l'informatique embarquée, et en se passant de la signalisation au sol. Des gains de débit du trafic de l'ordre de 20 % sont attendus. Un test expérimenté en banlieue parisienne va être étendu à la région Paris-Est sur 600 km de lignes. L'extension à grande échelle de cet équipement pourrait être décidée en 1993. Environ 70 millions par an sont dépensés dans ce programme auquel participent les Allemands.

Dans le secteur du fret, la SNCF est en train d'achever l'étude d'un projet de chantier robotisé permettant le transbordement rapide de conteneurs ou caisses mobiles. Ce projet "Commutor" a pour but de remplacer le passage des wagons dans une gare de triage. Depuis trois ans, une centaine de millions ont été dépensés dans ce projet pour lequel un site expérimental a été construit en région parisienne. La direction de la recherche explore, en outre, deux directions dans ce même domaine du fret. Le projet le plus avancé concerne le transport de colis express par TGV spéciaux qui rayonneraient, chaque nuit, vers une quinzaine de destinations en Europe à partir d'une plate-forme centrale implantée à Roissy. L'autre projet -l'autoroute ferroviaire pour le transport rapide de camions ou de conteneurs- est encore à l'ébauche mais pourrait déboucher, dans la prochaine décennie, sur un des investissements les plus lourds auxquels la SNCF a jamais eu à faire face.

#### D. LA COOPÉRATION EUROPÉENNE

Ayant signé, en mai 1992, avec ses partenaires européens une déclaration, la SNCF attend de la Communauté européenne qu'elle développe une politique globale des transports, que celle-ci veille à une harmonisation de la concurrence entre les modes et que chacun de ces modes prenne effectivement en charge les coûts externes qu'ils occasionnent à la collectivité.

Sur le droit d'accès aux réseaux, un compromis acceptable et satisfaisant a, semble-t-il, été trouvé. Le texte sur ce point doit entrer en vigueur le 1er janvier 1993.

Votre commission des Affaires économiques et du Plan émet toutefois des réserves quant aux incitations auxquelles la Commission de la Communauté européenne pourrait se livrer sur ce dossier. L'aménagement de la concurrence intra-européenne sur la base de la directive communautaire du 21 juillet 1991 est une chose. La protection du tissu industriel et commercial dans chaque pays d'Europe en est une autre.

## II. LE RESEAU

Tel qu'il se présente aujourd'hui, le réseau de la SNCF voit s'infléchir la distorsion entre le réseau TGV, porteur d'avenir, et le réseau conventionnel où la modernisation est moins apparente et où la tentation de se défaire de la charge des dessertes les moins fréquentées est forte.

### A LA « DÉFAUSSE » DE LA CHARGE DE CERTAINES DESSERTES SUR LES RÉGIONS : UNE TENTATION

La SNCF paraît de plus en plus tentée d'abandonner ou de transférer les dessertes qui grèvent ses comptes et ne répondent à aucune logique industrielle mais au seul souci d'aménagement du territoire dans l'espace rural.

Depuis 1985-1987, la SNCF et les régions ont, certes, amélioré leurs relations, réfléchissant, en particulier, sur de nouveaux matériels comme un automoteur de nouvelle génération conçu en collaboration avec les élus locaux. C'est, en effet, à cette époque qu'ont été mis en place les trains express régionaux (TER). Aujourd'hui, ces rames aux couleurs des collectivités locales parcourent plus de 21 000 km de réseau. L'Etat y a investi 3,6 milliards de francs pour 1990, quant aux régions, en 5 ans, elles y ont consacré 1,6 milliard de francs dont les trois quarts ont servi à acquérir du matériel roulant. Les premières conventions liant pour 5 ans la SNCF à chacune des régions ayant été passées à partir de 1985, ces accords sont actuellement en phase de renouvellement. Onze d'entre eux ont déjà été reconduits et six sont en passe de l'être.

Aujourd'hui, la SNCF se déclare prête, « si les régions le souhaitent, à travailler avec chacune d'entre elles sur la préparation des prochains contrats de plan 1994-1998 afin de les aider à déterminer les investissements qui pourraient leur être le plus utiles ». Elle se propose d'élargir son partenariat avec les régions en « l'étendant progressivement à un ensemble de trains plus vastes que celui qui avait été défini en 1985 ».

Votre commission des Affaires économiques et du Plan forme le vœu que le dialogue entre la SNCF et les régions sur le réseau des « TER » soit aussi structurant que possible dans

**une perspective d'aménagement du territoire et de soutien économique de l'espace rural.**

Au demeurant, les réalisations en ce domaine sont parfois remarquables : témoin, le train régional à grande vitesse Strasbourg/Mulhouse (V200) qui circule depuis l'automne 1991.

Mais à supposer que la SNCF règle progressivement le cas des lignes secondaires, le problème ne serait pas résolu pour autant. Car de nombreuses grandes lignes classiques sont également déficitaires. 80 % de la marge d'exploitation de 3 milliards réalisée sur les grandes lignes est, en effet, dégagée par dix des cinquante grandes lignes.

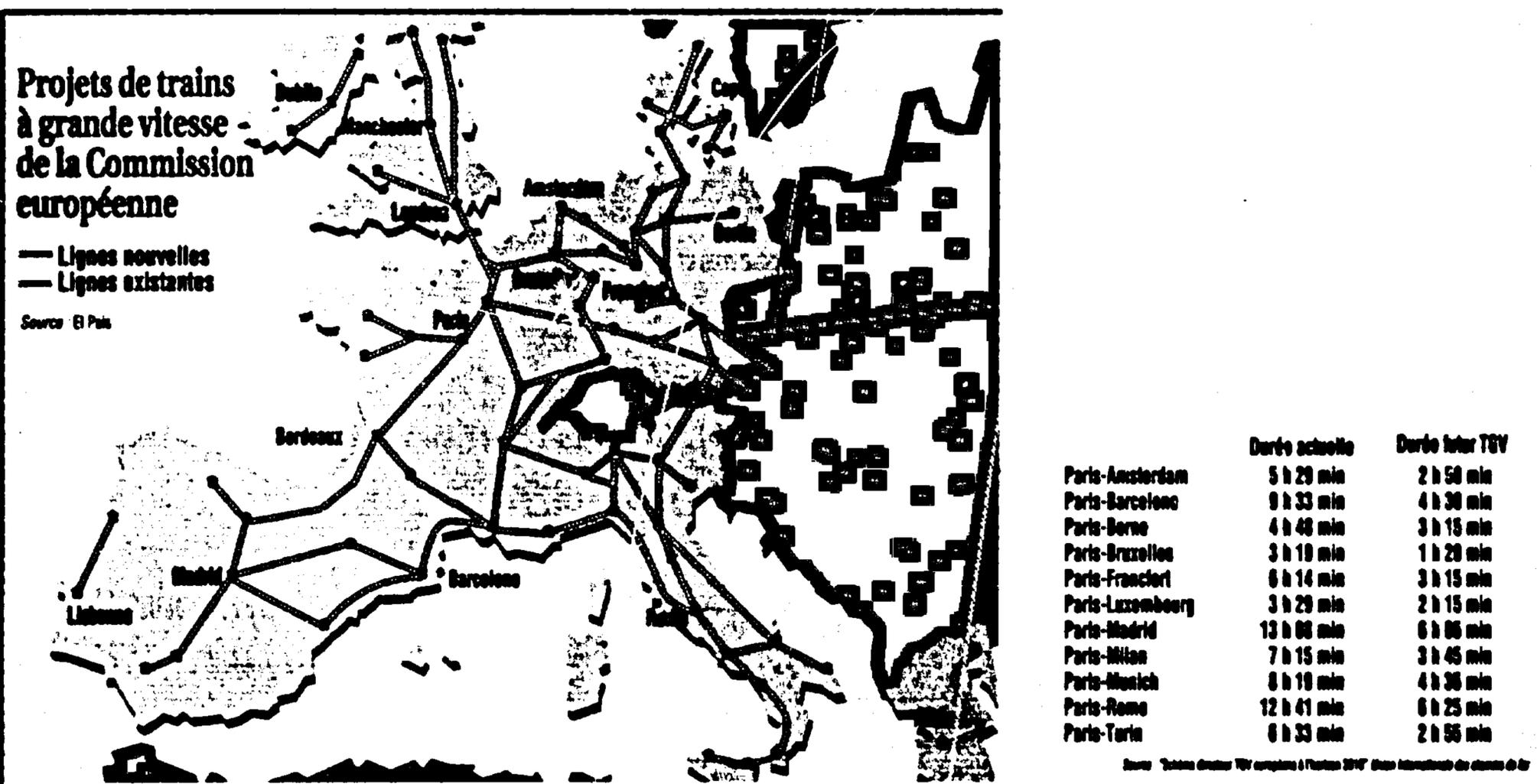
#### **B. LE DIFFICILE PROBLÈME DES EXTENSIONS DU RÉSEAU TGV**

Alors que la ligne TGV «Nord» (Paris-Lille) sera desservie à compter du 23 mai 1993, et que le trafic entre Paris et le Nord devrait augmenter de 40 % d'ici à 1997, le réseau TGV est, en quelque sorte, victime de son succès. Ayant goûté à la satisfaction de voir Le Mans et Tours à une heure seulement de Paris, les usagers souhaiteraient, à présent, que de nombreuses directions fassent l'objet d'une valorisation TGV. Cela n'est évidemment pas possible dans tous les cas.

Le Gouvernement a engagé, dès janvier 1989, les réflexions qui devaient conduire à l'élaboration d'un schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse. Ce schéma qui prétend s'appuyer sur la double logique de l'aménagement du territoire et de l'intégration européenne a été approuvé par décret le 1er avril 1992.

Rappelons que la Commission européenne a, de son côté, proposé, en 1991, un nouveau schéma de mise en place d'un réseau à grande vitesse d'ici à l'an 2010 : 9 000 kilomètres de lignes nouvelles, 15 000 kilomètres d'extension de lignes existantes et 1 200 kilomètres de lignes transversales. Une quinzaine de villes, principalement situées aux frontières, seraient les articulations de ce réseau européen. Mais la future carte de l'Europe ferroviaire ne s'arrête pas aux frontières des pays de la Communauté européenne. Ainsi, la Suisse qui a toujours souligné l'importance qu'elle accorde au

transport ferroviaire a décidé, dès 1989, de la construction de la NEAT, nouvelle voie de chemin de fer transalpine.



### 1. Le TGV «Est» : la nécessaire connexion avec l'ICE allemand

Le TGV Est est un des projets retenus au schéma directeur. Par ailleurs, il est inscrit au réseau européen de trains à grande vitesse proposé en décembre 1990 par le groupe de travail à haut niveau de la Commission des communautés européennes. A la suite du comité interministériel d'aménagement du territoire du 14 mai 1991, le ministre chargé des transports a demandé à la SNCF d'entreprendre les études et les concertations en vue de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du TGV Est.

Le coût du projet est évalué à 22,5 milliards de francs pour la réalisation des lignes et entre 3 et 6 milliards de francs pour le matériel roulant.

