

N° 103

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1993 - 1994

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 novembre 1993.

## AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur  
le projet de loi de finances pour 1994, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE  
NATIONALE,

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, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Robert Calmejane, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, Raymond Cayrel, Gérard César, Roland Courteau, Marcel Daunay, Désiré Debavelaere, Jean Delaneau, Jean-Pierre Demezliat, Rodolphe Désiré, Michel Doublet, Pierre Dumas, Mme Josette Durriou, MM. Bernard Dussaut, Jean Faure, André Fossat, Aubert Garcia, Charles Ginésy, Jean Grandon, Georges Gruillot, Mme Anne Heinis, MM. Rémi Herment, Bernard Hugo, Roger Husson, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Jean-François Le Grand, Charles-Edmond Lenglet, Félix Leyzour, Maurice Lombard, René Marqués, 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, Henri de Raincourt, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Roger Rigaudière, Jean-Jacques Robert, Jacques Rocca Serra, Jean Roger, Josselin de Rohan, Raymond Soyecaret, Michel Souplet, Fernand Tardý.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (10<sup>e</sup> légial.) : 536, 580 et 585.

Sénat : 100 et 101 (annexe n° 19) (1993-1994).

---

Lois de finances.

# SOMMAIRE

|  | <u>Pages</u> |
|--|--------------|
| <b>AVANT-PROPOS</b> .....  | 5            |
| <b>CHAPITRE PREMIER : Présentation synthétique des crédits demandés pour 1994</b> .....  | 9            |
| <b>I. LES DÉPENSES ORDINAIRES</b> .....  | 9            |
| <b>A. LES MOYENS DES SERVICES</b> .....  | 9            |
| <b>B. LES INTERVENTIONS PUBLIQUES</b> .....  | 10           |
| <b>II. LES DÉPENSES EN CAPITAL</b> .....   | 11           |
| <b>A. LES INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT</b> .....  | 11           |
| <b>B. LES SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ÉTAT</b> .....  | 12           |
| <b>CHAPITRE II : La SNCF</b> .....   | 13           |
| <b>I. UNE SITUATION FINANCIÈRE PRÉOCCUPANTE</b> .....  | 13           |
| <b>A. LES DÉPENSES</b> .....   | 13           |
| <b>B. DES RÉSULTATS FINANCIERS DÉSOLANTS</b> .....   | 15           |
| <b>C. UNE COMMERCIALISATION DÉFECTUEUSE : LES MÉFAITS DE «SOCRATE»</b> .....   | 19           |
| <b>II. L'EXTENSION DU RÉSEAU TGV : ESPOIRS ET DIFFICULTÉS</b> .....  | 21           |
| <b>A. DES RÉALISATIONS REMARQUABLES MAIS PARFOIS MAL CONNECTÉES</b> .....  | 21           |
| <b>1. Le point des réalisations en 1993</b> .....  | 21           |
| <b>2. Le problème des correspondances entre le TGV et les lignes régionales</b> .....  | 24           |
| <b>B. DES PROJETS ENTHOUSIASMANTS MAIS COÛTEUX</b> .....   | 24           |
| <b>1. Les projets</b> .....  | 24           |
| <b>2. Le schéma TGV : un coût pharaonique qui pèse sur le financement des lignes conventionnelles et sur l'aménagement du territoire</b> ..... | 29           |
| <b>III. LE PROBLÈME SPÉCIFIQUE DES INFRASTRUCTURES CONVENTIONNELLES EN ILE-DE-FRANCE</b> .....   | 30           |

|  | <u>Pages</u> |
|--|--------------|
| <b>IV. LE FRET</b> .....   | 31           |
| <b>V. LA SÉCURITÉ : UN DÉFI À RELEVER</b> .....  | 32           |
| <b>VI. QUELLES PEUVENT ÊTRE LES CLÉS DU REDRESSEMENT ? ESQUISSE DE QUELQUES SUGGESTIONS ..</b>               | 34           |
| <b>CHAPITRE III : La RATP</b> .....  | 39           |
| <b>I. DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION PRÉOCCUPANTS</b> .....  | 39           |
| <b>A. LA DÉRIVE CRITICABLE DES COÛTS DE FONCTIONNEMENT (1988-1991)</b> .....                                 | 39           |
| <b>B. LES MAUVAIS RÉSULTATS DE 1992 MALGRÉ LA PROGRESSION DU TRAFIC</b> .....                                | 40           |
| <b>C. L'EXÉCUTION DE L'EXERCICE 1993 : PREMIERS RÉSULTATS MOROSES</b> .....                                  | 41           |
| <b>1. Les recettes</b> .....   | 41           |
| <b>2. Les dépenses</b> .....   | 42           |
| <i>a) Le fonctionnement</i> .....  | 43           |
| <i>b) Les investissements</i> .....  | 44           |
| <b>II. DES PROBLÈMES IMPORTANTS À RÉSO/DRE EN 1994</b> .....   | 45           |
| <b>A. UNE SITUATION SOCIALE PRÉOCCUPANTE</b> .....   | 45           |
| <b>B. LES RAPPORTS AVEC LES USAGERS : FAUT-IL INSTAURER UN SERVICE MINIMUM ?</b> .....                       | 46           |
| <b>C. UNE RÉNOVATION À POURSUIVRE</b> .....  | 46           |
| <b>1. La «décentralisation» des procédures administratives et de la gestion</b> .....                        | 46           |
| <b>2. Vers une réforme de la tutelle ?</b> .....   | 47           |
| <b>3. La sécurité : des résultats à confirmer</b> .....  | 47           |
| <b>4. L'extension du réseau</b> .....  | 48           |
| <b>5. La modernisation des matériels</b> .....   | 49           |
| <b>D. ORLYVAL : UNE ERREUR À SURMONTER</b> .....   | 49           |
| <b>1. Une restructuration financière inévitable : des illusions perdues au sauvetage par la région</b> ..... | 49           |
| <b>2. Le problème commercial n'est pas résolu</b> .....  | 51           |
| <b>3. Les leçons d'un échec</b> .....  | 52           |
| <b>CHAPITRE IV : Les transports collectifs en province</b> .....   | 55           |

## AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

L'examen des crédits consacrés aux transports terrestres au sein du projet de budget du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme pour 1994 intervient au terme d'une année 1993 que l'on ne peut pas considérer comme bonne. Grèves dans les établissements du service public -qu'il s'agisse de la SNCF ou de la RATP -stagnation voire recul des trafics, aggravation des difficultés financières : tel est le bilan que l'on peut, à gros traits, tirer de l'année qui s'achève.

● L'exercice avait été inauguré, il faut le rappeler, par la publication du «Livre blanc» de M. Karel van MIERT, membre de la Commission de la Communauté européenne.

Selon ce «Livre blanc», nous allons vers une situation intenable aboutissant à un «infarctus» du système des transports.

La route assure 70 à 72 % du trafic des marchandises. Si celui-ci doit continuer à augmenter, comme il l'a fait depuis vingt ans, de 2,3 % l'an, la situation ne peut durer.

Le livre blanc définit, en conséquence, quatre priorités : une amélioration et une utilisation plus rationnelle des infrastructures et des moyens de transport ; une sécurité accrue pour les utilisateurs ; des conditions de travail plus équitables ; une meilleure protection de l'environnement.

Convenant des difficultés de financement des infrastructures, le livre blanc souligne le rôle que l'initiative de croissance proposée par la Commission des Communautés européennes pourrait jouer.

Pour aboutir à une meilleure répartition entre les modes de transport, la Commission propose une fiscalité plus lourde, sous forme de vignette ou de péages, pour les transports routiers.

Le livre blanc souligne les progrès faits ces dernières années pour définir une politique commune des transports, notamment par le biais des schémas directeurs, comme celui retenu pour le train à grande vitesse (TGV). Il met cependant en garde contre les effets d'une politique de libéralisation trop rapide, en particulier au niveau social. Selon M. van MIERT «on risque de détruire certains équilibres nationaux qui devraient davantage être pris en compte par la Communauté».

Sans partager totalement les inquiétudes du «Livre blanc» qui sont engendrées, pour l'essentiel, par une hypothèse de croissance asymptotique du trafic automobile, votre Commission des Affaires économiques et du Plan convient, en revanche, de deux points essentiels :

- d'une part, il est désormais essentiel de concevoir le problème des transports de façon intermodale, c'est-à-dire en ne se bornant pas au seul dilemme fer/route mais en recherchant, dans chaque cas, la solution la plus adaptée ;

- d'autre part, il est clair que toute tentative de planification des infrastructures nationales de transport doit s'effectuer désormais dans une logique d'inter-connexion des réseaux au niveau européen.

● Par ailleurs, à la suite du rapport de M. Claude ABRAHAM, le précédent ministre en charge des Transports a émis, en mars 1993, l'idée de mettre en place un «*Conseil national de la sécurité dans les transports*».

Cette nouvelle entité, indépendante, aurait été en charge de la sécurité dans tous les modes de transport, à l'imitation du National transport safety board (NTSB) américain. Composée d'un comité exécutif de six membres, elle aurait un triple rôle d'«aiguillon», de «vigie» et d'analyse.

Le conseil serait chargé d'analyser la sécurité dans les secteurs de l'aéronautique, du transport ferroviaire, routier (à l'exception des voitures particulières), voire dans ceux du transport maritime et des remontées mécaniques. L'actuel Bureau enquêtes-accidents (BEA), qui dépend de l'inspection générale de

l'aviation civile, pourrait être progressivement rattaché à cette nouvelle entité, et servir de modèle à d'autres sections d'enquêtes «thématiques».

Le ministre pourrait demander des avis et des expertises à ce futur organisme et le conseil pourrait également s'auto-saisir. Il serait chargé d'analyser chaque accident -évitant ainsi comme actuellement la création de commissions d'enquête au coup par coup- mais aussi de décortiquer des bases de données d'entreprises (compagnies aériennes, SNCF, transporteurs routiers) recensant des incidents mineurs, afin de formuler des recommandations en direction des professionnels et des administrations compétentes. Ses avis et les suites qui leur seraient données seraient publics chaque année.

**Votre Commission, sans se dissimuler que la charge financière du fonctionnement de cette nouvelle entité incomberait, une fois encore, à l'Etat, émet le souhait que la réflexion sur cette création soit relancée et aboutisse. Elle suggère que le rapport de ce conseil soit, chaque année, soumis au Parlement, une disposition législative pouvant aisément être prise à cette fin.**

● A la demande du Ministre, le Conseil national des transports a, par ailleurs, confié à huit rapporteurs le soin d'établir un bilan de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 31 décembre 1982.

Si une refonte totale de la loi ne paraît peut être pas nécessaire, le rapport appelle de ses vœux une volonté de mettre effectivement en oeuvre certains aspects de la loi.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan partage ce point de vue et appelle le Gouvernement à prendre les mesures d'adaptation qui s'imposent à cette fin.

● On se souvient que le précédent ministre des transports avait, à la fin de 1992, adressé une circulaire aux préfets pour organiser le débat local sur les projets d'infrastructures. La mesure était sage.

L'actuel ministre a, pour sa part, annoncé, en mai 1993, qu'il proposerait aux parlementaires un débat sur l'intermodalité des infrastructures. Ce débat s'est déroulé au Sénat les 28 et 29 septembre 1993.

Votre Commission -dont les rapports pour avis ont été concordants, depuis bien des années, s'agissant de l'intermodalité,

avec les propositions du rapport Carrère «Transports 2002» rappelle, qu'elle juge indispensable que l'Etat parvienne à assumer ses responsabilités : définition des tracés, choix des modes, montage du financement, et, en particulier, ses responsabilités de maître d'ouvrage.

Plutôt qu'un débat théorique, il convient donc que l'ensemble des schémas directeurs de transport <sup>(1)</sup> -tous modes compris et dûment complétés- soit soumis au Parlement, par exemple dans le cadre du projet de loi portant approbation du XI<sup>e</sup> Plan, voire dans le cadre de la loi d'orientation sur l'aménagement du territoire annoncée pour 1994.

Sous le bénéfice de ces observations liminaires, votre Commission des Affaires économiques et du Plan vous propose d'examiner successivement : les principales données du projet de budget pour 1994 ; la SNCF ; la RATP ; les transports collectifs, en province.

---

(1) Cf. rapport n° 335 (Sénat 1992-1993) p. 139

## **CHAPITRE PREMIER**

### **Présentation synthétique des crédits demandés pour 1994**

Les crédits des transports terrestres atteignent initialement (dépenses ordinaires + crédits de paiement) 43,01 milliards de francs pour 1994. Ils représentent, à eux seuls, 78,7 % des crédits inscrits à la section «*Transports*» du projet de budget de l'Équipement, des Transports et du Tourisme pour 1994.

Par rapport au budget voté de 1993, les crédits des transports terrestres pour 1994 progressent de 6,13 % en francs courants, ce qui devrait représenter 4,13 % en francs constants compte tenu de la hausse des prix attendue en 1994.

### **I. LES DÉPENSES ORDINAIRES**

Les dépenses ordinaires -qui représentent 96,4 % des crédits des transports terrestres- atteignent 41,485 milliards de francs, soit un progrès de 6,92 % en francs courants par rapport au budget voté de 1993.

#### **A. LES MOYENS DES SERVICES**

Au sein de ces dépenses, les moyens des services (Titre III) n'atteignent que 14,160 millions de francs. Ils ne représentent que 1,08 % des crédits demandés au titre des transports terrestres.

La principale mesure à signaler à ce titre est l'inscription de 300.000 francs au titre des crédits d'entretien et de fonctionnement des appareils et véhicules de contrôle des transports routiers (chapitre 35.41 article 20).

## B. LES INTERVENTIONS PUBLIQUES

Les interventions publiques (Titre IV) représentent, à elles seules 96,4 % des crédits des transports terrestres et 75,8 % de ceux de la section «*Transports*» pour 1994. Ils atteignent, en effet, 41,471 milliards de francs, en progression de 6,9 % en francs courants par rapport au budget voté de 1993.

Il convient de souligner que la contribution aux charges d'infrastructures de la SNCF atteint 11,854 milliards de francs (chapitre 45.45 - article 10), en progression de 19,8 % par rapport au budget voté de 1993.

Quant à la contribution de l'Etat aux transports collectifs parisiens (chapitre 46.41), elle n'atteint pas moins de 5,254 milliards de francs, soit en progrès de 8,53 % par rapport à 1993. Reçoivent ainsi :

- la SNCF : 830 millions de francs ;
- la RATP : 4,42 milliards de francs ;
- les dessertes des villes nouvelles : 4 millions de francs.

Il faut ajouter à ces sommes la compensation pour tarifs sociaux SNCF (chapitre 46.42 - article 10) qui atteint 1,77 milliard de francs, il est vrai en recul de 5,32 % par rapport au budget voté de 1993.

Mais le «*mastodonte*» du Titre IV reste le chapitre 47.41 «*charges de retraite de la SNCF*» qui atteint 13,123 milliards de francs pour 1994, en augmentation de 3,17 % par rapport au budget voté de 1993. A lui seul, le chapitre 47.41 représente 30,5 % des crédits demandés au titre des transports terrestres.

## II. LES DÉPENSES EN CAPITAL

Les crédits de paiement des dépenses en capital demandés pour 1994 représentent 1,532 milliard de francs, soit un recul de 11,4 % en francs courants par rapport au budget voté de 1993.

Les autorisations de programme qui atteignent, quant à elles, 1,916 milliard de francs pour 1994 fléchissent de 2,4 % par rapport à 1993.

### A. LES INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

Les crédits de paiement demandés pour les investissements exécutés par l'Etat (Titre V) atteignent 29,3 millions de francs, soit un progrès de 47,9 %, qui mérite d'être signalé, par rapport à 1993.

Les autorisations de programme atteignent, quant à elles, 29,2 millions de francs, soit une progression de 24,2 % par rapport au budget voté de 1993.

On peut signaler :

- le doublement des crédits de paiement consacrés à l'organisation du marché des transports routiers et à l'équipement des services de contrôle qui atteignent 10 millions de francs sur le chapitre 53.44 ;

- la croissance de 42,8 % des crédits d'études techniques, équipements et travaux qui atteignent 15 millions de francs sur le chapitre 53,45 article 20.

## B. LES SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ETAT

Les subventions d'investissements (Titre VI) obtiennent 1,503 milliard de francs de crédits de paiement, en repli de 12,2 % par rapport à 1993.

Quant aux autorisations de programme, elles atteignent 1,88 milliard de francs, soit un recul de 2,8 % par rapport au budget voté de 1993.

Mise à part la subvention au titre du réseau RER-RATP qui atteint 241,4 millions de francs et progresse de 81,9 % par rapport à 1993, la plupart des postes fléchissent. Il en est ainsi :

- de la subvention au titre du réseau SNCF en banlieue parisienne (- 7,2 %) ;

- de la modernisation des infrastructures de transport (- 12,2 %) ;

- et -ce qui paraît préoccupant à votre Commission des Affaires économiques et du Plan- de l'aménagement d'infrastructures de voirie pour les transports collectifs urbains en site propre en province qui n'atteignent que 361,15 millions de francs (- 18,1 %).

En revanche, le fonds d'aide à la recherche et à l'innovation dans les transports (chapitre 67-17) reçoit 52,9 millions de francs de crédits de paiement, soit un progrès de 4,8 % par rapport au budget de 1993. En revanche, les autorisations de programme fléchissent de 10,03 %.

## CHAPITRE II

### La SNCF

Le Sénat ayant constitué une commission d'enquête chargé d'examiner l'évolution de la situation financière de la SNCF, les conditions dans lesquelles cette société remplit ses missions de service public, les relations qu'elle entretient avec les collectivités locales et son rôle en matière d'aménagement du territoire, celle-ci a rendu son rapport au début de juin 1993 <sup>(1)</sup>.

Votre Commission se bornera donc, dans le présent avis, à compléter sur certains points les observations de ce rapport.

Elle souligne toutefois le rôle éminent que l'entreprise a à jouer dans l'aménagement du territoire national.

## I. UNE SITUATION FINANCIÈRE PRÉOCCUPANTE

### A. LES DÉPENSES

#### ● Un endettement lourd à supporter

L'endettement de la SNCF dépassait, à la fin de 1992, 104 milliards de francs, auquel il convient d'ajouter 38 milliards de service annexe de la dette, soit au total 142 milliards de francs.

---

<sup>(1)</sup> Cf. rapport n° 335 (Sénat 1992-1993) 269 p.

Les charges financières prévisionnelles s'élèvent en 1993, à 12 milliards de francs, soit une augmentation de 13,6 % par rapport à 1992.

● **Un besoin d'investissement colossal**

La SNCF a -faut-il le rappeler?- à faire face, simultanément, à la construction du réseau TGV, au développement des services des banlieues et à la maintenance du reste du réseau.

Son budget d'investissement est passé de 11 milliards de francs en 1987 à 23,6 milliards de francs en 1992. Il est évalué à 21,3 milliards de francs en 1993.

On peut donc craindre que les difficultés de l'entreprise ne conduisent, en 1994, à réduire substantiellement la réalisation des programmes d'investissement.

● **Les effectifs**

Les effectifs atteignaient 193.361 agents en 1992 soit, il faut le souligner, un fléchissement de 23,4 % par rapport à 1982.

Votre Commission se demande si les objectifs du contrat de plan en matière d'effectifs -à savoir le départ net de 4.400 cheminots l'an- seront atteints.

En effet, 5.200 postes devaient être supprimés en 1993 mais sans licenciements alors que la SNCF prévoyait, dans le même temps, d'engager 2.500 à 2.200 personnes.

Il faut souligner que l'élaboration du prochain contrat de plan à conclure avec l'Etat a donné lieu à la consultation -sans précédent- de quelque 20.000 cheminots.

## B. DES RÉSULTATS FINANCIERS DÉSOLANTS

### ● 1992 - Un mauvais bilan

Le chiffre d'affaires réalisé par la SNCF en 1992 a atteint 55,4 milliards de francs, soit, à peu près, l'équivalent de celui d'Air France.

Après trois années consécutives d'équilibre apparent, la SNCF a enregistré, en 1992, un déficit de 2,475 milliards de francs contre 778 millions de déficit prévisionnel. Elle ne remplit donc plus les exigences qu'elle avait acceptées dans le contrat de plan 1990-1993.

Le ralentissement de l'activité économique a probablement conduit à un fléchissement des recettes pour tous les trafics. par ailleurs, le coût modéré des carburants et la sous-tarification des transports routiers de marchandises accroissent la concurrence.

### ● 1993 - Année horrible ?

L'année 1993 a été, pour l'essentiel, caractérisée par le creusement toujours plus profond du déficit de la SNCF.

On est passé d'un déficit prévisionnel de 2,83 milliards de francs à un chiffre de sept milliards de francs connu dès le mois de juin 1993 puis à 8 milliards de francs en septembre pour un chiffre d'affaires évalué à 58,14 milliards de francs.

Cette augmentation est, notamment, selon les précisions fournies à votre rapporteur, due à l'augmentation des charges d'amortissement (1,6 milliard de francs) et des charges de la dette.

### SITUATION FINANCIERE DE LA SNCF

(en millions de francs)

|                                  | 1992<br>Résultats | 1993<br>Budget | 1993<br>prévu à fin juin | 1993<br>Ecart<br>fin juin/budget |
|----------------------------------|-------------------|----------------|--------------------------|----------------------------------|
| Recettes d'exploitation          | 72.15972          | 75.533         | 70.727                   | - 4.806                          |
| Dépenses d'exploitation          | 74.628            | 65.126         | 64.616                   | - 510                            |
| Excédent brut d'exploitation     | 2.876             | 10.407         | 6.111                    | - 4.296                          |
| Amortissement et provisions nets | - 6.808           | - 7.538        | - 7.098                  | 440                              |
| Résultat d'exploitation          | 2.068             | 2.869          | - 987                    | - 3.856                          |
| Résultat financier               | - 6.844           | - 7.443        | - 7.641                  | - 198                            |
| Résultat courant                 | - 4.776           | - 4.574        | - 8.628                  | - 4.054                          |
| Résultat exceptionnel            | 1.820             | 1.738          | 1.611                    | - 127                            |
| Résultat comptable               | - 2.956           | 2.836          | - 7.017                  | - 4.181                          |

Source : SNCF

● **Le fléchissement très préoccupant des trafics**

**- Les voyageurs**

**Evolution des résultats  
Infl et voyageurs**

| Compt sur 3 mois              | 1 <sup>er</sup> semestre<br>1993 | 1 <sup>er</sup> semestre<br>1992 |
|-------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| <b>Trafic de marchandises</b> |                                  |                                  |
| en milliards de FR            | 122,6                            | 113                              |
| Evolution précédente          | + 6,9 %                          | + 12,4 %                         |
| Evolution actuelle            | - 2,7 %                          | - 8,7 %                          |
| <b>Marchés marchandises</b>   |                                  |                                  |
| en milliards de francs        | 122,1                            | 270,4                            |
| Evolution précédente          | - 7,8 %                          | + 16,9 %                         |
| Evolution actuelle            | - 5,9 %                          | + 14,9 %                         |
| <b>Trafic voyageurs</b>       |                                  |                                  |
| en milliards de FR            | 12,7                             | 11,7                             |
| Evolution précédente          | + 5,2 %                          | + 7,9 %                          |
| Evolution actuelle            | - 8,6 %                          | - 7,8 %                          |
| <b>Marchés voyageurs</b>      |                                  |                                  |
| en milliards de francs        | 14,67                            | 420,4                            |
| Evolution précédente          | + 5,4 %                          | + 8,7 %                          |
| Evolution actuelle            | - 9,1 %                          | + 10,7 %                         |

SN - voyageurs, M - marchandises  
Source : SNCF Indicateur Trafic et 1<sup>er</sup> semestre 1993

**Le trafic de voyageurs a fléchi de 5,9 % au cours du premier semestre de 1993 par rapport à la même période de 1992.**

Pour son réseau principal, la SNCF tablait, à la fin du premier semestre, sur 49,6 milliards de voyageurs/kilomètre en 1993 alors qu'elle en espérait 50,9 au début de l'exercice.