Bien entendu, les élus Alsaciens sont très désireux de voir se concrétiser au plus tôt le projet de TGV «Est» via Strasbourg, dont les études d'avant projet sommaire ont été entamées en juin 1992. La

difficulté pour ces élus est de trouver une voie de conciliation entre les partisans du TGV «Est» et les partisans d'un TGV «Rhin-Rhône».

Pour résoudre la question du financement, une proposition de loi (n° 71 Sénat 1989-1990) a été déposée dès le 22 septembre 1989 notamment par nos collègues MM. Haenel, Hoeffel et Rudloff. Cette proposition a été renvoyée à notre Commission des Affaires économiques et du Plan où elle fait l'objet d'un examen approfondi.

La difficulté pour le projet TGV «Est» tenait, au départ, à ce que sa rentabilité dégagerait, faute d'une connexion sur le réseau allemand, un taux de l'ordre de 4,5 %, alors que le seuil minimal de rentabilité fixé par la SNCF est de 8 %. En revanche, le taux de rentabilité en cas de connexion sur le réseau allemand pourrait -selon certains experts- dépasser 11 %.

Or, il convient de rappeler que le ministre français de l'équipement, du logement et des transports, et le ministre allemand des transports, ont signé un accord relatif à la liaison ferroviaire à grande vitesse Paris-est de la France- sud-ouest de l'Allemagne, lors des 59e rencontres franco-allemandes des 21 et 22 mai 1992. La coordination des réseaux ferroviaires assurera une liaison directe entre les deux pays, améliorera la circulation des personnes et renforcera les échanges. A l'avenir, il sera possible d'aller de Paris à Munich en quatre heures quarante cinq, de Paris à Francfort en trois heures trente et de Paris à Berlin en six heures trente. En amorçant la réalisation de deux grands axes européens à grande vitesse, de Paris à l'Autriche et la Hongrie par Munich et de Paris à Moscou par Francfort et Berlin, c'est un pas de la construction d'une nouvelle Europe. L'accord signé par les deux ministres vise à coordonner le développement des infrastructures à réaliser dans les deux pays pour relier les réseaux ferroviaires à grande vitesse allemand et français via Strasbourg et Sarrebruck. Il est prévu que les réalisations s'effectueront selon des montages financiers qui restent à mettre au point, en fonction de la programmation des moyens à établir avec les collectivités publiques (Communauté européenne, Etat, collectivités territoriales) et, le cas échéant, des partenaires privés.

En tout état de cause, le ministre chargé des transports a décidé de confier à M. Philippe Essig une nouvelle mission en vue de trouver des solutions originales de financement de ce projet de façon à permettre une décision définitive sur le TGV Est. Le rapport de M. Essig a été transmis au Ministre ainsi qu'au Ministère de l'Economie et des Finances au cours de l'été 1992 et rendu public au début d'octobre. On ne peut pas dire que ses conclusions suscitent partout l'enthousiasme :

- création d'une société d'économie mixte associant l'État, les collectivités territoriales, la SNCF et des investisseurs privés pour financer les infrastructures ;

- action sur la tarification, le prix des billets étant supérieur à ceux délivrés sur le TGV «Atlantique»

La convention d'études avec les collectivités territoriales sera mise en oeuvre cet automne pour une première phase d'élaboration du tracé de 80 millions de francs. L'enquête d'utilité publique sera lancée en 1993, et les travaux d'infrastructures ne débiteront, au mieux, qu'en 1995.

## **2. Le TGV «Rhin-Rhône»**

Une liaison TGV «Rhin-Rhône» Mulhouse-Lyon est défendue, notamment par les milieux économiques du Haut-Rhin (Chambre de commerce et d'industrie de Mulhouse, etc...) mais aussi par certains établissements de crédit (BNP, Société de banque suisse).

Cette liaison, opérée au prix de la création d'une section TGV Mulhouse-Dôle-Dijon raccordée au TGV Sud Est, permettrait une connexion sur le réseau à grande vitesse (ICE) allemand à hauteur de Bâle. La rentabilité de cette liaison irait de 5,9 % à 8,4 % selon les sections.

Le ministre de l'Économie et des Finances ayant déclaré le 27 février 1992 le TGV «Rhin-Rhône» comme «prioritaire», le lancement des études préalables est, semble-t-il, attendu impatiemment.

## **3. Le TGV «France-Italie» : la liaison alpine**

Le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, approuvé par décret du 1er avril 1992, a retenu le projet d'une liaison transalpine. L'importance stratégique de ce projet l'a fait reconnaître comme «maillon clé» par le schéma directeur européen étudié par la Commission de la communauté européenne avec les administrations des États membres et les réseaux des chemins de fer regroupés au sein de la communauté des chemins de fer européens.

Conformément à la circulaire n° 91-61 du 2 août 1991 relative à l'établissement des projets de lignes nouvelles ferroviaires à grande vitesse, les études préliminaires ont été engagées le 20 décembre 1991 sur l'ensemble du trajet Lyon-Montmélian. Cette phase d'études doit déboucher sur une comparaison précise des différents fuseaux qui apparaîtraient a priori envisageables. Elle doit permettre le choix de l'un des fuseaux étudiés pour le futur tracé. Par la suite sera engagée la phase des études d'avant-projet sommaire, dont l'objectif est de déterminer précisément le tracé à l'intérieur du fuseau de base retenu, permettant ainsi la mise en oeuvre des procédures de réservation des emprises du projet.

#### 4. Le TGV «Paris-Toulouse»

Une ligne de train à grande vitesse Paris-Toulouse, via Bordeaux, dont la construction est évaluée à 80 milliards de francs, pourrait être construite d'ici à une dizaine d'années. Ce projet de ligne, qui doit passer à l'est de Bordeaux et qui a, semble-t-il, déjà provoqué la mobilisation d'associations de défense de l'environnement dans le vignoble bordelais, mettrait Toulouse à 2 h 30 de la capitale, au lieu de 5 h 10 pour le TGV actuel.

Une décision gouvernementale doit, en tout état de cause, être prise avant de passer au stade des études préliminaires dont le financement a été trouvé. Avec une telle ligne, la SNCF pourrait, selon certains spécialistes, acquérir la moitié du marché des transports entre Paris et Toulouse.

#### 5. Le TGV «Méditerranée» : un tracé très contesté

Au service d'été 1992, la première phase de l'interconnexion des TGV en Ile-de-France s'est poursuivie par la création d'un aller-retour Tours-Lyon.

La mise en service de la partie Nord du contournement de Lyon est prévue en décembre 1992 (première phase).

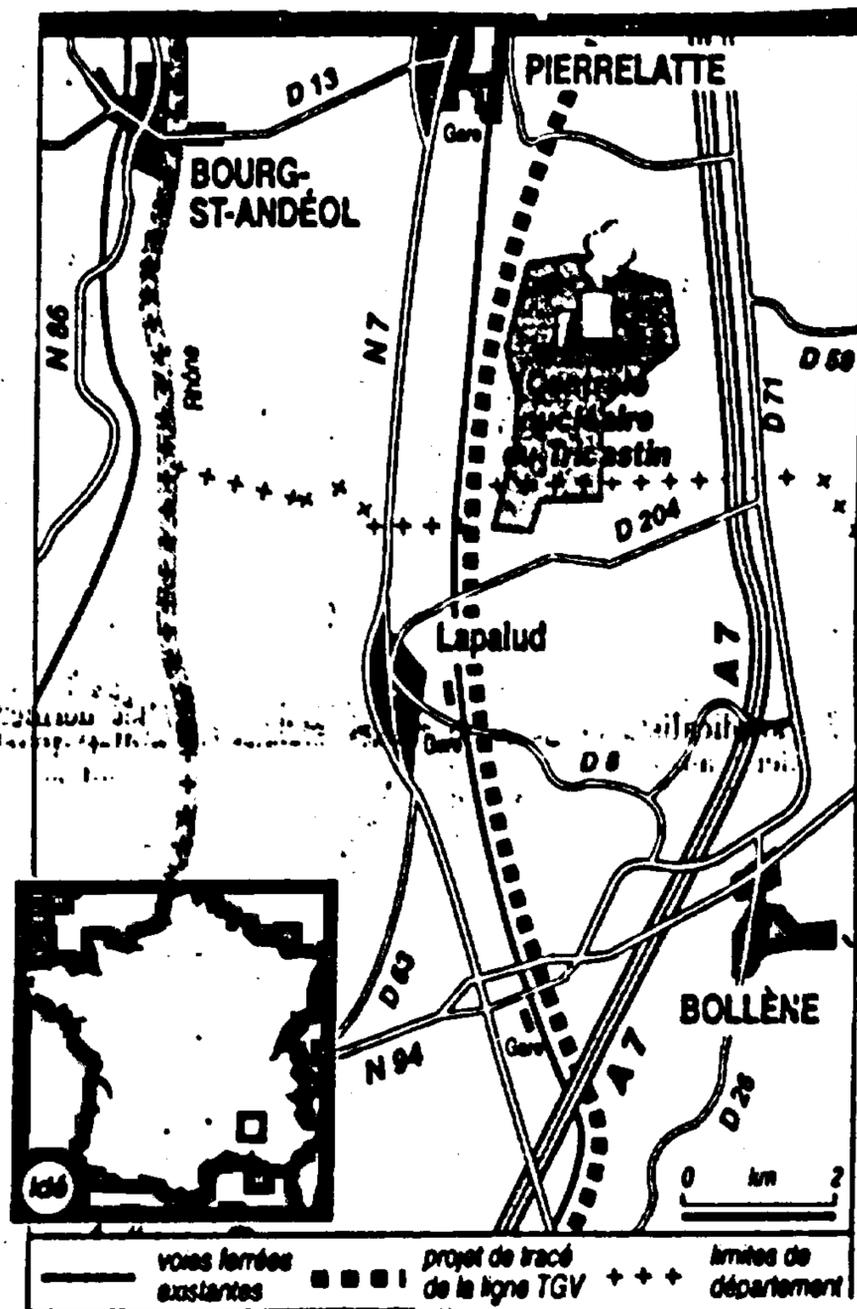
Par ailleurs, une commission d'experts indépendants a été nommée le 2 juin 1992 par le Ministre chargé des Transports afin de «piloter la phase de transparence et de préparation à l'enquête publique sur le projet TGV-Méditerranée». Des manifestations

d'opposants au tracé futur de cette ligne avaient, on s'en souvient, fortement perturbé la régularité de la circulation ferroviaire au cours de l'été 1991.

La commission d'experts a rendu son rapport à la fin de septembre 1992. Ses conclusions ne vont pas dans le sens des revendications écologistes.

Elle rejette, en effet, le recours aux seuls couloirs d'infrastructures existants. Elle suggère, en outre, de desservir les centre-villes en formant des noeuds intermodaux (TGV, air, route).

En outre, le rapport du cabinet Sector -expert indépendant qui avait été commis à l'automne de 1991- sur l'analyse des risques que présente le tracé ouest du futur TGV-«Méditerranée» avec le site nucléaire et chimique du Tricastin (Drôme) a été rendu public à la fin août 1992.