Sur certaines lignes, comme Paris-Strasbourg, la chute de trafic aurait atteint 10 % au premier semestre 1993.

**Votre Commission des Affaires économiques et du Plan prend acte des mesures d'incitation commerciale rendues publiques par la SNCF au début du mois de septembre 1993 :**

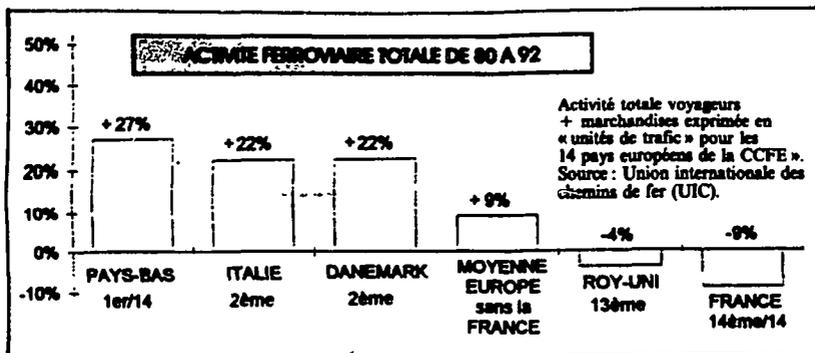
- révision de la franchise de 50 francs et de la taxe de 20 %, en cas de remboursement ;

- possibilité de régularisation de dernière minute ou remise de « tickets d'accès » au TGV pour les voyageurs de « bonne foi » qui n'auraient pas eu le temps d'acheter leur titre ;

- amélioration du nombre des personnels chargés de l'accueil ;
- mise à disposition à l'avance de places pour les groupes ;
- prix d'appel, pour la fin de 1993, sur les tarifs jeunes et familles (KIWI, carissimo) ainsi que pour la carte Vermeil ;
- édition de nouveaux guides ;
- expérimentation, sur le TGV Nord, d'une suppression de la réservation obligatoire sur le dernier train du soir.

**Votre Commission estime que ce sursaut -pour autant qu'il soit clairement le signe que la SNCF est décidée à tenir compte de ses usagers- survient tout juste à temps.**

Il n'y a, en effet, aucune fatalité à ce que les usagers boudent les transports ferroviaires alors que, chez certains de nos voisins, le rail connaît une progression de trafic.



### - Les marchandises

Le trafic total du fret pour 1992 devait se situer à 483 milliards de tkm, correspondant à l'objectif fixé, dont 8,5 milliards de tkm pour le transport combiné.

Le recul des recettes en 1992 a été de l'ordre de 400 millions de francs par rapport à 1991 avec un chiffre d'affaires de 13,7 milliards de francs. 1993 devrait, en revanche, être une année «de consolidation et de réflexion» par rapport à 1992 en matière de fret.

EVOLUTION DU TRAFIC FRET DE LA SNCF

| Volume du trafic<br>(en milliards de tonnes-kilomètres)             | 1992         | 1991         | Variations<br>(en %) |
|---|--------------|--------------|----------------------|
| Transports par wagons dont :  | 48,20        | 49,4         | - 2,4                |
| <i>Trains entiers</i>   | 23,80        | 24,31        | - 2,1                |
| <i>Transports combinés</i>  | 8,30         | 7,74         | + 7,2                |
| <i>Autres</i>   | 16,10        | 17,35        | - 7,2                |
| Affrètements routiers   | 0,83         | 0,85         | - 2,4                |
| <b>Ensemble du trafic fret</b>                                      | <b>49,03</b> | <b>50,25</b> | <b>- 2,4</b>         |
| <i>Parcours moyen de la tonne transportée par wagons (en km)</i>    | 363          | 351          | + 0,6                |
| <b>Produits (en MF, hors TVA)</b>                                   |              |              |                      |
| Trafic wagons   | 11867        | 12246        | - 3,1                |
| Autres produits dont :  | 1158         | 1156         | + 0,2                |
| <i>affrètements routiers</i>  | (349)        | (348)        | + 0,3                |
| <i>recettes annexes du transport et embranchements particuliers</i> | (652)        | (650)        | + 0,3                |
| <i>compensations tarifaires</i>                                     | (157)        | (158)        | - 0,6                |
| Séman   | 4158         | 4057         | + 2,5                |
| <b>Ensemble des produits fret</b>                                   | <b>17183</b> | <b>17459</b> | <b>- 1,5</b>         |
| <b>Produit moyen de la t/km (en franc)</b>                          |              |              |                      |

Le fléchissement des transports ferroviaires de marchandises apparaît largement lié à celui de l'activité économique générale, ainsi que le montre le tableau suivant :



Ainsi, sur les seuls trois premiers mois de 1993, l'activité fret de la SNCF a reculé de 9 % à 10 % par rapport à la même période de 1992.

Pour l'ensemble de l'année, il semble que le trafic fret ne devrait atteindre que 42,5 milliards de francs contre les 46,5 espérés initialement.

### C. UNE COMMERCIALISATION DÉFECTUEUSE : LES MÉFAITS DE «SOCRATE»

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan a déjà, cette année (1), eu l'occasion d'analyser de façon détaillée les dysfonctionnements du système de réservation et de billetterie, baptisé «Socrate», en service depuis 1993, qui cause tant de déboires aux usagers.

Elle se borne ici à préciser quelques points.

Rappelons que le système de distribution Socrate (Système offrant à la clientèle réservations et de tourisme en Europe), mis en place récemment par la SNCF, vise notamment à accroître la capacité de réservations pour faire face à la croissance des demande consécutive à la mise en service des TGV. Il s'agit d'un système intégré de distribution permettant d'offrir aux usagers des informations sur les horaires, les disponibilités et les prix, et simultanément d'établir le titre de transport et la réservation. En plus de l'amélioration de la qualité des prestations offertes aux guichets ou aux appareils de distribution automatique, ce système doit permettre de mieux utiliser les capacités de transport de l'établissement public en réalisant un meilleur équilibre entre l'offre et la demande de transport. Cependant, les services ont connu de nombreuses difficultés depuis la mise service progressive de Socrate à partir de janvier 1993. Il est apparu notamment l'impossibilité de délivrer certains billets et une durée excessive pour effectuer certaines opérations de vente ou d'échange et de remboursement.

Compte tenu de cette situation particulièrement préjudiciable pour le service public, le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme a confié au conseil général des ponts et chaussées une mission d'expertise sur les conditions de fonctionnement de Socrate et les mesures prises par la SNCF pour mettre fin à ces

---

(1) Cf. rapport n° 298 (Sénat 1992-1993) de M. André FOSSET p. 19 à 23

perturbations. Celle-ci s'était engagée à rectifier rapidement les dysfonctionnements dus en partie à des anomalies et à des erreurs d'entrée de données. Ce rapport sera remis prochainement et rendu public.

Les modifications qui sont apparues pour l'utilisateur sont de deux ordres : l'une technique, l'autre de présentation des titres de transport ; le calcul du prix du billet est maintenant effectué par rapport à la distance ferroviaire réelle, alors qu'auparavant il s'effectuait à partir d'une distance moyenne pour chaque palier variant par tranches de 10 kilomètres au-delà de 200 kilomètres. Ce changement de mode de calcul a entraîné quelques différences, sur le prix du billet ; l'utilisateur se voit remettre un seul titre de transport regroupant, notamment pour ceux qui prennent le TGV, le billet lui-même et la RESA (réservations et supplément associés), titre sur lequel un seul montant de prix est mentionné.

**Votre Commission des Affaires économiques et du Plan prend acte des mesures rendues publiques par la SNCF au début de septembre 1993 pour améliorer la lisibilité des titres de transport.**

Dès le 1er janvier 1994, les mentions suivantes y figureront : tarif appliqué, prix par voyageur (en cas de billet groupé), et, pour chaque partie du trajet, la base de calcul du prix, le taux de réduction, le montant de la réservation et le supplément éventuel.

Elle observe, pour finir, que les difficultés de capacité du système «Socrate» semblent, à l'automne 1993, surmontées mais elle a pris connaissance avec surprise, en septembre 1993, de l'existence, dans les gares SNCF d'appareils distributeurs de billets qui s'avèrent incapables de rendre la monnaie aux utilisateurs. Elle s'interroge sur les raisons qui ont pu laisser la SNCF - dont les ingénieurs sont réputés de haut niveau - adopter de tels appareils.

## **II. L'EXTENSION DU RÉSEAU TGV : ESPOIRS ET DIFFICULTÉS**

Le schéma directeur des liaisons nationales à grande vitesse comprend un réseau de 4.700 km dont 1.000 km en service actuellement.

### **A. DES RÉALISATIONS REMARQUABLES MAIS PARFOIS MAL CONNECTÉES**

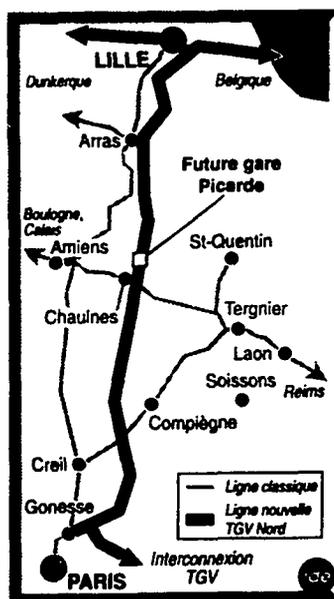
#### **1. Le point des réalisations en 1993**

##### **- Le TGV «Nord»**

Comme prévu, le TGV «Nord» dessert Lille depuis le 23 mai 1993. 1994 devrait connaître l'interconnexion du TGV «Nord» et du TGV «Sud-Est» ainsi qu'avec le lien fixe Trans-Manche.

Votre Commission déplore le déphasage du dossier de la gare Picarde. L'implantation à Ablaincourt-Pressoir, en rase campagne, à mi-chemin entre Amiens et Saint-Quentin d'une station TGV répond, pour le moins, à une logique hermétique.

Votre Commission souhaite, en tout état de cause, que la desserte des villes de Saint-Quentin, d'une part, d'Amiens et de Boulogne, d'autre part, soit améliorée dans les meilleurs délais et dans la logique de l'achèvement prochain du tunnel sous la Manche.



Elle souhaite, en outre, que les tarifs pratiqués sur cette ligne restent dans des limites acceptables pour les usagers.

### - Le TGV «Atlantique»

Depuis le 3 juillet, le TGV «Atlantique» dessert la gare de La Rochelle. Le trajet qui relie ce port à Paris dure 30 minutes de moins que par le passé.

Par ailleurs, la traction électrique sur cette ligne permettra d'y faire circuler, jusqu'au port de La Palice

### - L'interconnexion TGV en Ile-de-France

Les travaux de l'interconnexion TGV en Ile-de-France ont pu commencer en vue d'une mise en service de la ligne nouvelle en 1994 pour la branche nord-sud et en 1996 pour la branche ouest.

Rappelons que le projet d'interconnexion Est des TGV en région Ile-de-France est destiné à relier les trois TGV radiaux que sont le TGV sud-est, le TGV Nord et le TGV Atlantique. Il permettra l'établissement d'un nombre important de relations à grande vitesse de province à province. la décision de principe de réaliser le projet a été prise dès 1987. Le tracé de la ligne nouvelle, arrêté en 1988, a donné lieu à l'étude de nombreuses variantes, dans le cadre d'une procédure de concertation conduite par le préfet de la région Ile-de-France. Il se raccorde au Nord sur le TGV Nord, traverse l'aéroport de Roissy, où est créée une gare TGV, puis le secteur IV de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée où une seconde gare desservira le parc de loisirs d'Eurodisneyland, et se divise en deux branches, dont l'une rejoint



## **2. Le problème des correspondances entre le TGV et les lignes régionales**

Diverses difficultés apparues notamment en Normandie (Caen-Rennes) ou en Indre-et-Loire (Azay le Rideau-Tours) mettent en évidence la difficulté que semble rencontrer la SNCF pour synchroniser le TGV avec certaines dessertes d'intérêt régional ou local.