Le risque proprement nucléaire serait minime. En outre, dans l'hypothèse d'un accident de type Seveso (alerte chimique), l'étude établit que *le danger est négligeable dans le cas d'un TGV traversant le site à 300 kilomètre heure (vitesse normale) et faible à 30 kilomètres heure (marche à vue). Pour un TGV immobilisé auprès du site industriel, l'étude montre que l'obturation des clapets des*

*prises d'air des rames et l'arrêt de la ventilation durant le passage du nuage toxique, suivis de l'ouverture des portes immédiatement après l'alerte, maintiennent les voyageurs à l'intérieur de la rame à l'abri du risque de malaises, même si dans certaines conditions météorologiques défavorables ces derniers peuvent ressentir des irritations», notent les experts.*

En clair, si le TGV est étanche, les risques sont mineurs. **Les anciennes rames qui circuleront sur la future ligne seront donc reconditionnées** pour être munies de ces clapets d'obturation. Le problème ne se pose pas avec les futures rames «réseau» du TGV qui en seront équipées.

On remarquera que le **Collège de la prévention des risques technologiques**, qui a rendu son avis le 7 octobre 1992, est d'un avis divergent et que, selon lui le tracé Ouest, entre Montélimar et Orange, apparaît «comme un cas d'école de ce qu'il ne faut pas faire».

L'enquête publique permettra de trancher ce débat.

## **6. Le TGV «Atlantique»**

Depuis le début de l'année 1992, la ville de Lorient est desservie par le TGV «Atlantique» (4 aller-retour TGV par jour en semaine et desserte renforcée en fin de semaine) grâce à l'électrification de Rennes - Lorient et Savenay - Redon.

L'électrification de Lorient-Quimper permettra la mise en service de la desserte Paris-Quimper au service d'hiver 1992/1993.

Les premiers TGV Paris-La Rochelle devraient être opérationnels au service d'hiver 1993/1994, grâce à l'électrification de Poitiers-La Rochelle.

### **III. LE TRAFIC**

#### **A. LE TRAFIC DES VOYAGEURS : LE TGV ACCROÎT LES DISTORSIONS**

Avec des résultats plutôt contrastés, le trafic des voyageurs suscite plus de sujets de préoccupation que de satisfaction. On étudiera ainsi successivement : les résultats décevants de 1991-1992 ; les problèmes de sécurité des transports de voyageurs ; la politique tarifaire. En revanche, la mise en place prochaine d'un nouveau système de réservations et de billetterie est porteuse d'espoir.

##### **1. Les résultats décevants de 1991-1992**

● Selon l'INSEE, alors que l'ensemble du trafic de voyageurs avait enregistré une croissance ralentie de 1,9 % en 1991 (dernière année connue), le trafic ferroviaire de voyageurs a diminué de 2,2 % pour la même année et ce, malgré la vive croissance du trafic TGV (+ 20 %) due à la mise en service du TGV «Atlantique» en septembre 1990. Le trafic sur les lignes du réseau principal a, en effet, fléchi de 11,3 %.

Il reste que, par rapport au premier semestre 1991, le trafic sur les six premiers mois de 1992 enregistre une progression de + 3,9 % pour le TGV Sud Est et de + 17,6 % pour le TGV «Atlantique».

Le tableau suivant donne l'évolution du trafic de la SNCF par secteur d'activité pour les cinq dernières années ainsi que les premiers mois de l'année 1992 :

	1987(*)	1988	1989	1990	1991	5 premiers mois		
						1991	1992	92/91 %
<b>RESEAU PRINCIPAL voyageurs</b>	(milliards de voyageurs - km)							
-TGV			0,53	3,80	6,91	2,60	3,06	17,9
-TGV Sud-Est	9,81	10,49	10,98	11,12	10,96	4,58	4,77	4,2
-Autres trains Grandes lignes	35,01	36,94	36,72	32,75	28,29 (p)	.	.	.
<b>Total Grandes lignes</b>	<b>44,82</b>	<b>47,43</b>	<b>48,23</b>	<b>47,67</b>	<b>46,16 (p)</b>	.	.	.
-Services régionaux hors Ile-de-France	5,59	5,96	6,02	6,10	6,19 (p)	.	.	.
<b>Total réseau principal</b>	<b>50,41</b>	<b>53,39</b>	<b>54,25</b>	<b>53,77</b>	<b>52,35</b>	<b>21,00</b>	<b>21,54</b>	<b>2,6</b>
<b>SERVICES REGIONAUX D'ILE-DE-FRANCE</b>	<b>9,26</b>	<b>9,54</b>	<b>9,78</b>	<b>9,97</b>	<b>9,95</b>	<b>4,31</b>	<b>4,21</b>	<b>-2,4</b>
<b>ENSEMBLE DU TRAFIC VOYAGEURS</b>	<b>59,67</b>	<b>62,93</b>	<b>64,03</b>	<b>63,74</b>	<b>62,30</b>	<b>25,31</b>	<b>25,74</b>	<b>1,7</b>
<b>TRAFIC FRET :</b>	(milliards de tonnes - km)							
- TRAFIC WAGONS	49,79	50,67	51,56	49,68	49,40	21,03	20,63	-1,9
- SERVLAM	0,81	0,86	0,89	0,99	1,23	0,49	0,55	11,9

(\*) Trafic affecté par les grèves de janvier 1987.

La lecture du Journal officiel montre, à travers les questions écrites nombreuses posées au Ministre en charge des Transports, au long de l'année, combien les dysfonctionnements du trafic conventionnel sont nombreux.

Bornons nous à citer la ligne C du RER, les approches de la Gare du Nord à Paris, la ligne Châlons sur Marne-Vitry le François-Saint Dizier.

## **2. La sécurité des transports de voyageurs : une préoccupation**

**La catastrophe ferroviaire survenue le 17 octobre 1991 à Melun a été ressentie comme un drame national et a fortement marqué les usagers. A partir des enseignements que retient la commission administrative d'enquête sur cet accident, il a été demandé à la SNCF d'accélérer son programme de mise en place du système de contrôle de vitesse par balises, de soumettre un programme de renforcement des actions déjà engagées pour maintenir la forte mobilisation des personnels et de mettre à profit le développement des liaisons radio pour améliorer la circulation de l'information entre les services techniques en gare et les trains. Enfin, il lui a été demandé de prévoir l'équipement des engins de traction en dispositifs d'enregistrement «boite noire» pour autant que ceux-ci soient mieux protégés en cas de collision et qui permette une meilleure exploitation des informations recueillies sur le fonctionnement du train.**

**En ce qui concerne plus particulièrement le programme de mise en place du système de contrôle de vitesse connu sous le nom de «KVB», la mise en oeuvre de ce système sur les lignes de la SNCF est actuellement entrée dans sa phase opérationnelle. Il est prévu d'équiper 5 100 signaux sur l'ensemble du réseau pour fin 1993 ; en parallèle, l'équipement des 3 500 engins de traction électrique se poursuit. Le coût global de ce projet représente 2,2 milliards de francs. Cet effort important devrait être poursuivi par un nouveau programme visant à équiper également la totalité des signaux d'arrêt absolu et de leurs signaux d'annonce des lignes électrifiées (soit 12 000 signaux supplémentaires) et une part importante des engins diesel (soit 700 engins de traction, dont 4650 autorails), pour un coût de plus de 2 milliards de francs.**

Le rythme d'application du système devrait s'accélérer dès 1992. Ainsi, le parc d'un peu plus de 500 engins équipés fin 1991 devrait désormais s'accroître de 900 engins nouveaux chaque année. Le caractère temporaire de cette charge mais aussi l'impossibilité pour les installations de certains ateliers d'accueillir la totalité des engins concernés ont conduit la SNCF à faire réaliser une partie des travaux d'équipement des engins moteurs par des entreprises qualifiées. Cela a été le cas pour l'atelier d'Hellemmes qui est l'un de ceux dont le programme est le plus chargé. Le développement du système de contrôle de vitesse devrait permettre d'accroître le niveau de sécurité

En 1993, les mesures techniques déjà prises seront étendues pour améliorer la sûreté dans les trains de nuit et concrétiser la protection des ateliers TGV.

Enfin, la SNCF a décidé l'étude d'un schéma directeur de télésurveillance dont les conclusions, à la fin de 1992, devraient permettre un commencement de réalisation des centres superviseurs à partir de 1993.

### **3. Les tarifs**

L'augmentation de 2,8 % des tarifs annoncée en cours d'année a été diversement accueillie. Selon l'association Indecosa-CGT de défense des consommateurs, cette augmentation serait, en réalité, la résultante d'augmentations modulées touchant plus particulièrement : les courtes distances, soit moins de 100 km (+ 5 à + 6 %) ; les coupons mensuels demi-tarif : + 4,2 % ; les forfaits mensuels : + 6,4 % ; enfin, les abonnements pour les travailleurs et les scolaires : + 4,8 %.

Votre commission des Affaires économiques et du Plan ne peut que s'interroger sur le caractère substantiel de ces observations.

Pour elle, la révision à la hausse de la politique tarifaire, décidée par la SNCF, est un moyen d'améliorer la rentabilité, mais elle a, évidemment, une limite, imposée par la concurrence avec la route.

### **4. Réservations et billetterie : un nouveau système informatisé**

La SNCF achève la mise au point du système informatique «Socrate». Ce projet a été conçu à partir de «Sabre», d'American Airlines, le plus grand système de réservation du marché, en fonction depuis trente ans. «Socrate» devrait permettre à la SNCF de se hisser au niveau d'efficacité des compagnies aériennes.

Le système émettra plus de 400 millions de billets chaque année, correspondant à 840 millions de voyages sur les grandes lignes et les lignes de banlieue. Plus de 30 000 terminaux et automates de réservation (3 000 seront mis en place d'ici à trois ans) lui seront connectés. Installés dans les gares ou les agences de voyages, ils prendront en charge 1,3 million de transactions par jour. Le projet aura mobilisé jusqu'à 650 informaticiens durant quatre ans (dont une centaine d'American Airlines), pour un coût de 1 milliard de francs. A elle seule, la cellule qualité, détachée de Sema Group, comprenait 90 personnes.

A l'instar de «Sabre», «Socrate» ira au-delà de la vente de billets pour proposer divers services, telle la location de chambres d'hôtel ou de voitures. Il permettra aussi la gestion de la forte

croissance attendue des réservations liée au développement du réseau TGV. Avec les tronçons Paris-Londres, TGV Nord, le contournement de Lyon et l'interconnexion autour de Marne-la-Vallée, ces dernières devraient passer de 30 millions aujourd'hui à 130 millions en 1995.

Mais, surtout, «Socrate» va affiner la gestion du remplissage des trains. Les tarifs seront modulés en fonction du remplissage de chaque train. Et des opérations de marketing ponctuelles pourront être lancées selon les données recueillies.

En aval, les clients auront la possibilité de réserver directement leurs places à partir de leur minitel. Un service où l'ergonomie a été particulièrement travaillée, les informations (tarifs, mais aussi relevé exact des places disponibles) correspondant à chaque train. Au cas où plus aucune place ne serait disponible dans le train choisi, le système sera capable de réorienter le client vers un autre choix en intégrant les différentes possibilités tarifaires proposées : carte Vermeil, carte Kiwi ou autres.

Lancé en mars 1989, «Socrate» sera, en principe, totalement achevé en mars 1993.