**Votre Commission souligne l'urgence, au regard de l'aménagement du territoire, d'une telle synchronisation entre les TGV et les trains d'intérêt régional ou local si l'on veut pouvoir tenir la concurrence avec la route.**

### **B. DES PROJETS ENTHOUSIASMANTS MAIS COÛTEUX**

#### **1. Les projets**

Les projets d'extension du réseau TGV sont nombreux. Si l'on met à part l'extension de la ligne Paris-Le Mans vers Rennes et le TGV Paris-Suisse, pour lequel un groupement d'intérêt économique devrait être chargé d'analyser le marché, sept d'entre eux méritent une mention.

##### **- Le TGV «alpin»**

Le sommet franco-italien de novembre 1992 a relancé le concept d'une ligne Lyon-Turin à grande vitesse qui avait été défini dès 1987.

Cette ligne qui mettrait Paris à 3 heures 15 du Turin -contre 6 heures 10 actuellement- serait un maillon clé du réseau européen à grande vitesse. Par ailleurs, cette ligne devrait permettre -grâce à la percée d'un tunnel sub-alpin de plus de cinquante kilomètres- de rendre au rail une partie du trafic (un million et demi de véhicules par an) qui transite par les routes alpines.

Le coût estimatif de l'opération, du côté français, est évalué à 10 milliards de francs pour le tronçon Lyon-Montmélián et à 3 milliards de francs pour le tunnel.

La réalisation de ce projet - dont les études préliminaires ont déjà été lancées en France - exigera sept années de travaux.

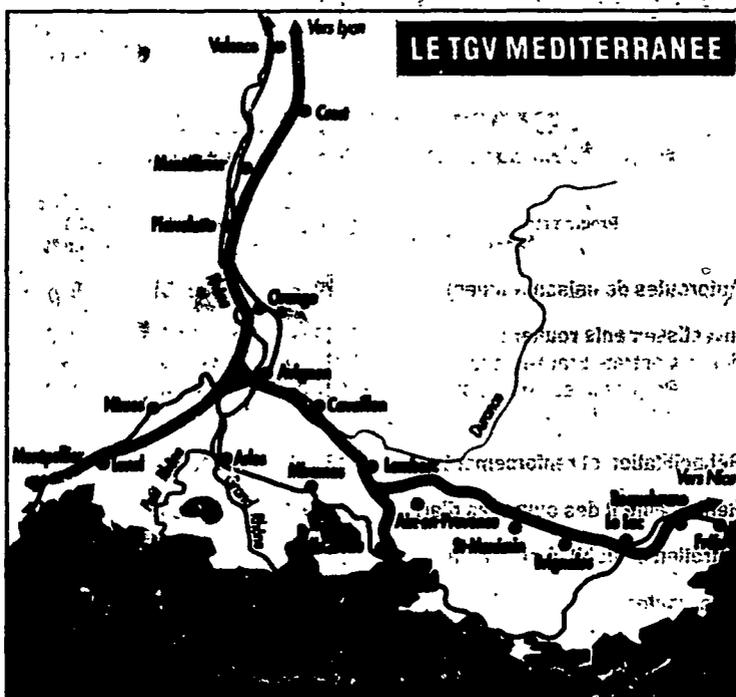
### - Le TGV «Méditerranée»

Le TGV Sud-Est devait atteindre St Quentin-Fallaviers en décembre 1992 et Valence fin 1994.

Les consultations et études relatives du TGV «Méditerranée» se sont déroulées jusqu'en septembre 1993. Elles ont pris en compte les recommandations de la mission Carrère.

Le dossier a fortement évolué par rapport au projet initial. Il reste que des oppositions au tracé se sont encore manifestées en mai 1993. Le gouvernement a pris sa décision à la fin septembre 1993.

Au total, la réalisation coûtera au moins 26,5 milliards de francs, soit plus de 40 milliards de francs si l'on prend en compte les intérêts des emprunts.



Environ 21,5 milliards iront aux infrastructures (défense de l'environnement, acquisitions foncières comprises), 2,2 milliards à la modernisation des installations existantes (notamment pour l'entrée dans Marseille) et 2,8 milliards au matériel. A ce niveau de dépenses, on est, selon certains experts, à la limite de la rentabilité (fixée à 8 % de l'investissement), en raison des modifications de tracé et des ouvrages d'art supplémentaires.

Les travaux devraient commencer à la fin de 1995 et la mise en service est prévue pour 1999.

Il n'a pas échappé à votre Commission que les prévisions de trafic formulées par la SNCF sur les axes Paris-Marseille et Paris-Montpellier, impliqueraient un détournement de 3,5 millions de passagers l'an par le TGV au détriment de l'avion. Mais ces prévisions sont infirmées par la compagnie Air Inter qui avance, pour sa part, le chiffre de 1,4 million de voyages. Au-delà de cette bataille de chiffres, il faut souhaiter que la concurrence permette de satisfaire les usagers sans compromettre la situation financière des deux sociétés.

#### **- Le TGV «Rhin-Rhône»**

Une convention sur le financement des études préliminaires concernant la première phase d'un futur TGV Rhin-Rhône a été signée, le 7 mai, par les présidents et les préfets des régions Bourgogne, Alsace et Franche-Comté, par le représentant du ministère de tutelle et par la SNCF.

Dans son état actuel, le projet reprend l'essentiel du schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse émanant du Comité interministériel pour l'aménagement du territoire, du 15 mai 1991.

Dans une première phase, il s'agit de construire le tronçon Mulhouse-Dijon. A partir de la capitale bourguignonne, la branche sud (en direction de Lyon) empruntera la ligne classique (passant par Chalon-sur-Saône) pour rejoindre la ligne TGV Paris Sud-Est à Mâcon-Loche. Cette voie devra être modernisée.

Quant à la branche nord (en direction de Paris), entre Dijon et Aisy, où elle rejoint la ligne TGV Paris - Sud-Est, elle ne serait réalisée qu'ultérieurement.

La concertation sur cette future ligne a été engagée, sous la forme d'un «débat préalable» sous la responsabilité du préfet de la région Franche-Comté.

**- le TGV «Montpellier-Barcelone»**

Le projet de construction d'une ligne TGV entre Montpellier et Barcelone figurait à l'ordre du jour du sommet franco-espagnol d'Albi en novembre 1992.

La constitution d'un consortium financier à cette fin a été envisagée. la durée des travaux, du côté espagnol, est estimée à six années.

Si la généralité de Catalogne semble très désireuse de voir aboutir ce projet -dont le coût oscille entre 35 et 45 milliards de francs- notamment pour le transport du fret, le Gouvernement espagnol souhaite, pour sa part, réaliser une opération plus ambitieuse de Madrid à la frontière française via Barcelonè.

Enfin, il ne faut pas dissimuler que le projet de TGV franco-espagnol par le pays basque ferait concurrence au projet catalan.

**- le TGV «Basque» : pas pour demain ?**

Le Conseil régional d'Aquitaine et le gouvernement d'Euzkadi ont, certes, signé à Bordeaux, en décembre 1992 une convention prévoyant la réalisation d'une étude sur le tronçon ferroviaire Dax (Vittoria (Espagne), pour prolonger au-delà de la frontière espagnole la ligne tgv «Atlantique» qui s'arrête aujourd'hui encore -faut-il le rappeler ?- à Tours.

L'étude -dont le coût avoisine 80 millions de francs- devrait permettre d'approfondir les conclusions économiques des travaux préalables et de définir un avant-projet à l'échelle 1/50.000è.

Il reste que si la liaison Tours-Bordeaux est bien inscrite au schéma directeur du TGV en France, la liaison Madrid/frontière française par la pays Basque ne semble pas compter parmi les priorités actuelles du Gouvernement espagnol.

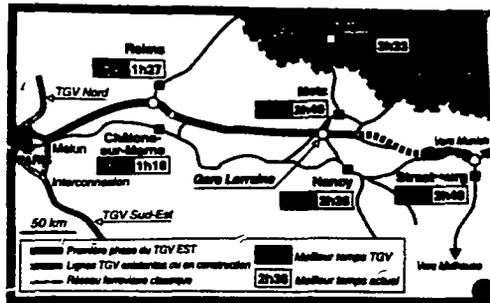
De plus, un rapport réalisé, en 1992, par la société d'études SOFRERAIL, portant sur le tronçon Dax-Irun, a souligné les incidences que la construction d'une ligne TGV aurait sur la qualité de

la vie et déclenché des réactions de l'opinion dans cette région, tendant à un simple aménagement de la ligne actuelle.

### - Le TGV «Est»

Le Gouvernement a confirmé, le 31 décembre 1992, puis en septembre 1993, la décision de lancer le projet de TGV «Est». Il en a toutefois limité la portée «afin d'en contenir le coût en-deçà de 20 milliards de francs» contre 24,4 milliards de francs de coût initial.

La ligne s'arrêtera à Baudrecourt près de Metz. La ligne classique serait ainsi rejointe avant la traversée des Vosges. Puis la ligne reprendra entre Strasbourg et Sarrebourg. Le maillon intermédiaire sera construit ultérieurement.



Le projet -dont la rentabilité semble proche des 4,3 %- sera financé pour 50 % par la SNCF, pour 30 % par l'Etat et à hauteur de 3 milliards de francs par les collectivités locales (500 millions pour la Champagne, 1 milliard pour la Lorraine et 1,5 milliard pour l'Alsace).

La mise en service est prévue en l'an 2.000. C'est la SNCF qui réalisera la ligne. Les études financières et techniques du tunnel sous les Vosges seront lancées par ailleurs.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan considère, pour sa part, que l'interconnexion du TGV «Est» et de l'ICE allemand constitue une absolue nécessité si l'on veut aménager les grandes liaisons inter-européennes.

## **2. Le schéma TGV : un coût pharaonique qui pèse sur le financement des lignes conventionnelles et l'aménagement du territoire**

● L'ensemble de ces projets TGV -très dynamisant dans la perspective de la construction européenne- a évidemment un coût. Ce coût peut-il être supporté par la SNCF, toutes choses égales par ailleurs ? La réponse semble devoir être négative.

Selon toutes apparences, une redéfinition du montant de la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures de la SNCF s'impose, à terme, dans l'esprit de la directive européenne du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires. C'est un des points sur lesquels le Parlement devrait pouvoir réfléchir dans le cadre de la discussion du futur projet de loi d'orientation sur l'aménagement du territoire.

● Pour votre Commission des Affaires économiques et du Plan, il convient, en outre de veiller à ce que le TGV soit un outil d'aménagement et non de destructuration du territoire, en évitant que les villes désormais «à une heure de Paris» ne se vident de leurs emplois et ne soient plus que des dortoirs.

Bien plus, il faut prendre garde à ce que l'édification des tronçons à grande vitesse n'assèche pas toute possibilité s'agissant des voies conventionnelles, y compris pour les grandes lignes.

Les conseils régionaux sont -on l'a vu- ainsi sollicités pour contribuer financièrement à la réalisation de certaines lignes, comme le TGV «Est». Or, les mesures compensatoires auxquelles pourraient s'attendre ces collectivités au profit de leur réseau traditionnel ne viennent pas toujours.

Le cas de l'électrification des lignes Vosgiennes Nancy-Remiremont et Nancy-Saint Dié est révélateur des engagements qui tardent à être tenus.

Par ailleurs, il convient de ne pas négliger les diagonales qui continuent à desservir le territoire dans les interstices du réseau TGV.

Le cas de la ligne Paris-Bâle -enclavée entre les TGV «Est», «Méditerranée» et «Rhin-Rhône»- est caractéristique de ce risque de délaissement alors qu'il faudrait absolument électrifier cette ligne en maintenant l'activité d'entretien des motrices diesel et électriques du dépôt de Culmont-Chalindrey.

### **III. LE PROBLÈME SPÉCIFIQUE DES INFRASTRUCTURES CONVENTIONNELLES EN ILE-DE-FRANCE**

Près de 2,2 millions de personnes prennent chaque jour le train dans la région parisienne.

Bien plus, le trafic entre la «grande couronne» et Paris est voué à s'accroître de l'ordre de 4 à 5 % l'an.