## B. LE TRAFIC DES MARCHANDISES

Après avoir brièvement analysé les résultats pour 1991-1992 et tracé le tableau actuel de la situation par catégories de marchandises transportées, votre Commission des Affaires économiques et du Plan souhaite attirer l'attention du Sénat sur sa préoccupation s'agissant des matières dangereuses mais surtout sur deux projets probablement porteurs d'avenir : le TGV «fret» et le transport combine rail-route.

### 1. Les résultats de 1991-1992

S'agissant du trafic de marchandises, mesuré en tonnes/kilomètres, alors que globalement la progression a été de 1,9 % en 1991, le trafic ferroviaire, avec 137 millions de tonnes transportées a marqué un léger retrait (- 0,6 %) au premier semestre de 1992.

En outre, le léger mieux observé au second semestre de 1991, ne s'est pas poursuivi, ce qui a conduit à ramener les objectifs

pour 1992 au niveau de ceux de l'année passée, soit 25,2 milliards de tonnes-kilomètres.

Cette situation s'explique par la morosité de l'économie en général et par les difficultés de la manutention portuaire.

Les recettes du département fret ont représenté 7,2 milliards de francs en 1991 et devraient atteindre 7,3 milliards de francs en 1992, chiffre légèrement inférieur aux prévisions en raison des pertes portuaires.

Il faut souligner, en 1991, l'augmentation du trafic des expéditions acheminées par le SERNAM (+ 24,2 %).

Les grandes orientations stratégiques du département fret répondent essentiellement aux quatre préoccupations que sont la qualité, l'Europe, le Tunnel sous la Manche et l'environnement.

## **2. La situation actuelle par catégories de marchandises transportées**

Au niveau des marchés regroupés dans le département fret - grande industrie, les situations sont plus diversifiées.

Pour le marché de la sidérurgie, la situation est assez bonne en ce qui concerne les produits plats, essentiellement destinés à l'industrie automobile et plus difficile pour les produits longs. Il est vraisemblable que la baisse assez spectaculaire du transit de produits longs entre le Benelux et l'Italie soit due à une concurrence active des pays de l'Est sur le marché italien.

Le marché de la ferraille se porte bien après avoir connu une sorte de passage à vide ces dernières années. Ce renversement de tendance semble lié à une révision de stratégie des sidérurgistes qui ont tendance à favoriser les fours électriques, consommateurs de ferraille, par rapport à la fonte. Ces ferrailles sont transportées de plus en plus en wagons couverts pour en respecter la qualité. Le marché de la sidérurgie reste la première activité du département et Fret SNCF continue à y investir avec la sortie de 200 wagons Shimms (bâchés pour transport de coils) commandés il y a deux ans et la commande prochaine d'une centaine de Shimms au gabarit britannique. De même, les revêtements de qualité pour les wagons de la sidérurgie se poursuivent.

**Le marché de l'automobile** reste un peu morose en 1992 même si ses résultats marquent une progression par rapport à l'année dernière qui était, elle «très morose». Une progression de 1 à 1,5 % par an est attendue.

Là encore, les réflexions portent sur les questions de qualité, en collaboration avec Gefco et la Cat. Fret SNCF se prépare également au marché des automobiles japonaises d'importation qui devrait atteindre les deux millions d'unités avant la fin de ce siècle dont un million au moins devrait arriver par voie maritime.

**Le marché de la chimie et des métaux non ferreux** est marqué par l'absence d'hivers et donc de besoins en sel de déneigement. Le recul de ce marché est donc important mais, apparemment, sans perte de parts de marché. Transeurochem continue, pour sa part, à se développer et dispose maintenant de 75 caisses mobiles. Le trafic de 50 000 t de 1991 devrait doubler en 1992. Cependant, son rôle est de servir de catalyseur du transport de produits chimiques en caisses mobiles et non pas de faire du volume. Le niveau des prix ne le permet d'ailleurs pas.

**Le marché de l'énergie** est en butte, en ce qui concerne les produits pétroliers, à la concurrence croissante des conduites mais de bons espoirs persistent pour l'alimentation des aéroports. Les gaz liquéfiés sont en bonne position, notamment sur l'Italie. La situation des combustibles minéraux solides est, elle aussi, contrastée. D'une part, l'EDF utilise davantage de charbons importés mais d'autres consommateurs, comme les cimenteries, ont de plus en plus recours aux déchets. Les investissements les plus marquants de ce secteur concernent les 1 500 tombereaux E 79 qui ont été dotés de planchers métalliques, supprimant les fuites. Les projets de transport combiné de produits pétroliers restent, en revanche, au point mort, faute d'intéresser des partenaires pétroliers.

**Le marché des matériaux**, enfin, devrait connaître une assez bonne année 1992 car le chemin de fer est bien placé pour livrer des granulats sur un certain nombre de grands chantiers comme l'A5 ou pour retirer des déblais comme à la Très Grande Bibliothèque. Les réflexions portent actuellement sur l'amélioration de la productivité de ces transports massifs. A noter que les «transports en service» effectués pour le compte de la SNCF vont dorénavant faire l'objet d'une approche commerciale et font leur entrée au département Grande industrie-fret sous forme d'une agence qui réalisera entre 1,2 et 1,4 milliard de francs de chiffre d'affaires. Le calcul des coûts d'infrastructure, demandé par la Communauté européenne, en sera facilité.

### **3. Les transports ferroviaires de matières dangereuses**

Divers incidents (ex : présence d'un wagon de déchets radioactifs à la gare de Drancy en Seine Saint-Denis au début de 1992) posent régulièrement la question du transport des matières dangereuses par la voie ferrée.

L'interdiction de tout passage de wagons de matières dangereuses sur les voies traversant des agglomérations apparaît techniquement impossible dans la mesure où le problème se pose sur de nombreux points du réseau ferroviaire et où vouloir éviter les zones habitées reviendrait à supprimer tout transport de matières dangereuses par chemin de fer. Le report de ce trafic sur la route ne serait pas une solution plus sûre, pour votre Commission des Affaires économiques et du Plan, les accidents de poids lourds étant eux-mêmes plus fréquents que ceux de chemin de fer et pouvant également mettre des populations en danger.

La SNCF met en place des plans «matières dangereuses» dans les triages selon un plan type d'intervention en cas d'accident de transport mis au point conjointement avec le ministère de l'intérieur, direction de la sécurité civile, qui a donné des informations sur ce point aux préfets depuis 1990.

### **4. Le TGV fret : un projet**

La direction du matériel de la SNCF vient de donner son accord technique au TGV «fret». Il s'agit d'un projet dont la réalisation coûterait environ 2 milliards de francs au total, soit le plus important investissement jamais réalisé par la compagnie dans le domaine du fret.

La Poste montre déjà l'exemple et fait rouler deux rames de TGV sur le réseau Sud-Est pour transporter la presse, du courrier et des petits colis. Mais, pour la SNCF, le TGV fret met sur les rails un nouveau concept du transport de marchandises, en rupture avec le fret ferroviaire classique.

Le TGV fret, limité à une charge à l'essieu de 17 tonnes, pourra tracter 100 tonnes de marchandises à 300 km/h à raison de 2 000 francs la tonne par kilomètre.

Ce «super train» de marchandises qui pourrait être mis en service à partir de l'an 2000 sera exclusivement adapté au transport (de nuit) de marchandises. Multicourant (au moins quadricourant) pour circuler sur plusieurs réseaux européens et composé de huit voitures, ce nouveau chemin de fer sera doté du gabarit du TGV deux niveaux, dont il devrait tirer l'essentiel de la technologie, à savoir une plus grande capacité pour une structure allégée.

Outre les suspensions qui seront renforcées, le changement le plus notable portera sur l'aménagement des voitures. Chacune renfermera cinq conteneurs accessibles par cinq portes en vis-à-vis.

Un plancher à rouleaux amovibles facilitera les opérations de manutention, comme dans les avions-cargos.

Proche des TGV classiques, système de climatisation en moins, le TGV fret devrait être réalisable pour un niveau de coût comparable (environ 80 millions de francs la rame).

Le critère économique a été décisif dans ce premier choix de configuration. Le projet originel, qui consistait à intégrer les conteneurs dans l'architecture même des voitures, a été abandonné car trop cher. L'aspect purement «traction» ne représente cependant que la moitié du coût du fret, à égalité avec la logistique (ramassage, tri, distribution des marchandises...). Ce même partage se retrouve dans le montage financier du projet. La SNCF devra développer, puis amortir des solutions logistiques adaptées à la grande vitesse dans les gares desservies et connexées aux autres modes de transport, en particulier l'avion.

Des études réalisées et financées avec Aeroports de Paris portent sur l'opportunité d'installer la base d'un réseau TGV fret à Roissy-Charles de Gaulle, seul aéroport parisien ouvert au trafic de nuit. Une plaque tournante idéale pour organiser le transport intermodal des marchandises (avion-train grande vitesse). Une société d'ingénierie spécialisée dans les automatismes étudie l'architecture générale de fonctionnement du centre d'activité ferroviaire qui sera implanté à proximité.

Le TGV vise à relayer voire à concurrencer, sur des distances de 300 à 1 200 kilomètres, le fret aérien à un prix inférieur. Comme lui, il capterait des marchandises de faible densité à haute valeur ajoutée. Autrement dit le fret urgent (colis, documents,

denrées périssables, produits pharmaceutiques, produits «juste à temps»...) et la messagerie, deux marchés en développement. La SNCF cible notamment les «intégrateurs», comme DHL, avec lequel elle a mené une première expérience concluante entre l'aéroport de Bruxelles et Paris.

Dans l'hypothèse d'une flotte de départ d'une demi-douzaine de rames pour desservir l'Europe six nuits par semaine, le TGV fret pourrait transporter jusqu'à 300 000 tonnes de marchandises par an.

La rentabilité s'établirait autour d'un taux de remplissage de 60 %, au niveau de 180 000 tonnes.

## 5. La lente progression du transport combiné rail/route

### • Vers un réseau européen ?

Sur le plan européen, bien qu'il se soit accru rapidement durant les cinq dernières années, le transport combiné rail/route représente toujours moins de 4 % du trafic international de marchandises dans la Communauté.

Or, sur de longues distances (600 km au moins) ce mode de transport combine les avantages, des deux moyens de transport (flexibilité, haute qualité, meilleur respect de l'environnement, économie d'énergie...)

Pour faire face aux défis de l'augmentation importante de la demande d'ici la fin du siècle (+ 30 à 40 % au moins) et respecter les engagements de la Communauté en matière d'émission de gaz carbonique, «le développement du transport combiné s'avère indispensable» estime t'on à la DG VII que dirige le commissaire européen Karel Van Miert

Dans la mesure où un système intermodal peut réduire les coûts sur les longues distances, il est susceptible de jouer un rôle important pour diminuer les désavantages dont souffrent les régions périphériques. Pour les régions centrales de la Communauté, il devrait permettre de lutter efficacement contre la congestion.

La Commission de la Communauté européenne consciente des distorsions importantes dont souffre le marché des transports (le

marché du transport routier ne reflète pas les coûts actuels), propose d'intervenir en faveur du système intermodal.

La commission a proposé, le 10 juin 1992, d'adopter un réseau ferroviaire et de voies navigables sur les axes voisins de ceux sur lesquels un trafic routier important et sur une longue distance s'effectue actuellement.

Pour le chemin de fer, la Commission de la Communauté européenne propose que le réseau soit réalisé à l'horizon 2005 en deux étapes.

La première étape de cinq ans consisterait en l'achèvement des travaux nécessaires à la réalisation du réseau.

La seconde étape consisterait à mettre le réseau au gabarit minimum afin qu'il puisse autoriser le passage des conteneurs et des caisses mobiles standardisées au niveau européen.

Notre pays est concerné par les itinéraires de transit Grande-Bretagne, Benelux, Suisse, Italie, et Scandinavie, Allemagne, Péninsule Ibérique.

La Commission de la Communauté européenne envisage d'intervenir dans ce cadre en proposant de participer financièrement à hauteur de 20 à 30 % aux travaux entrepris par les Etats, par ailleurs autorisés sans doute jusqu'en 1998 à pratiquer une politique d'aide aux investissements en terminaux et moyens de transbordement.

La Commission de la Communauté européenne a prévu de prendre l'initiative de lancer des projets pilotes sur certains axes reliant les pays périphériques au centre de la Communauté en aidant les partenaires à réunir les conditions d'exploitation les plus favorables (investissements locaux, échange de données etc...). Un premier projet est en cours de montage sur l'axe Péninsule Ibérique - Allemagne du Nord dans lequel la France est naturellement impliquée.

#### ● Des résultats un peu décevants jusqu'à présent en France

Le transport combiné rail/route a renoué avec la croissance en 1991-1992 mais en s'adjugeant, en France, 15 % du trafic ferroviaire et 6,5 % du trafic routier, le transport combiné ne

réalise que 10 % de son marché potentiel estimé à 95 millions de tonnes pour les flux à plus de 400 km. La concurrence que lui livre le transport routier explique en partie ces résultats décevants. C'est ainsi qu'est née l'idée de mettre en place un schéma de transport combiné plus performant.

Compte tenu des évolutions récentes de l'offre, 1993 devrait aussi être une année de croissance et le trafic combiné pourrait atteindre 9 milliards de tonnes-kilomètres.

Les réflexions actuellement en cours au Ministère des Transports mettent en évidence que la poursuite d'une croissance soutenue (permettant d'atteindre un niveau de trafic de 14 milliards de tonnes-kilomètres en 1998) nécessitera dès 1993 un effort d'investissement de l'ordre de trois milliards de francs 92 réparti sur cinq à six ans. Un peu plus de la moitié de cette somme devrait être consacrée aux installations terminales, le reste étant affecté à l'amélioration des techniques d'exploitation (transbordement automatisé Commutor), à la mise au gabarit B+ des tunnels et au renouvellement des matériels de transport.

La SNCF propose, pour l'instant, deux types de services en matière de transport combiné. Sur les axes où le trafic est suffisant, elle met en place des trains entiers (trains-blocs), compétitifs car circulant de nuit entre 120 km/h et 160 km/h. Là où la demande est insuffisante, le transport est assuré par wagons isolés, accrochés en fonction des disponibilités aux trains de marchandises conventionnels, c'est-à-dire prisonniers des gares de triage. S'ensuivent des acheminements lents et aléatoires. C'est sur ce type de liaison que la SNCF et les opérateurs français du combiné (CNC et sa filiale Novatrans) cherchent à améliorer leur offre en mettant en place un réseau en étoile avec tri central (hub) en région parisienne.

Ce «hub» central, situé près de Paris, devrait rapidement être à même d'accueillir, entre 23 heures et 4 heures, douze trains soit 200 wagons qui, la même nuit, repartirait vers une vingtaine de chantiers de transport combiné répartis dans l'Hexagone. Le marché pourrait s'élargir dans les deux ans, nécessitant la constitution de 70 à 90 trains par jour, soit de 300 à 320 wagons. A partir de 400 wagons nécessaires, un deuxième «hub» ouvrirait en province et, à plus long terme, la SNCF s'appuiera sur Commutor, système de transbordement rapide et automatisé.

**Evolution du transport combiné  
Cumul sur les 7 premiers mois de 1992  
(en milliards de tonne/km)**

	1991	1992	%91/92
<b>Trafic intérieur : CNC + Novatrans</b>	2,05	2,17	5,89
<b>Trafic international : Inter Container + Novatrans</b>	2,22	2,47	10,92
<b>Global</b>	4,27	4,64	8,51

Concernant les liaisons internationales, un premier «hub» fonctionne, depuis cet été, à la demande d'Inter Container, près de Metz. Il assure les liaisons entre le Benelux, la Suisse, l'Italie et l'Espagne. Un second, situé près de Bruxelles, sert de plaque tournante entre la Belgique et l'Italie. A terme, le «hub» de la région parisienne devrait, lui aussi, devenir un noeud de correspondances pour le fer-routage entre la France, la Belgique (un Anvers-Paris circulera dès septembre), l'Espagne, l'Italie, l'Angleterre et l'Allemagne.

Ce nouvel élan apporté au transport combiné devrait permettre à ce dernier d'acheminer 20 millions de tonnes par an à la fin du siècle.

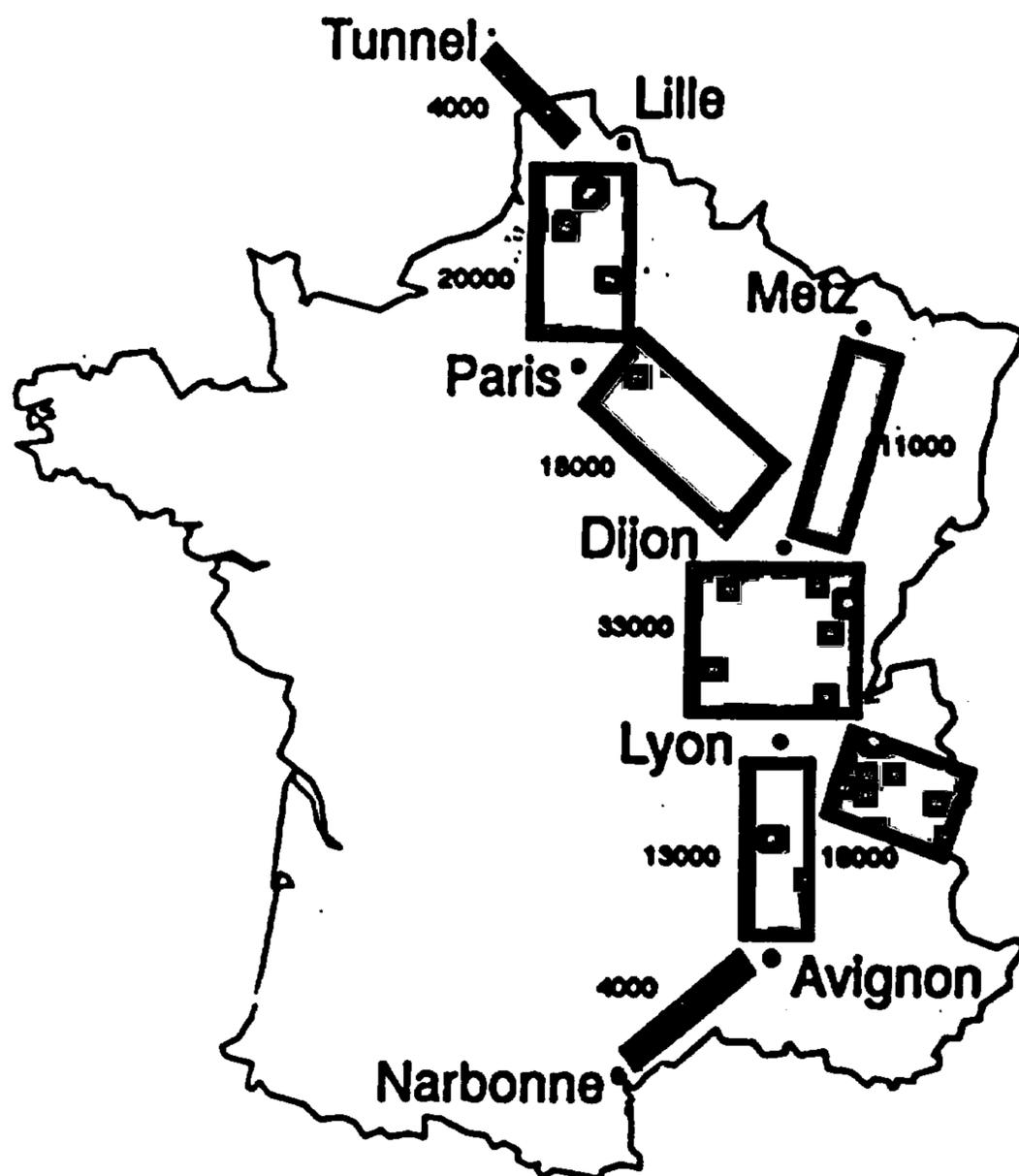
**● Vers un concept d'«autoroute ferroviaire» ?**

C'est au mois de février dernier que le directeur du fret révélait que la SNCF travaillait sur un nouveau concept d'une succession de poids lourds sur des wagons de chemin de fer : l'autoroute ferroviaire

Dans son récent rapport, le préfet Gilbert Carrère, à la suite de sa mission confiée par le Ministre chargé des Transports, évoque ce concept et prévoit, dans ses suggestions d'action, d'engager une étude intermodale sur les axes majeurs (Paris-Lille et Chalons-Lyon-Méditerranée). Comme le constate M. Carrère, «le seuil de pertinence du parcours ferroviaire se situant à 300 km, l'autoroute ferroviaire s'inscrit dans une logique de couloir» (au même titre qu'une autoroute). L'autoroute ferroviaire serait donc une ligne de

chemin de fer spécialisée dans le transport des marchandises, à savoir des camions pouvant peser jusqu'à 40 tonnes. La SNCF a donc travaillé sur un gabarit permettant le chargement de tous les types de camions (de 22,5 à 30 tonnes de charge à l'essieu) sur des wagons normaux. Il faut imaginer des convois de 1,5 km de longueur se succédant à 130 km/h toutes les dix minutes. Car c'est, semble-t-il, la fréquence étudiée actuellement par la SNCF. Autrement dit, il ne s'agirait plus de trains mais de métros transportant des poids lourds.

On a calculé que de telles navettes, fonctionnant 20 heures sur 24 avec un chargement de 75 camions, permettraient le transport d'environ 30 000 camions par jour, dans les deux sens confondus.



Potentiel routier en 2005 en nombre de camions par jour (deux sens réunis).

Pour autant que ce projet débouche, votre Commission des Affaires économiques et du Plan émet le vœu d'être tenue informée de son évolution et notamment des modalités du financement des infrastructures, des conditions d'équilibrage des charges d'exploitation et de la fixation des tarifs, eu égard aux difficultés rencontrées par les transporteurs routiers.

Aujourd'hui, le transport combiné non accompagné ne représente que 1,5 % du trafic routier total en Europe. Selon les experts, dans 10 ans, il en représentera 2 à 2,5 %.