Les investissements de la SNCF dans la région d'Ile-de-France sont passés de 1,2 milliard de francs en 1989 à 4,1 milliards de francs en 1993. Or, au même moment, les produits du trafic (7,3 milliards de francs) sont obérés par un manque à gagner annuel de 200 millions de francs dû à la fraude.

#### **- Le projet «Eole»**

Le creusement de la ligne qui doit, à terme, relier l'est à l'ouest de l'Ile-de-France a été engagé.

Le premier tronçon de la future des gares du Nord et de l'Est avec le quartier Saint-Lazare sera opérationnel au cours du premier semestre 1988.

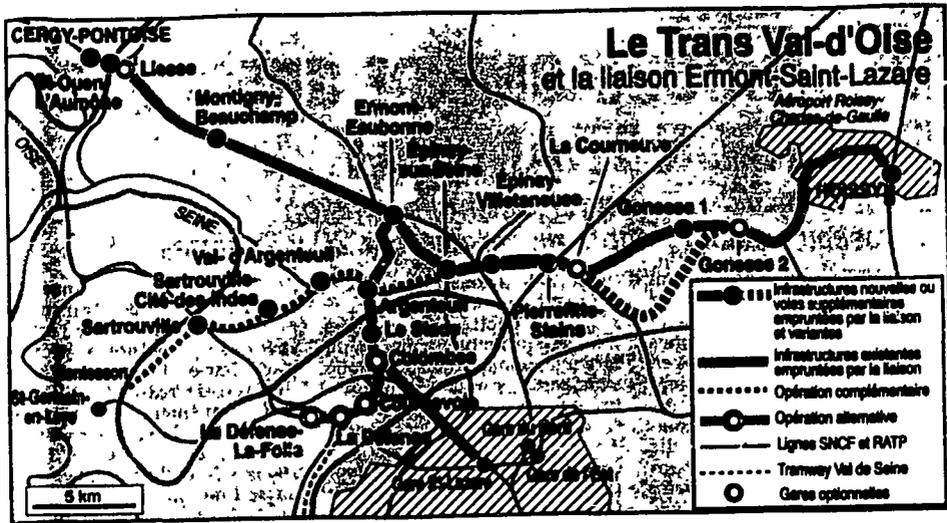
Le creusement du tunnel reliant la gare Nord-Est à la gare Saint-Lazare débutera fin 1993. Le premier tronçon de la future ligne E du RER, qui reliera sur 4 km le quartier des gares du Nord et de l'Est avec le quartier Saint-Lazare, sera opérationnel au cours du premier semestre 1998. Une seconde étape, pour laquelle les travaux n'ont pas commencé, doit permettre la poursuite de la liaison souterraine (3 km) dans Paris jusqu'aux voies de la banlieue ouest, l'aménagement de structures existantes sur l'ouest parisien et la création de deux autres gares dans Paris (Pont-Cardinet et nord du 19<sup>e</sup> arrondissement).

Le coût de la première étape d'Eole est de 5,4 milliards de francs, le financement se répartissant entre l'Etat (40 %), la région Ile-de-France (40 %) et la SNCF (20 %, sur prêt de la région).

### - La rocade de l'Est

Une liaison ferrée Roissy-Cergy-Pontoise - qui pourtant n'était pas inscrite dans le schéma directeur de la région d'Ile-de-France - est souhaitée par le département du Val d'Oise.

Le coût du projet est estimé à 5,6 milliards de francs dont 1,5 milliard pour les infrastructures et cinq cent millions pour les matériels roulants.



## IV. LE FRET

La politique du fret SNCF est dominée, en 1993, par l'extension du système de commercialisation à la tonne brute remorquée (TBR) pour les trains entiers. L'expérience menée sur Paris-Avignon-Marseille semble être un succès et devait être étendue à l'arc Lille-Lyon.

Par ailleurs, un effort est mené pour développer des points nodaux pour l'acheminement du trafic combiné dit «diffus». Votre Commission des Affaires économiques et du Plan aimerait toutefois être certaine que l'extension de la zone d'influence du point nodal Ile-de-France (PNIF) -trilage unique fonctionnant à la façon des «hubs» aériens ou des étoiles

routières- ne va pas, une fois encore, dans le sens d'une sur-concentration parisienne.

Elle s'interroge ainsi sur l'intérêt qui s'attacherait à développer le point nodal d'Hagondange (Moselle). Elle souligne l'intérêt d'un lancement prochain du programme «Commutor» qui permettrait de trier, sur un site unique et automatiquement, non plus des wagons mais des conteneurs et des caisses.

## V. LA SÉCURITÉ : UN DÉFI À RELEVER

### ● Des efforts incontestables

De 1988 à 1992, la SNCF, qui transporte chaque jour 3 millions de voyageurs, a investi 7,5 milliards de francs dans la sécurité.

Pour 1993, l'entreprise a prévu d'investir dans la sécurité 2,137 milliards de francs, soit à peine plus qu'en 1992 (2,1 milliards). Depuis 1990, le niveau d'investissement dépasse 2 milliards alors qu'il se situait entre 1,5 milliard et 1,7 milliard juste auparavant. A ce rythme annuel, il convient d'ajouter 300 à 350 millions consacrés, en région parisienne, à des doubléments ou triplements de voie et qui contribuent indirectement à améliorer la sécurité.

Ces crédits sont consacrés à une modernisation des équipements de voies ou de postes d'aiguillage (à commande informatique) ainsi qu'au remplacement des systèmes d'alarme par une liaison interphonique entre le voyageur et le conducteur, en cours de généralisation sur les rames de la banlieue.

Un plan qualité -sûreté a permis d'enrayer la hausse de l'insécurité et d'amorcer une décrue en Ile-de-France, le nombre d'agressions déclarées étant passé de 491 en 1988 à 675 en 1989, avant de redescendre à 643 en 1991.

L'équipement en liaisons radio sol-train se poursuit (1.300 km par an) en même temps que la mise en place d'autres dispositifs techniques, tels le système d'aide à la conduite ou le dispositif d'arrêt automatique des trains.

Dans le domaine des automatismes, et en dehors des programmes de recherche poussés réalisés dans ce domaine, la SNCF a notamment prévu d'étendre le contrôle automatique de la vitesse des trains ainsi que le contrôle de vitesse par balises, deux programmes

coûteux pour lesquels 4,9 milliards de francs seront consacrés jusqu'en 1998. Enfin, la SNCF affirme avoir complètement revu son système de formation, en modernisant les méthodes et par un large appel à l'ordinateur et à la simulation.

Par ailleurs, un investissement de l'ordre de 200 millions de francs l'an permet d'éliminer, à raison de 10 par mois, les passages à niveaux dont le nombre avoisine encore 21.000. Bien entendu, ces opérations portent sur les lignes et les routes les plus fréquentées.

**Votre Commission ne peut qu'encourager les efforts financiers, techniques et humains déployés pour renforcer, à tous les niveaux, la sécurité. Elle émet le voeu que l'intégralité des lignes TGV -et non les seuls tronçons à grande vitesse- soit progressivement équipée d'une double protection des voies, rendant notamment impossible la divagation, si dangereuse, des animaux.**

#### **• Toutes les grèves sont-elles légitimes ?**

L'année 1992 a été ponctuée, à peine achevé l'examen du projet de loi de finances pour 1993, par une grève des cheminots. Cette grève avait pour origine la condamnation de deux d'entre eux, jugés responsables de la catastrophe de la gare de Lyon, à Paris, en 1988. Cette grève, lancée par l'ensemble des syndicats, a été d'une ampleur rarement atteinte dans l'entreprise.

Si l'on peut comprendre l'émotion des cheminots face à cette décision de justice, est-il pour autant légitime d'évoir recouru à l'argument de la prise de risque calculé imposée par l'entreprise pour des raisons de rentabilité pour marquer la réalité de la responsabilité individuelle des personnels ? Peut-on ainsi, opposant la Justice à l'Ordre, légitimer une grève construite sur des fautes de service ? Y-a-t-il véritablement eu des «boucs émissaires» ou existe-t-il encore une responsabilité personnelle dans le cadre du service ?

Certes, ainsi que l'a indiqué le Président Fournier, «*Un tel accident révèle une défaillance de l'organisation de l'entreprise dont le président doit assumer la responsabilité.*» Mais, pour autant, doit-on prendre en otage des millions d'usagers pour affirmer, dans un réflexe corporatiste, sa solidarité avec un coupable ? Où est l'esprit républicain et le respect de la chose jugée ? A-t-on oublié les cinquante-six personnes tuées par le «train fou» le 27 juin 1988 ?

● **Vers un service minimum ?**

Faut-il, dans ces circonstances, être surpris du vote, au Sénat, en 1993, d'une disposition reprenant l'esprit de l'amendement «LAMASSOURRE» discuté dès 1987 et qui tendait à alourdir les retenues pécuniaires pour fait de grève ?

Ce fait est de nature à constituer un élément de réflexion pour les personnels de la SNCF et leurs organisations représentatives.

Sans méconnaître la légitimité du droit de grève, votre Commission forme le voeu qu'on ne soit pas contraint d'en venir à imposer un système contraignant, un service minimum pouvant, tout aussi bien, être assuré grâce à une concertation interne.

● **Le transport des matières dangereuses**

L'accident survenu, en janvier 1993, à la Voulte conduit à souhaiter un renforcement de la sécurité des transports ferroviaires de matières dangereuses.

Le problème doit-être examiné de façon globale, au niveau inter-ministériel : les itinéraires doivent être revus systématiquement ; l'application de la réglementation doit être mieux contrôlée. Une concertation avec les divers intervenants doit enfin être organisée pour mettre en oeuvre, s'il le faut, des taxes parafiscales afin de financer les dépenses nouvelles de sécurité.

**VI. QUELLES PEUVENT ÊTRE LES CLÉS DU REDRESSEMENT ? ESQUISSE DE QUELQUES SUGGESTIONS**

Il ne saurait être question ici de donner des leçons de gestion à une entreprise prestigieuse. On se propose seulement d'ouvrir quelques pistes de réflexion et, par là, de nourrir le débat démocratique.

### ● Rationaliser plus encore la gestion

Des économies peuvent sans doute encore être faites sur les frais de gestion (dépenses de communication, notamment).

En outre, une mission d'étude et de conseil pourrait être demandée à l'inspection générale des Finances à la manière de ce qui a été fait pour la RATP en 1991.

Il ne s'agit pas, bien entendu, de contester la gestion mais de s'assurer de la qualité des choix et d'éclairer la dérive des coûts.

### ● Revoir la tarification

Force est de constater, que dans la période récente, les tarifs ont cru plus fortement sur les courtes distances que sur les longues distances.

Certes, les services régionaux de voyageurs (SRV) rencontrent des difficultés et il paraît logique de les aider à surmonter celles-ci. Mais, en usant de son pouvoir de modulation, la SNCF n'a-t-elle pas fait le choix de sacrifier les tarifications «courte distance» au sauvetage des SRV, en interprétant, au passage, de façon souple les conventions qui la lient à l'Etat ?

Ce choix -qui pèse lourd en matière d'aménagement du territoire- a abouti à rendre la voiture individuelle et le camion plus compétitifs encore sur courte distance et, sans nul doute, à détourner du réseau ferré de nouveaux usagers.

Votre Commission estime donc qu'il serait intéressant de s'inspirer de l'exemple de la Suisse, et notamment des solutions financières qui ont pu être trouvées dans ce pays voisin, pour ré-examiner les grilles de tarification et notamment la tarification «courtes distances».

● **Repositionner la SNCF sur sa vocation ferroviaire**

Votre Commission incline à suggérer que l'on veuille bien examiner les moyens de recentrer la SNCF sur son métier d'origine : le train. Des filiales pourraient ainsi être cédées.