Ce très gros investissement relève donc du débat de fond sur la politique globale des transports.

Au demeurant, même si le transport combiné fer/route non accompagné se développe fortement et voit ses chiffres multipliés par 3, il ne fera que prendre 1/3 de l'accroissement prévu des trafics routiers et n'apportera donc, sauf erreur, qu'une partie de la solution.

## CHAPITRE II

### La R.A.T.P.

Si l'on considère le trafic sur les lignes de la RATP, pour les six premiers mois de l'année 1992, on enregistre par rapport aux mêmes mois de 1991, une hausse de 1,9 % du trafic qui se décompose de la manière suivante :

- Métro	+ 1,34 %
RER	+ 2,51 %
- Bus Paris	+ 3,1 %
- Bus banlieue	+ 2,19 %

Cette hausse s'explique, selon les précisions fournies à votre Rapporteur, par une reprise progressive du trafic après une «longue période de marasme» suite aux événements de la guerre du Golfe.

L'augmentation prévisible du trafic en 1993, se situe aux environs de 0,8 %.

L'exercice 1992 qui s'achève a suscité en parts à peu près égales les sujets de satisfaction et les sujets de préoccupation.

#### I. LES SUJETS DE PRÉOCCUPATION

Parmi les préoccupations que l'on peut nourrir s'agissant de la R.A.T.P., il faut évoquer le financement de l'établissement et l'application du plan de décentralisation.

## A. LE PROBLÈME DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES

Pour 1993 (budget initial), l'ensemble des charges du compte de résultat pourrait s'élever à 19,6 milliards de francs, en progression de 4 % par rapport au budget initial de 1992 (18 908 MF).

Les principaux postes de charges sont susceptibles d'évoluer de la façon suivante :

- les charges de personnel de 4 % environ
- les matières et autres charges externes subiraient une hausse modérée de 3,9 %
- les charges financières augmenteraient de 4,5 %
- le poste aléas s'élèverait à 100 MF. Il correspond au taux habituel retenu soit 0,5 % de l'ensemble des charges.

Les produits des transports, qui pourraient augmenter de 4,4 % par rapport à ceux de 1992, peuvent être analysés comme suit :

- Recettes directes : + 5,5 % environ. Le trafic est conservé à son niveau prévu dans le budget initial de 1992 (soit 2 465 millions voyageurs) ;
- Compensations employeurs (V.T.) : + 5,6 %
- Reliquat V.T. : + 197 %
- Indemnité compensatrice : - 7 %.

Ces deux derniers postes subissent d'importantes évolutions résultant, selon la RATP, du déplafonnement de l'assiette du versement transport tel qu'il est proposé dans le projet de loi de finances pour 1993 : augmentation considérable du produit (+ 1 200 MF), accompagnée d'une baisse conséquente des taux d'application. Cette mesure permet de minorer d'autant les indemnités compensatrices versées aux entreprises de transport collectif en Ile-de-France.

Ces prévisions budgétaires sont faites sur la base d'une hausse tarifaire de 5,8 % à compter du 1er mai 1993.

● Le problème du financement des infrastructures de transport se pose avec acuité au moment où le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France prévoit d'importantes réalisations nouvelles pour satisfaire les besoins des usagers de transports en commun. Ces infrastructures, qu'il s'agisse de radiales ou de rocades, nécessiteront des moyens financiers supplémentaires. La proposition de la R.A.T.P. invitant à faire financer une partie des nouvelles lignes par les promoteurs immobiliers constitue une voie de recherche, pour résoudre ce problème.

Conformément aux conclusions du Comité interministériel pour l'aménagement du territoire du 3 octobre 1991, qui a souligné la nécessité de donner aux bénéficiaires directs ou indirects des transports publics, qu'il s'agisse, par exemple, des usagers, des employeurs ou des collectivités locales, un poids plus conforme, dans le financement de l'exploitation, à l'intérêt qu'ils en retirent, une étude sur le financement des transports parisiens a été engagée ; elle est conduite par M. Christian BROSSIER, ingénieur général des ponts et chaussées. Le groupe de travail qu'il préside déposera prochainement ses conclusions.

### ● Une mésaventure pour la RATP : ORLYVAL

Choisi en décembre 1987 de préférence au projet de la SNCF de prolongement de la ligne C du RER, Orlyval, métro automatique léger, a été mis en service le 2 octobre 1991 entre l'aéroport d'Orly et la ligne B du RER (station Antony).

La construction de ce métro a été coûteuse : 1,75 milliard de francs soit 500 millions de plus que le budget initial.

Il est exploité par une société qui regroupe, outre la RATP, Matra-Transfinex, Air Inter, la Lyonnaise des Eaux, ainsi que plusieurs banques, telles qu'Indosuez, le Crédit lyonnais, le Crédit local de France, la BNP mais aussi des banques étrangères (Barclay's, etc).

Orlyval s'est vu accorder par le syndicat des transports parisiens (STP) une concession d'exploitation valable jusqu'au 31 décembre 2021.

**Onze mois après sa mise en service, Orlyval se trouve confronté à des difficultés de financement très sérieuses.**

Pour la seule année 1991 (trois derniers mois), les pertes d'exploitation avaient atteint 58,1 millions de francs.

Les dettes atteignent selon certains experts 1,5 milliard de francs.

Les frais financiers supportés par la société sont de l'ordre de 175 millions de francs par an et les coûts d'exploitation atteignent 60 millions de francs par an.

Face à ces charges, les recettes sont insuffisantes. D'abord, les résultats du trafic peuvent être qualifiés de médiocres. Avec 1,2 million de passagers par an et 4 000 à 5 000 utilisateurs par jour, il est loin d'atteindre les prévisions initiales de 4,3 millions de passagers par an.

Ensuite, le rabais sur les tarifs, annoncé le 1er juillet 1992 -pour substantiel qu'il soit- (de 55 F à 42 F pour le billet) ne semble pas suffisant pour ramener l'équilibre financier dans un secteur où la concurrence existe (bus Air France, jet bus, Orlyrail, RATP bus, taxi).

Enfin, le concours exceptionnel de 80 millions de francs accordé par les actionnaires au printemps dernier n'aura pas été suffisant non plus.

**Votre Commission des Affaires économiques et du Plan conteste le jugement selon lequel les difficultés de la société Orlyval pourraient constituer l'échec patent du montage par des capitaux privés des infrastructures de transport en commun.**

Elle estime que les difficultés rencontrées reposent sur la sous-estimation initiale des inconvénients de la rupture de charge et du couplage avec le RER.

**Elle émet, en revanche, le souhait que la RATP, actionnaire de cette société prenne trois initiatives :**

- la première, consistant à financer la promotion de ce métro auprès de la clientèle. A l'évidence, il n'a, en effet, pas atteint une notoriété suffisante ;

la seconde, consistant à amoindrir les difficultés résultant de la rupture de charge (Val/RER) à la station d'Antony, en faisant en sorte que la correspondance s'effectue sur le même quai dans les deux sens.

la troisième consisterait à proposer la constitution d'une nouvelle structure financière.

Il paraît, en tout état de cause, totalement exclu de renoncer à une infrastructure qui -son coût de construction mis à part- a le mérite d'exister. Il convient donc d'en apprécier l'utilité publique et d'en tirer les conséquences financières.

## B. LES OBSTACLES AU PLAN DE DÉCENTRALISATION

L'exercice 1992 a été dominé, sur le plan social, par la grève largement suivie du mois d'avril. Les motifs de cette grève étaient -il est vrai- divers : contestation de la décentralisation de l'entreprise censée s'appuyer sur les chefs d'unités ; salaires ; primes.

La mise en place à partir de mai 1990 d'une nouvelle structure a donné des résultats.

La suppression de deux niveaux hiérarchiques a abouti à une incontestable simplification et a permis de raccourcir les circuits de décision.

Le poste de directeur-général ayant été supprimé, le président s'est adjoint une équipe de cinq directeurs.

Vingt départements ou services regrouperont les unités décentralisées. Leurs directeurs sont responsables devant la direction générale de la mise en oeuvre des orientations décidées, du bon fonctionnement de leur domaine et de la meilleure utilisation des moyens mis à leur disposition. Les unités décentralisées, au nombre de 83, se divisent en unités décentralisées opérationnelles. Ce sont ces dernières qui sont tournées vers le public. On en compte 13 pour le métro, 24 pour les autobus, 4 pour le R.E.R., une pour lutter contre la fraude, une autre pour la sécurité et enfin une unité de permanence. De taille moyenne, ne dépassant pas quelques centaines de personnes, elles disposent d'une marge de manoeuvre et de moyens propres. Elles sont constituées, par exemple, d'une ligne de métro ou d'un dépôt d'autobus.

Le passage par les chefs d'unités de contrats annuels d'objectifs (information, accueil, lutte contre la fraude ou l'absentéisme) est un facteur de motivation.

La distinction du grade et de l'emploi devrait permettre de substituer progressivement l'avancement au choix à l'ancienneté. La direction entend également éviter que ne constitue, au sein de la catégorie des conducteurs de rames, une « caste » minoritaire mais privilégiée en raison des répercussions sur les usagers de ses arrêts de travail.

**Sans méconnaître le droit de grève, votre Commission des Affaires économiques et du Plan émet le**

souhait que les revendications ne conduisent pas les agents de la R.A.T.P. à tenter de prendre en otages les usagers de la régie.

Dans cette perspective, elle accueille positivement l'annonce récente de la constitution d'un « conseil de sages », indépendant de l'entreprise, destiné à être un échelon de conciliation et de prévention des grèves. Encore faut-il que les organisations syndicales se prêtent à ce mécanisme.

## **II. LES SUJETS DE SATISFACTION**

### **A LA SÉCURITÉ : DES RÉSULTATS ENCOURAGEANTS**

En 1992, les efforts de la RATP ont porté à la fois sur le personnel affecté à la sécurité et sur les techniques nouvelles qui peuvent être utilisées en ce domaine.

Pour ses agents affectés à la sûreté des biens et des personnes, la RATP a mis en oeuvre une politique de formation : chaque jour, plus de 10 % des agents concernés sont en instruction, afin de répondre le mieux possible aux attentes des voyageurs.

Les brigades de surveillance de la RATP ont été augmentées de manière conséquente puisqu'elles sont passées de 310 membres en 1989 à 480 en 1992 ; ces effectifs seront portés à 530 en 1993 et 600 en 1994.

La RATP bénéficie, en outre, de la création du service unifié de police affecté aux réseaux de transport, placé sous un commandement unique, et doté de 320 fonctionnaires supplémentaires.

Parallèlement à ces dispositions, la RATP se dote de nouveaux moyens techniques. Les objectifs sont de protéger les sites et le matériel en alliant les techniques de télésurveillance et le gardiennage ; d'aider les voyageurs en difficulté en installant des bornes d'appel sur les quais des stations ; de permettre une détection plus rapide des délinquants grâce à la poursuite du programme de télésurveillance déjà en service dans quatre stations (les Halles, Strasbourg-Saint-Denis, République et Réaumur-Sébastopol) et à l'expérimentation du système d'Aide Informatisée à la Localisation des Equipes (AIGLE) pour les bus en difficulté. Ces moyens techniques sont à la disposition du PC Sécurité qui vient d'être créé et qui intègre

des équipements d'alarme, d'aide au diagnostic et au commandement opérationnel.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan émet le vif souhait que la réorganisation, annoncée par la R.A.T.P., de ses effectifs de même que le renforcement des moyens humains mis à disposition par la police nationale permette le retour à une fréquentation sans risque du métro, notamment au profit des enfants, des jeunes, des femmes seules et des personnes âgées.

#### B. LES GRAFFITIS : UNE AMÉLIORATION

Alors que 312 "graffiteurs" ont été interpellés en flagrant délit en 1991, la lutte contre les graffitis est poursuivie. Aujourd'hui, toutes les stations sont traitées contre ces «gribouillages», ce qui facilite leur nettoyage. A la fin de l'année, toutes les serrures d'accès aux stations seront remplacées en attendant un contrôle d'accès électronique prévu en 1998. Les voitures restent la cible des "taggers" et 300 d'entre elles sont nettoyées chaque nuit. Un plan de gardiennage des installations se mettra progressivement en place d'ici la fin de 1996.

La répression et la dissuasion ne sont pas les seules armes de la R.A.T.P. En même temps qu'était lancé le plan sécurité, ont été mises en oeuvre des actions de prévention. Des antennes de prévention ont été créées dans des banlieues où les adolescents se sont livrés à l'attaque des bus comme à Montfermeil ou à Aulnay-sous-Bois. L'opération «Coup de pouce» a, enfin, permis de réinsérer plusieurs dizaines de marginaux qui vivent dans le métro.

#### C. LES EXTENSIONS DU RÉSEAU

A compter du 1er avril 1992, la ligne n° 1 du métro a été prolongée du pont de Neuilly jusqu'à la Défense, concurremment avec le R.E.R. Le trafic attendu est de l'ordre de 23,2 millions de voyages par an. Ce prolongement et le tunnel routier, qui ont fait l'objet d'un avenant au contrat de plan en février 1986, ont coûté 1 034 millions de francs financés à 40 % par l'Etat, 20 % par la R.A.T.P. et 40 % par les collectivités territoriales.

Par ailleurs, la ligne A du R.E.R. a été prolongée sur 11 kilomètres jusqu'à Marne-la-Vallée/Chessy en Seine-et-Marne et dessert désormais le parc d'attractions de Disneyland. Le trafic attendu sur le nouveau tronçon est de 8,2 millions de voyages par an, dont 6 millions pour les visiteurs du parc, 0,7 million pour les employés sur le site et 1,5 million de résidents. Le coût de ce prolongement est de 939 millions de francs, réparti entre l'Etat (40 %), la région (40 %) et la RATP (20 %).

Trois autres gares devraient être ouvertes dans l'avenir sur ce tronçon : Bussy-Saint-Georges, qui desservira l'agglomération nouvelle à la fin de l'année ; la gare ouest pour la desserte du futur centre d'affaires lié au parc ; la gare de la Croix-Blanche, dont la réalisation n'est pas encore programmée.

Enfin, un tronçon de ligne de tramway reliant Bobigny à Saint Denis a été inauguré le 30 juin 1992.

Dès le début de l'année 1993, très probablement en janvier, sera mis en service un transport de type hectométrique reliant la station Noisy-le-Grand - Mont d'Est située sur la ligne A du RER à un ensemble de bureaux dénommé «Maille-Horizon» qui regroupe à terme plus de 12 000 emplois. Cette opération est réalisée et sera exploitée par une société anonyme filiale commune de la RATP et de TRANSCET.

Tout en exprimant sa satisfaction pour ces extensions, votre Commission des Affaires économiques et du Plan exprime le souhait d'une mise en oeuvre accélérée des projets «Eole» et «Meteor» d'une relance du projet de «batobus» accessible avec la carte orange ainsi que d'une amélioration dans les meilleurs délais de la zone d'activités d'Orly, à partir du RER C, de Choisy le Roi et de Créteil.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan exprime, pour finir le souhait que le projet de lignes «SK» élaboré par l'entreprise Soulé et la RATP pour la desserte des aéroports de Roissy débouche sur des résultats concrets.

### CHAPITRE III

## LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS EN PROVINCE

L'usage de la voiture individuelle demeure inéluctable en province, avec les conséquences que l'on connaît : encombrement des centres-villes, notamment dans les quartiers anciens, bruit et pollution, lenteur des communications.

L'idée qu'une politique active en faveur des transports en commun contribuera à compenser les effets nocifs de cet encombrement fait son chemin, non sans se heurter à des obstacles.

Ainsi, le trafic des transports collectifs en province a-t-il fléchi de 1,5 % en 1991 -dernière année connue- par rapport à 1990.

Les aides accordées par l'Etat aux collectivités locales de province en matière de transports urbains concernent, d'une part, la réalisation d'infrastructures de transport collectif en site propre (métros et tramways), subventions imputées au chapitre 63-41, article 21, et d'autre part les contrats de productivité et de modernisation de réseaux urbains, subventions imputées au chapitre 63-41, article 23.

● La dotation budgétaire d'un montant de 602 MF proposée, pour 1993, à l'article 21 est destinée d'une part à la poursuite ou à l'achèvement des opérations subventionnées en 1992.

- métro de Marseille - prolongement de la ligne 1
- métro de Lyon - prolongement nord de la ligne D
- VAL de Lille - prolongement des lignes 1 bis et 2
- tramway de Lille - modernisation
- VAL de Toulouse - ligne A
- tramway de Nantes - ligne 2

- tramway de Rouen - lignes 1 et 2

- tramway de Strasbourg - ligne 1.

La dotation de l'article 21 portera, d'autre part, sur la mise en chantier de deux opérations nouvelles dont la réalisation figurait dans l'engagement global du gouvernement de 2 milliards de francs couvrant la totalité du Xe Plan, à savoir Rennes et Bordeaux.

- Rennes, VAl., 1ère ligne

- Bordeaux, VAl., ligne A et B, 1ère phase.

● Les subventions de l'Etat pour l'aide à l'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains (chapitre 63-41 article 23) sont attribuées aux autorités organisatrices de transports urbains dans le cadre des contrats de modernisation pluriannuels.

Cette politique contractuelle en faveur de la modernisation des réseaux urbains de transport collectif vise, plus particulièrement, le soutien des réseaux de villes moyennes, la réalisation des axes lourds pour autobus, et l'amélioration de l'accessibilité à la ville pour tous.

L'Etat, dans le cadre des contrats de modernisation signés avec les autorités organisatrices, apporte son aide à la réalisation d'investissements dont l'efficacité permettra d'améliorer les conditions d'exploitation du réseau et le niveau du service offert à l'utilisateur.

L'aide concerne, en priorité, des aménagements de voirie en faveur des transports collectifs ; des aménagements liés à la réalisation de points d'échange inter-modaux ; la mise en place de systèmes d'aide à l'exploitation et de priorité aux feux ; la modernisation du matériel de billetterie, l'information et la promotion ; les véhicules pour personnes à mobilité réduite ; la desserte des quartiers en difficulté.

Le taux maximum de la subvention est de 30 % de la dépense subventionnable.

L'autorité organisatrice s'engage, pour sa part, sur la réalisation d'indicateurs de gestion, reflétant les améliorations apportées à la qualité du service offert à l'utilisateur, à la productivité du réseau et aux conditions financières de l'exploitation.

La dotation budgétaire demandée pour 1993 à l'article 23 est de 22 millions de francs.

Les priorités de l'Etat en matière de politique contractuelle viseront plus particulièrement, selon les informations

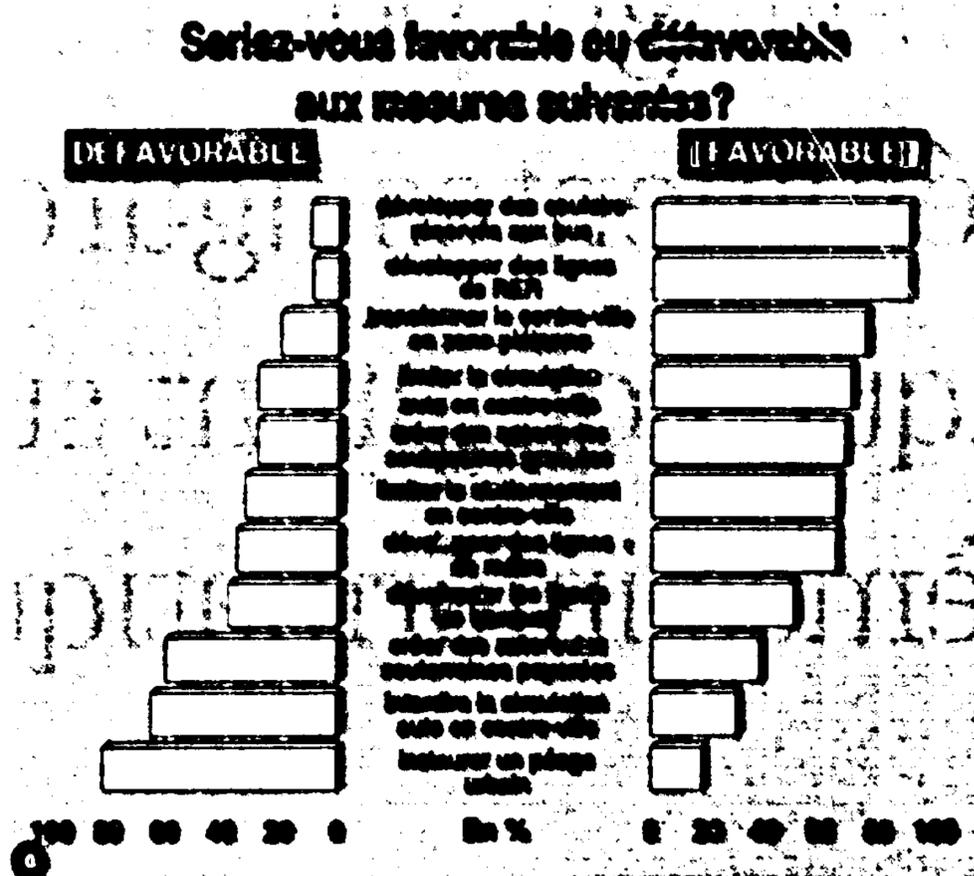
fournies à votre Rapporteur, la coopération entre réseaux urbains et non urbains ; le partage de voirie résultant d'une approche globale des déplacements ; la réalisation de sites propres et d'axes prioritaires pour bus.

### I. LES DIFFICULTÉS DES PROJETS « EN SITE PROPRE »

Les projets de transports collectifs urbains « en site propre », c'est-à-dire sur des espaces qui leur sont totalement réservés -comme le métro ou le tramway- se heurtent à de nombreuses difficultés en province. Ainsi, à Strasbourg le tramway ne l'a emporté qu'à l'issue de querelles politiques ; à Reims, un projet de tramway s'est en revanche heurté à l'opposition des commerçants ; à Rennes, le projet de « VAL » reste une ébauche conduite par Transdet à la demande d'une société d'économie mixte.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan reste persuadée que la volonté publique est une chose mais qu'elle ne saurait s'exercer qu'au terme d'un débat sur les infrastructures locales de transport, incluant une réflexion intermodale, une prise en compte de l'environnement et une vision globale du réseau avec ses pôles d'échanges.