● **Trouver de nouveaux moyens de financement des investissements : pourquoi pas le crédit-bail ?**

Parmi les suggestions qui ont pu être faites pour trouver de nouveaux moyens de financement des investissements, nos collègues MM. Hubert HAENEL, Daniel HOEFFEL, Roger HUSSON et René TREGOUËT avaient suggéré, par une proposition de loi n° 207 (Sénat 1992-1993) de recourir au crédit-bail pour financer les installations ferroviaires.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan, qui a examiné cette proposition de loi en mars 1993, lui a donné, moyennant une nouvelle rédaction, un avis favorable (1). Elle suggère que l'on veuille bien inscrire cette proposition de loi à l'ordre du jour du Sénat dans les meilleurs délais, faute de quoi elle sera caduque au 2 mai 1994.

Elle prend, par ailleurs, acte des études menées sur une éventuelle réalisation du TGV «Est» par une société d'économie mixte.

● **Réformer les circuits de financement**

Parmi les suggestions du récent rapport de la commission sénatoriale d'enquête sur la SNCF figure l'idée (2) figure de «regrouper au sein d'une enveloppe unique, gérée par la région, l'ensemble des crédits publics affectés aux services régionaux de la SNCF.»

---

(1) Cf. rapport n° 230 (Sénat 1992-1993) de M. André FOSSET.

(2) Cf. rapport n° 335 (Sénat 1992-1993) p. 142-143.

**On rappellera que, pour 1994, la contribution de l'Etat aux services régionaux de voyageurs atteint 4,2 milliards de francs.**

**Votre Commission des Affaires économiques et du Plan s'interroge sur cette suggestion dont l'effet le plus redoutable pourrait être d'alourdir une fois de plus les charges régionales moyennant une compensation incertaine.**

## CHAPITRE III

### La RATP

Confrontée à des résultats d'exploitation préoccupants, la RATP va devoir, en 1994, résoudre des difficultés non négligeables.

#### I. DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION PRÉOCCUPANTS

##### A. LA DÉRIVE CRITICABLE DES COÛTS DE FONCTIONNEMENT (1988-1991)

Un rapport de l'inspection générale des finances (IGF), remis au Gouvernement en octobre 1992, a souligné la «dérive» des coûts de fonctionnement de la RATP entre 1988 et 1991.

Ce rapport de l'inspection générale des finances a été réalisé à la suite d'une demande de M. Christian Blanc, qui a dirigé la RATP du 22 février 1989 au 27 novembre 1992.

Sa première partie fait apparaître une hausse de 41,4 % en francs courants et de 30 % en francs constants entre 1988 et 1991 (2,083 milliards de francs contre 1,473 milliard) des **matières et autres charges externes (MACE)**, c'est-à-dire des coûts de fonctionnement, **hors frais de personnel**. De 1985 à 1988, ils n'avaient progressé que de 10 % en francs courants.

Après que la période analysée correspond à une «*mutation profonde du fait des actions engagées par son président, M. Christian BLANC, pour transformer la RATP en une entreprise publique moderne*».

Le rapport rappelle que «*cet objectif de «modernité publique» a paru suffisamment innovant à l'Etat pour que le directeur du budget accepte en 1990 la*

création d'une dotation de modernisation de 50 millions de francs (renouvelée en 1991 et 1992), sans définir aucun critère d'éligibilité».

D'après l'IGF, «la dérive constatée depuis 1988 a été favorisée par l'absence d'un véritable contrôle de gestion. Elle traduit des choix industriels contestables ou erronés. Elle correspond à une modernisation financièrement coûteuse». Le rapport estime que la RATP ne dispose pas, en 1992, d'un contrôle de gestion à la hauteur de ses enjeux économiques et financiers, en raison de «l'absence, totale ou partielle, de suivi des activités, en particulier dans les départements de maintenance, l'absence de rigueur dans le suivi des stocks».

Bien entendu, votre Commission ne peut que souligner la gravité de ces observations et invite le Gouvernement à améliorer d'urgence le contrôle de gestion de l'établissement, en complétant, au besoin, le dispositif décidé à l'été 1991 et mis progressivement en application à partir de juillet 1992.

#### B. LES MAUVAIS RÉSULTATS DE 1992 MALGRÉ LA PROGRESSION DU TRAFIC

En 1992, le trafic de la RATP a été le suivant en millions de voyages :

|              |          |
|--------------|----------|
| Métro        | 1.201,40 |
| Bus Paris    | 332,60   |
| Bus Banlieue | 520,80   |
| RER          | 367,2    |

La RATP a enregistré un déficit d'exploitation de 135 millions de francs, en 1992, avec des recettes commerciales de 7,18 milliards de francs. Ce déficit représente 0,7 % du budget de l'établissement qui atteint quelque 19 milliards de francs.

Le déficit d'exploitation s'est ainsi creusé par rapport à 1991 où il n'atteignait encore «que» 95 millions de francs.

Ce déficit a résulté «d'une réduction conjoncturelle de l'activité», selon la direction financière de l'entreprise. La montée du chômage, et une volonté générale d'ajuster au mieux la dépense aux besoins, s'est traduite par une baisse de 3,5 % des ventes d'abonnements mensuels (carte orange) au profit des abonnements

hebdomadaires ou même des billets.» La part des 20,34 millions de cartes orange dans l'ensemble des titres de transport a ainsi reculé de 56,9 % à 56 %, alors que les abonnements hebdomadaires sont passés de 5,9 % à 6,4 % et que les ventes de billets (645 millions) ont légèrement progressé pour atteindre 27,5 % des titres.

Les subventions pour insuffisances tarifaires (correspondant au versement transport des entreprises pour la carte orange notamment) ont été également inférieures aux prévisions pour environ 100 millions de francs (3,176 milliards ont été perçus par la RATP). Les recettes du budget sont complétées, pour l'essentiel, par l'indemnité compensatrice (6,3 milliards) versée par l'Etat (70 %) et les départements de la région parisienne (30 %).

Votre Commission observe cependant avec satisfaction que les effectifs en contact avec le public ont été renforcés, de même que ceux affectés à la sécurité, ce qui a permis de réduire la fraude (6,7 % des clients du métro, contre 7,2 % en 1991).

Pour les six premiers mois de l'année 1993, on enregistre par rapport aux mêmes mois de 1992, une légère hausse de 0,33 % du trafic.

## C. L'EXÉCUTION DE L'EXERCICE 1993 : PREMIERS RÉSULTATS MOROSES

### 1. Les recettes

#### • Des prévisions de trafic peu enthousiasmantes pour 1993

La stagnation du trafic métro et bus de la RATP tend à constituer un sujet de préoccupation.

Rappelons que la clientèle quotidienne de la RATP ne représente que moins du tiers des déplacements totaux (collectifs ou non) en Ile-de-France.

Bien qu'une augmentation de 1 à 1,2 % du trafic en 1993 (avec 2,45 milliards de voyages) ait servi à établir le budget de l'établissement, il était estimé, à la fin du mois d'avril 1993, que le trafic était «à peu près en plateau par rapport à la même époque de 1992». Les ventes de carte orange ont reculé de 2 % en janvier-février.

### ● Les tarifs

L'augmentation tarifaire annuelle -+ 5,8 %- a été opérée dès le 1er mai 1993 au lieu du premier août, ce qui devrait rapporter 100 millions de francs de recettes supplémentaires à l'établissement.

### ● Le versement « transports »

Prélevé sur les entreprises, le versement « transports » devrait rapporter 4 milliards de francs à la RATP en 1993, soit une augmentation de 25 % par rapport à 1992.

### ● Un recul sans précédent de la subvention compensatrice

Le budget de 1993 de la RATP n'a donné lieu, au total, qu'à l'inscription de 5,8 milliards de francs au titre de l'indemnité compensatrice versée concurremment par l'Etat (70 % soit 3,98 milliards de francs) et les départements de la région d'Ile-de-France (30 %).

Par rapport à 1992, cela représente un recul -sans précédent- de 7,9 % que votre Commission accueillait avec satisfaction dans la mesure où il implique un désengagement de l'Etat de l'ordre de 516 millions de francs qui peut laisser présager une évolution à terme plus conforme à un rééquilibrage du territoire.

Mais, pour 1994, l'indemnité atteint 4,27 milliards de francs, ce qui représente un progrès de 7,09 % en francs courants. On retombe, ainsi, dans la situation précédente. (Chapitre 46.41).

## 2. Les dépenses

Les dépenses inscrites au budget de la RATP atteignent 19,6 milliards de francs.

*a) Le fonctionnement*

● **Les effectifs :**

Les effectifs atteignaient, en 1992, 38.220 agents, soit 200 postes de plus qu'en 1991 dont la création a été liée aux ouvertures de lignes.

Votre Commission ne peut toutefois que souligner le poids de l'accord salarial coûteux conclu en décembre 1988 à l'issue d'une des grèves les plus longues qu'ait connue l'établissement.

Elle accueille donc sans déplaisir l'objectif consistant à ramener, dès 1993, et non en 1994, les effectifs de l'établissement à 38.000 personnes. La réalisation de cet objectif est conditionnée par le succès de la politique de «décentralisation» et par la sous-traitance de certaines tâches comme la charge en carburant des autobus.

Au demeurant, les charges de personnels, soit 11,26 milliards de francs devaient encore augmenter de 3,1 % en 1993 par rapport à 1992, en raison de l'accord salarial signé en 1992.

Il faut rappeler, en outre, que l'effort de formation est passé de 5,6 % à 7 % de la masse salariale entre 1988 et 1992.

● **L'entretien et le maintien des normes de sécurité**

Les dépenses relatives à l'entretien et au maintien des normes de sécurité devaient augmenter de 5,2 % en 1993, ce qui n'est pas négligeable. Il est vrai que l'âge moyen des matériels et équipements tend à augmenter.

Aux mesures prises pour lutter contre les graffiti, la RATP a consacré 50 millions de francs en 1990, 65 millions de francs en 1991, 78 millions de francs en 1992 et 55,5 millions de francs en 1993.

Les résultats de la lutte menée contre la prolifération des graffiti commencent à être perceptibles : le pourcentage de voitures recouvertes de graffiti est en nette régression (sur le métro, 20 % des voitures en 1990, 17 % en 1991 et 9 % ; sur le RER, 41 % en 1990, 31 % en 1991 et 7 % en 1992) ainsi que celui des zones graffitées dans les stations et gares. Les efforts n'en doivent pas moins être poursuivis. C'est pourquoi, après les lignes de métro n° 1, 3, 7, 13, la ligne B du RER et une partie de la ligne A, les opérations «Trains

Propres» ont touché en 1993 les lignes 2, 7 bis et 8 du métro et une autre partie de la ligne A du RER ; d'autres lignes seront concernées en 1994 : dans ce cadre, tout train signalé recouvert de graffiti est nettoyé dans les 24 heures. Par ailleurs, la RATP continue à étendre la protection des surfaces vulnérables, à accroître la protection et la surveillance de dépôts et voies de garage et à renforcer la fermeture des accès aux réseaux ferrés.

Votre Commission n'a, en revanche, pas accueilli sans déception les informations fournies par le rapport de l'Inspection générale des finances en octobre 1992.

Selon ce rapport, en effet, le contrat signé en 1985 entre la RATP et le groupement COMA-TEC conduit par la Générale des eaux, a transformé «ce qui aurait dû rester un simple contrat de prestation de service (...) en une construction juridique bâtarde, une aventure industrielle douteuse et une opération financière plus avantageuse pour la Générale des eaux que pour la RATP». Le rapport souligne en particulier que «les conditions dans lesquelles la RATP conduit ses opérations antigraffiti s'avèrent particulièrement critiquables».

La sous-traitance des travaux de nettoyage devrait cependant permettre d'alléger les effectifs, en même temps qu'elle permet aux entreprises sous-traitantes d'offrir du travail à des jeunes en quête de ré-insertion.

#### *b) Les investissements*

La RATP a investi 3,5 milliards de francs en 1992, soit 14 % de plus qu'en 1991.

Il s'est agi, principalement, du lancement de la future ligne «Météor», de la rénovation des stations «Pont de Neuilly» et «Alésia». Pour 1993, les investissements devraient atteindre 5 milliards de francs.

Votre Commission observe avec quelque préoccupation l'accroissement, prévu de 5,2 % en 1993, des charges financières liées aux emprunts de l'établissement qui pourraient atteindre 1,8 milliard de francs. Cet accroissement est, en effet, présenté comme imputable à la couverture des investissements à réaliser.

Plus généralement et pour conclure sur ce point, votre Commission -tout en étant assez largement convaincue qu'il est illusoire d'espérer un équilibre général des comptes de l'établissement- estime qu'il conviendrait de viser le «petit» équilibre, en excluant la charge financière des investissements et certaines charges d'ordre public.

## II. DES PROBLÈMES IMPORTANTS À RÉSOUDRE EN 1994

### A. UNE SITUATION SOCIALE PRÉOCCUPANTE

● La RATP a connu, à la fin de 1992, une grève qui a -injustement, aux yeux d'une majorité de votre Commission- abouti à prendre en otages des millions d'usagers.

Certes, les conflits ne sont jamais prévisibles mais le dialogue social doit pouvoir permettre de les éviter.

● Certains dossiers méritent, par ailleurs, un traitement attentif :

- la réforme de la filière des conducteurs et les conditions d'attribution de primes mensuelles de conduite en sécurité ferroviaire ;

- la formule d'évaluation continue des agents reposant sur des critères concernant la sécurité, la ponctualité, l'information et les relations avec les voyageurs ;

- les grilles d'horaires en fonction du concept de service garanti aux «heures de pointe» ;

- plus généralement, les conditions de travail.

## **B. LES RAPPORTS AVEC LES USAGERS : FAUT-IL INSTAURER UN SERVICE MINIMUM ?**

Votre Commission estime très souhaitable que la RATP poursuive les efforts engagés en direction des usagers avec lesquels la concertation doit être approfondie de même qu'elle est recherchée avec les organisations représentatives des personnels.

Les usagers, qui attendent de la RATP essentiellement la ponctualité et la fréquence des dessertes, finissent pas endurer beaucoup de désagréments : voitures bondées, locaux sales et envahis par une faune incontrôlée, retards, grèves.

Sur ce dernier point, la question a été posée de savoir s'il fallait, en cas de grève, instaurer une obligation de service minimum.

Le vote, au Sénat, d'un amendement en ce sens, constitue pour les personnels, un élément de réflexion.

Votre Commission, fidèle au respect du droit de grève, forme le vœu que les circonstances ne conduisent pas le Parlement à prendre, faute de mieux, des décisions contraignantes. Mais elle observe que tel ne pourrait être le cas si un service minimum adapté à la réalité de l'établissement peut être mis en place sur la base d'une concertation interne à celui-ci.

## **C. UNE RÉNOVATION À POURSUIVRE**

### **1. La «décentralisation» des procédures administratives et de la gestion**

Engagée depuis 1989, la réforme dite de «décentralisation» -sans que ce concept ait à voir avec les collectivités locales- semble devoir se poursuivre.

Tel est, au demeurant, l'avis de la majorité de votre Commission pour qui la délégation des responsabilités au sein de la pyramide hiérarchique est seule à même de permettre l'adaptation de

**l'établissement grâce à la meilleure connaissance des situations. Certes, des habitudes sont bouleversées, des positions jugées acquises sont remises en cause mais il faut, sans trop perdre de temps, poursuivre l'effort de rénovation engagé.**

## **2. Vers une réforme de la tutelle ?**

**A l'heure actuelle, une multitude d'intervenants nuit à la clarté. Les salaires et les tarifs de l'établissement sont fixés à l'extérieur. Les investissements de l'établissement font l'objet de discussions récurrentes, aboutissant parfois à des décisions contradictoires. Une clarification s'impose donc (1).**

**Pour votre Commission, il est souhaitable qu'un véritable contrat soit établi entre l'établissement et les autorités responsables en matière de transports en commun. Le modèle du contrat «de plan» que la SNCF a conclu avec l'Etat parallèlement à l'exécution du plan national pourrait être transposé à la RATP.**

**Par ailleurs, une réforme du syndicat des transports parisiens semble de plus en plus souhaitée. Le retrait financier progressif de l'Etat en matière d'aide aux transports collectifs en Ile-de-France, que certains appellent de leurs vœux, pourrait en fournir l'occasion. La région d'Ile-de-France serait aussi appelée, progressivement, à tenir un rôle prépondérant en ce domaine, à la fois sur le plan financier et sur le plan de la prise des décisions.**

## **3. La sécurité : des résultats à confirmer**

**Pour intensifier la lutte contre la délinquance, les effectifs d'agents chargés de la sécurité, qui étaient de 310 en 1989, ont été portés à 530 en 1993 ; ils devraient atteindre 600 en 1994.**

**Des dispositifs techniques ont, en outre, été mis en place. Il s'agit notamment de la réalisation et de la pose de nouvelles bornes d'appel sur la ligne B, de l'extension du réseau radio, de la télésurveillance des zones de garage et, de l'amélioration de la**

---

**(1) Telle est aussi la conclusion de l'avis n° 93.03 du 29 avril 1993 du Conseil économique et social de la région d'Ile-de-France.**

fermeture des accès au réseau ferré. La phase expérimentale du système d'aide informatisé à la localisation des équipes (AIGLE) destiné aux autobus en difficulté se poursuit.

**Votre Commission tient à saluer les résultats obtenus par la RATP pour la sécurité des voyageurs. En effet, le taux de délinquance a baissé de 25 % de 1989 à 1991 sur son réseau alors qu'il augmentait à Paris de 5 % pour la seule année 1992.**

Elle tient à mettre en lumière le rôle utile sur le terrain des correspondants «prévention et sécurité» dans les dépôts de la RATP.

Elle souligne l'intérêt des opérations soutenues par la RATP et visant à l'insertion dans les quartiers difficiles : matches de football, ou de basket, ouvertures de bases de loisirs, etc.

Elle observe que toutes les actions décrites ne peuvent être pleinement efficaces que si les forces de police et les brigades de surveillance de la RATP agissent de manière concertée et si leurs interventions prennent place dans un plan d'ensemble cohérent et se félicite qu'un groupe de travail co-piloté par la Préfecture de Police et la RATP vienne d'être installé à cette fin.

#### **4. L'extension du réseau**

Une nouvelle ligne de métro -la quatorzième- permettra, à la fin de 1997, de relier Tolbiac dans le 13<sup>e</sup> arrondissement à Saint-Lazare via Bercy, la gare de Lyon, Châtelet, Pyramides et Madeleine.

Cette ligne devrait soulager la ligne A du RER de 8.000 voyageurs par heure et par sens.

Longue de sept kilomètres et disposant de sept stations. Elle pourrait, à terme, être prolongée sur dix huit kilomètres entre Maison Blanche et le port de Gennevilliers, par l'utilisation de l'actuelle ligne 13 et être en correspondance avec la future rocade Saint-Denis/La Défense.

L'architecture des stations a été, dit-on, conçue pour donner une impression d'espace et de lumière.

Votre Commission émet le souhait que le financement de cet équipement -qui a déjà donné lieu à 3 milliards de francs de dépenses dont 40 % provenant de l'Etat- permettra d'aboutir dans de

bonnes conditions, sachant que 2,5 milliards de francs semblent encore nécessaires.

## **5. La modernisation des matériels**

● L'expérimentation, au premier semestre de 1993, sur la ligne 7 bis du métro parisien (Louis Blanc/Pré Saint-Gervais) d'un matériel roulant nouveau construit par ANF-Industrie et GEC Alstom devrait donner lieu à une généralisation de ce matériel sur le réseau RATP hormis les lignes utilisant des voitures sur pneus.

Ce matériel, qui met en communication toutes les voitures d'une même rame grâce à des soufflets et dont les nouveaux essieux réduiront les crissements et l'usure est, en outre, équipé d'un revêtement anti-graffiti.

**Votre Commission forme le voeu que la rénovation du matériel roulant du métro, dont la vétusté s'amplifie trop souvent, sera poursuivie avec opiniâtreté.**

● Le matériel destiné à équiper la future ligne «Meteor», se situe entre le métro classique et le VAL. Les rames, composées de six voitures reliées par des soufflets pourront transporter 700 passagers, assis sur des sièges parallèles à la voie. Chaque rame sera équipée des caméras vidéo, d'interphones et de sièges anti-graffiti.

### **D. ORLYVAL : UNE ERREUR À SURMONTER**

**1. Une restructuration financière inévitable : des illusions perdues au sauvetage par la région**

**Confirmant toutes les inquiétudes émises par votre Commission l'an passé, la société Orlyval, qui gère la liaison ferrée en site propre reliant l'aérogare d'Orly à la station RER (ligne B) d'Antony, a été confrontée à une situation financière plus que préoccupante à la fin de l'année 1992.**

Première et unique expérience de concession au secteur privé, jusqu'à présent, d'un réseau de transports en commun en région parisienne, Orlyval est le deuxième Val du groupe Matra à avoir été mis en service en France après celui de Lille. Il a coûté 1,75 milliard de francs.

Mais, Orlyval ne transporte que 5.000 personnes par jour, soit 1,3 à 1,5 million par an, alors que ses investisseurs avaient prévu une fréquentation d'environ 4 millions de passagers.

La société a subi en 1991 une perte nette de 58,1 millions de francs, essentiellement due à des charges financières qui se sont élevées à 164,9 millions de francs. Mais son résultat d'exploitation, réalisé au cours du dernier trimestre, avait déjà été négatif de 15,2 millions de francs, pour un chiffre d'affaires de 10,7 millions de francs.

En août 1992, pour tenter de séduire une clientèle qu'il ne parvenait toujours pas à capter, Orlyval s'est résolu à baisser ses tarifs, faisant passer de 55 francs à 42 francs le prix du billet, métro compris. Mais cette baisse, accompagnée de tarifs promotionnels encore plus avantageux, n'a semble-t-il pas amélioré le résultat d'exploitation.

Orlyval avait perdu de l'ordre de 268 millions de francs en 1992, pour un chiffre d'affaires de 36,95 millions de francs.

La chute à 80 francs des titres subordonnés convertibles (TSC) qui avaient été émis à 150 francs en 1988 révélait cette situation.

**Un plan de restructuration prévoyant «un abandon de créances substantiel» a été approuvé par le Syndicat des transports parisiens. L'abandon de 1,363 milliard de francs de créances par le consortium de banques, mené par Indosuez, et d'actionnaires d'Orlyval représente plus des deux tiers du total des créances (1,58 milliard de francs).**

Mais, les membres du consortium recevront progressivement, de la RATP, au plus tard jusqu'en 2026, une somme calculée en fonction d'un excédent d'exploitation forfaitaire, soit environ 300 millions de francs. Les montants versés par la RATP seront garantis dans un premier temps, par Matra, dans la limite de 70 millions de francs.

Rappelons que le capital d'Orlyval était détenu pour 34,7 % par un groupe de banques menées par Indosuez. Les autres actionnaires principaux sont Air Inter (26,7 %), Lyonnaise des Eaux-Dumez (18 %), le fabricant du Val Matra (17,3 %) et la RATP (3,3 %).

Les détenteurs de TSC devraient quant à eux, récupérer 60 francs sur chaque titre.

La convention de concession, conclue le 21 avril 1988, entre Orlyval et le syndicat des transports parisiens a été résiliée à compter du 4 février 1993.

Corollaire de la restructuration du capital, la RATP est vouée à reprendre, à travers une filiale, -comme l'avait suggéré d'ailleurs votre Commission- l'exploitation de l'Orly Val.

La SNCF pourrait se joindre, dans un second temps, à la RATP.

La liquidation amiable de la société Orlyval, à terme, est dans la logique du plan de restructuration.

Le syndicat des transports parisiens verse à Aéroports de Paris une somme de 50 millions de francs en contrepartie de laquelle cet établissement assurera la gestion des stations «Orly-sud» et «Orly-ouest» du VAL et la gratuité des trajets entre les deux aéroports.

Air Inter apporte 50 millions de francs. Matra apporte 150 millions de francs.

Surtout, la région d'Ile-de-France a consenti à apporter à la RATP une contribution annuelle indexée de 10 millions de francs pendant vingt-neuf ans -c'est-à-dire jusqu'en 2021- pour contribuer aux investissements d'exploitation.