Le tableau ci-dessous montre parfaitement les paradoxes de l'opinion publique sur ce sujet :

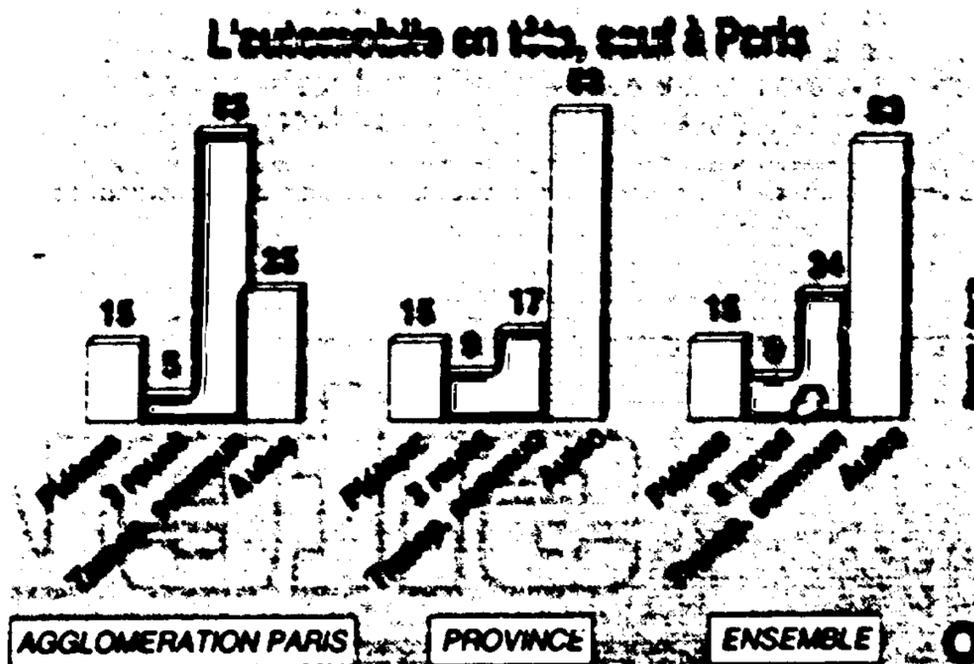
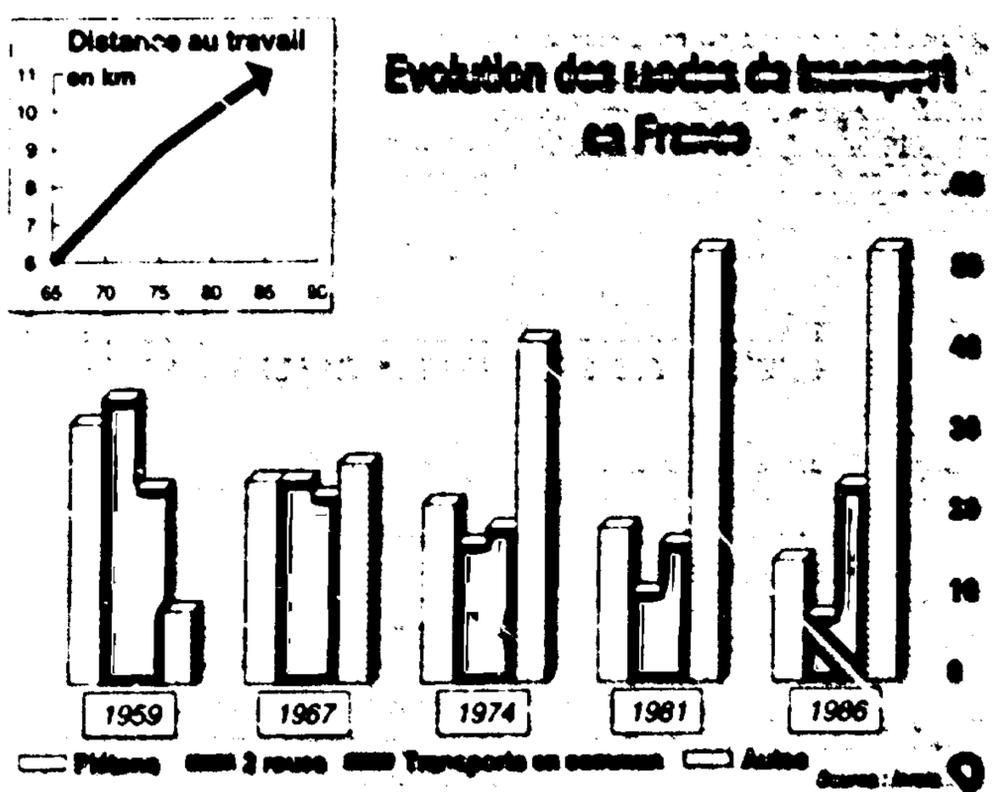


Source : Les Echos

## II. LA DÉCOUVERTE DU « MARKETING » : UNE NÉCESSITÉ

Pour réussir, un réseau de transports collectifs urbain en province ne doit pas se borner à assurer les déplacements de ce que l'on pourrait appeler une clientèle « captive » (enfants scolarisés et personnes âgées). Mais, pour attirer une autre clientèle (femmes seules, employés, cadres), il est indispensable de mener une réflexion en terme de produit. Des enquêtes doivent donc être menées auprès des usagers potentiels pour chaque ligne de desserte.

Les deux tableaux ci-dessous sont éclairants s'agissant des usagers :



Ce n'est qu'ensuite qu'il devient possible d'organiser l'amélioration de la desserte, par l'aménagement de parcours (couloirs réservés, feux de priorité, etc) ou la valorisation des matériels roulants voire l'aide à la circulation (système informatisé de gestion, guidage embarqué, etc). En clair, le débat financier n'est pas prioritaire : il convient d'organiser au préalable la réflexion qualitative sur les transports collectifs.

Ainsi, à Lille où la priorité budgétaire avait été donnée aux axes desservis par le VAL, la fréquentation des transports en commun est, selon les informations fournies à votre Rapporteur, inférieure de 8,5 % à la moyenne nationale de la fréquentation dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants.

### **III. LE PROBLÈME DU FINANCEMENT : LES CONTRAINTES ET LES ILLUSIONS**

Contrairement au Chef de l'Etat qui, ayant successivement reçu le Maire de Lyon en novembre 1991 puis les représentants de l'association des maires des grandes villes, des communautés urbaines et des villes moyennes, en juin 1992, estime le dossier des transports urbains en province « simple, clair et aveuglant » (1), votre Commission des Affaires économiques et du Plan accueille avec réserve les propositions faites en ce domaine.

Le chiffre de cent milliards a été avancé, s'agissant du volume d'investissements nécessaires pour porter remède à l'engorgement automobile dans les villes de province (en fait, 63 milliards pour les infrastructures et 23 milliards pour les réseaux d'autobus), le tout pour les douze à quinze prochaines années. On peut discuter ce chiffre dont la principale vertu reste cependant de faire image.

---

(1) cf *Le Monde* 19 juin 1992

Le tableau ci-dessous détaille ce besoin d'investissement :

**LE TRANSPORT COLLECTIF EN PROVINCE**  
recensement des besoins de financement (fév. 1992)

*En millions de francs*

Agglomération	Projets en cours de réalisation	Projets adoptés en cours de réalisation	Projets en cours de définition
Lyon	6.115	6.000	
Lille	8.044		
Marseille	500	710	8.300
Bordeaux		4.706	
Toulouse	3.440		
Nantes	694	900	
Nice	121		6.800
Rouen	1.890	450	
Strasbourg	1.763	950	
Grenoble		870	
Toulon			3.900 à 4.250
Rennes		2.580	> 100
Tours			1.000
Montpellier		152	
Dijon			8
Caen		1.368	
Le Mans			900
Reims			160
Amnecy			4

**Comment financer ce besoin ?**

Le maire de Lyon et l'association des Maires des grandes villes proposent d'instituer, à compter de 1994, un financement spécial, par la création d'un fonds régi par l'Etat, les régions et les agglomérations. Ce fonds serait alimenté principalement par une taxe additionnelle à la taxe sur les produits pétroliers (TIPP) de l'ordre de 10 centimes par litre, ce qui devrait assurer une ressource annuelle de 4 à 5 milliards de francs.

**Un tel projet pose au moins autant de problèmes qu'il en résout :**

- d'abord, il accroît la pression fiscale en étant créateur net d'impôt, à une époque où cette pression atteint les limites du supportable ;

- ensuite, il frappe non pas les usagers mais les contribuables ce qui est discutable sur le plan de la vérité des coûts ;

- ensuite encore, il frappe non seulement les automobilistes mais aussi les entreprises de transport routier déjà en difficulté (voir plus loin), ce qui, sur le plan de l'opportunité économique, est également discutable ;

Bien plus, un tel prélèvement aboutirait à faire payer aux ruraux -déjà bien déshérités- les conséquences de l'urbanisation aussi bien qu'aux habitants des villes, ce qui, sur le plan de l'équité, serait difficilement acceptable ;

- par ailleurs, il va à l'encontre de la décentralisation en confiant à l'Etat le soin de répartir -au prix d'un système de péréquation probablement complexe- une manne délocalisée. Or, l'encombrement des centres villes ne doit pas être un problème national : c'est un problème local ;

- pour finir, ce projet fait l'impasse sur une réflexion importante : pourquoi les usagers se détournent-ils des transports en commun en province ? A cela, il existe plusieurs raisons : la rigidité des dessertes, la lenteur des parcours, mais aussi -il ne faut pas le passer sous silence- la promiscuité et l'insécurité, ces deux derniers points ne trouvant pas forcément leur solution par la seule voie budgétaire.

Deux observations plus précises méritent d'être faites en guise de conclusion sur ce point.

La première est que des opérations en province peuvent trouver des financements. Ainsi la participation de la SNCF à une augmentation de capital de la société du métro de Marseille a-t-elle été approuvée par arrêté interministériel en date du 5 juin 1992.

La seconde est que la revendication financière pourrait, parfois, laisser place à des études plus approfondies de faisabilité des opérations en province. Ainsi, la mise en place du métro «Maggaly» à Lyon -projet excellent dans son principe- s'est-elle, semble-t-il, soldée par un «dérapage» de 400 millions de francs sur un coût final de 1,2 milliard de francs avec un surdimensionnement des capacités par rapport aux besoins, qui aboutit -sauf erreur- à un fonctionnement actuel de «Maggaly» à la moitié de son potentiel.

**Lors de l'examen par la Commission des Affaires économiques et du Plan des crédits relatifs aux Transports terrestres figurant au projet de loi de finances pour 1993, le rapporteur pour avis a estimé, à titre personnel, que l'adoption de ces crédits aurait pu être laissée à la sagesse du Sénat.**

**Toutefois, la commission a pris la décision de principe de ne pas exprimer d'avis sur les crédits budgétaires inscrits dans la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1993, compte tenu des conditions particulières de sa discussion.**