## **2. Le problème commercial n'est pas résolu**

**Mais cette solution financière ne résout pas le fond du problème, celui de la rentabilité commerciale de la ligne dont les défauts (rupture de charge à la station «Antony» ; coût des billets ; concurrence d'autres modes ; image insuffisante) ont déjà été analysés par votre Commission.**

Les prévisions annuelles ne permettent pas, en effet, d'espérer plus de 1,475 million de passagers jusqu'en 1996 puis 1,545 million.

Plusieurs suggestions méritent donc d'être faites, outre celles émises l'an passé :

- refus de l'abandon de la desserte d'Orly par le Val, alors que toute solution de remplacement serait nécessairement très coûteuse ;

- amélioration de la connexion entre VAL et RER, par l'aménagement des escaliers et de la signalisation usuelle dans les stations de «Denfert-Rochereau» et d'«Antony» ;

- mise à l'étude et réalisation d'une liaison entre Orlyval et la ligne C du RER avec une connexion réalisable au niveau de la gare SNCF de «Rungis-La Fraternelle». Si le coût de cette opération est estimé à 200 millions de francs, elle est susceptible, selon certains experts, de faire progresser le trafic annuel de l'ordre de 400.000 à un million de personnes ;

### 3. Les leçons d'un échec

**Certes, le financement de l'Orlyval a été un échec cuisant. Il doit servir de leçon aux décideurs dans la mesure où l'on va, en définitive, éponger des risques bancaires pour une bonne partie avec de l'argent public.**

Plus précisément, votre Commission estime souhaitable que les études préparatoires à ce type d'équipement soient systématiquement assorties de contre-expertises. Elle n'estime, en effet, pas convenables les propos de M. Frédéric d'Allest, PDG de Matra Transport selon qui *«Tout le monde s'est trompé sur le trafic. Il n'y a aucune raison de dire que nous étions plus optimistes que ceux qui ont fait les études.»* (1)

Pour elle, dès lors que l'argent public est, directement ou non, en jeu, il revient aux pouvoirs publics de prendre toutes les garanties techniques et financières nécessaires préalablement au lancement de l'opération.

Bien plus, elle estime que si des responsables -soit lors des études soit à l'occasion de la gestion- ont péché en infléchissant les décisions de l'Etat ou par excès d'optimisme, ceux-ci auraient dû être soit sanctionnés, voire au besoin, remplacés dans leurs fonctions -ou qu'on cesse de leur confier des responsabilités aussi importantes.

---

(1) *Le Monde* 2 novembre 1992 p. 13

**L'impunité administrative est, en effet, trop souvent cause de la surconsommation des crédits budgétaires.**

**La sévérité des lignes qui précède ne doit pas surprendre. Elle est le gage de la confiance que votre Commission tient à témoigner, une nouvelle fois, au principe de la concession de la construction et de l'exploitation des infrastructures de transports publics, notamment, en Ile-de-France.**

**Les difficultés d'Orlyval sont un épisode fâcheux. Elles ne doivent pas faire renoncer au financement par l'épargne privée dès lors que l'on s'entoure des garanties indispensables.**

## CHAPITRE IV

### Les transports collectifs en province

#### ● Une baisse de fréquentation conjoncturelle ?

L'importance des transports collectifs n'est plus à démontrer (23 milliards de chiffre d'affaires et 120.000 emplois).

Faut-il rappeler que le coût du transport collectif est en moyenne inférieur de moitié en province et cinq fois inférieur en région d'Ile-de-France au coût du même déplacement en voiture individuelle ?

Cependant, depuis deux ans, le transport collectif a connu une baisse de fréquentation : - 0,2 % en 1991 ; - 1 % en 1992. Les premiers mois de 1993 ont accentué cette évolution.

L'évolution de la démographie est structurellement défavorable à la croissance de la fréquentation des réseaux : moins de jeunes, l'arrivée d'un «3ème âge» motorisé et la part croissante du travail féminin, tous les trois fortement dépendant de la voiture, touchent les trois clientèles «captives» du transport public.

Autre facteur déterminant : la crise de la centralité. «Périurbanisation croissante, développement de l'habitat diffus rendent inopérantes les solutions de transports collectifs et favorisent le recours à l'automobile qui assure 85 % des déplacements motorisés.

#### ● Mais un besoin de financement considérable pour les infrastructures

L'évaluation exacte du besoin de financement en matière de transports collectifs n'est pas un exercice aisé. Selon certains experts, il manque 4,5 milliards de francs par an pour financer les transports en commun.

En février 1993, le comité pour la promotion des transports publics réclamait quelque huit milliards de francs

pendant dix ans «pour développer et améliorer l'offre des transports en commun dans la ville».

Plus généralement, la Fédération nationale des travaux publics et le GART estimaient, en juin 1993, que le coût total des projets à réaliser d'ici à l'an 2000 s'élevait à quelque 150 milliards de francs, dont 60 milliards pour la région parisienne, 23 milliards pour les bus de province et 63 milliards pour les projets de transport en commun en site propre provinciaux.

Le tableau suivant présente l'essentiel de ces derniers projets.

projets de transports collectifs en site propre

| Agglomérations | Projet                                | Mode         | Longueur (km) | Coût (millions de francs)    | Stade d'avancement (1)       | Mise en chantier | Mise en service |
|----------------|---------------------------------------|--------------|---------------|------------------------------|------------------------------|------------------|-----------------|
| <b>ENCOURS</b> |                                       |              |               |                              |                              |                  |                 |
| Lille          | Ligne 2, ligne 1, tram, modernisation | VAL, Tram    | 13,5          | 5 800 (1989)                 | P 04-03-1991                 | 1991             | 2000            |
| Lyon           | Prolongement de la ligne D            | Méto         | 1,7           | 1 085 (1990)                 | P 30-06-1992                 | 1992             | 1995            |
| Toulouse       | Ligne A                               | VAL          | 9,1           | 3 300 (1984)                 | P 19-04-1988                 | 1987             | Juin 1993       |
| Nantes         | Ligne 2 nord 1<br>Ligne 2 nord 2      | Tram<br>Tram | 8,6           | 400 (1992)                   | D 19-11-1991                 | 1992             | Sept. 1993      |
|                |                                       |              |               | 500 (1992)                   | D 19-11-1991                 | 1993             | Sept. 1994      |
| Rouen          | Ligne 1                               | Tram         | 10,4          | 1 890 (1988)                 | Protocole non signé          | 1991             | 1994-1995       |
| Strasbourg     | Ligne 1                               | Tram         | 12,4          | 2 140 (1989)                 | Protocole non signé          | 1991             | Sept. 1994      |
| <b>PROJETS</b> |                                       |              |               |                              |                              |                  |                 |
| Bordeaux       | Ligne A, ligne B                      | VAL          | -             | -                            | A 06-11-1992<br>D 25-10-1992 | 1993             | -               |
|                |                                       |              |               | 2 700 (2) (1993)             | D 15-02-1993<br>P 12-03-1993 | 1993 (?)         | 1998 (?)        |
| Toulouse       | Ligne B                               | VAL          | 13,0          | 3 700 (1992)                 | APS 1993                     | 1995-1996        | 2000            |
| Lille          | Ligne 2 Mons-Roubaix                  | VAL          | 7,8           | 2 304 (1989)                 | D 09-12-1992                 | 1993             | 1996            |
| Grenoble       | Extensions                            | Tram         | 5,0           | 870 (1991)                   | A 05-07-1991                 | 1993             | 1995            |
| Rouen          | Prolongement                          | Tram         | 4,5           | 490 (1992)                   | A 25-06-1991                 | 1993 (?)         | 1994-1995       |
| Montpellier    | Ligne 1                               | Tram         | 13,0          | 1 700 (1991)                 | A 17-12-1992<br>DPC          | 1995             | 2000            |
| Caen           | Ligne 1                               | TVR          | 13,0          | 1 050 (1991)                 | A 21-11-1991<br>DPC          | 1994             | 1998            |
| Orléans        | Ligne 1                               | Tram         | 15,0          | -                            | Etudes                       | -                | -               |
| Le Mans        | Ligne 1                               | TVR          | 10,0          | 850 (1984)                   | DPC                          | 1995             | 1997-1998       |
| Tours          | Ligne 1                               | TVR          | 15,0          | 1 014 (1991)                 | DPC                          | 1994             | 1996-1997       |
| Toulon         | Ligne 1                               | Tram, TVR    | 11,0          | N.D.                         | DPC en cours                 | 1995             | 1997-1998       |
| Saint-Etienne  | Extension                             | Tram         | N.D.          | 1 100 (1992)                 | Etudes                       | 1993             | -               |
| Valenciennes   | 1 <sup>re</sup> phase                 | Tram, bus    | 7,5           | 1 300 (1992)                 | DPC                          | 1995             | 1997            |
| Toulouse       | Ligne C                               | Ferroviaire  | 7,0           | 260 (1984)                   | DPC                          | 1993 (?)         | 1997            |
| Strasbourg     | 2 <sup>e</sup> phase                  | Tram         | 9,0 (?)       | -                            | Etudes                       | 1995             | 1998            |
| Marseille      | Ligne 2 (extension)                   | Méto         | 1,7           | 725 (1991)                   | A 05-03-1990<br>APD, DUP     | NC               | NC              |
| Lyon           | Réseau intermédiaire<br>Prolongements | TVR<br>Méto  | N.D.<br>N.D.  | 1 000 (1992)<br>2 400 (1992) | P 30-06-1992<br>P 30-06-1992 | 1994<br>1994     | NC<br>NC        |
| Nice           | Ligne 1                               | VAL          | N.D.          | 3 400 (1992)                 | Etudes                       | NC               | NC              |

(1) E = études; A = approbation; D = DUP; P = protocole; DPC = dossier pris en considération; APD = avant-projet détaillé; NC = non communiqué; ND = non déterminé.

(2) Subvention de 500 millions de francs suspendue en mai 1993.

Source: ministère de l'Équipement, direction des transports terrestres.

**Le financement de l'ensemble de ces projets sera difficile. Il constitue d'ailleurs un des principaux enjeux de la politique d'aménagement du territoire à mener d'ici à l'an 2000.**

De ce point de vue, les évolutions parfois contradictoires données au taux plafond du versement « Transports » perçu sur les entreprises ne sont pas bonnes.

Rappelons que le versement transports a rapporté 41 % des 14 milliards de francs qui constituent les ressources totales du transport public, contre 32 % pour les recettes tarifaires payées par les usagers, 21 % pour la fiscalité locale et 4 % pour les financements de l'Etat. Or, si des villes comme Montpellier, Le Mans ou Toulon pourront porter le taux du versement transport de 1 % à 1,75 %, les villes candidates à des prolongements de réseaux ne le pourront pas.

Faut-il, pour autant, instaurer -comme le préconise le GART- une taxe additionnelle à la taxe intérieure sur les produits pétroliers ?

Tel n'est pas le sentiment de votre Commission qui, sur ce point, maintient les arguments qu'elle avait fait valoir l'an passé.

Le plan de relance, décidé par le Gouvernement, au printemps 1993, a attribué 800 millions de francs au transport public. Cette mesure a été bien accueillie des grands opérateurs de transports.

Mais, pour 1994, la situation n'est pas enthousiasmante pour les subventions d'investissement. Si les autorisations de programme ouvertes au chapitre 63.41 sont voisines de la stabilité pour les infrastructures de transports collectifs urbains en province, avec 614 millions de francs (+ 1,9 %) et pour les transports non urbains avec 38 millions de francs, en revanche, force est de constater l'érosion des crédits de paiement :

- de 18,1 % pour les transports collectifs urbains en province, avec 361,3 millions de francs (article 21) ;

- de 32,9 % pour les transports collectifs non urbains (article 40).

## **● Les infrastructures des transports en site propre en province : quelques exemples**

### **- Bordeaux**

Un projet de «Val» partant des quartiers de la rive droite de la Gironde devrait conduire à l'entrée du campus universitaire, au sud-ouest de l'agglomération. Il desservirait deux autres terminus : la préfecture, via la place des Quinconces et la gare SNCF Saint-Jean, à partir de la place de la Victoire.

Le projet a été remanié trois fois depuis 1986. Les études engagées ont coûté 200 millions de francs. La déclaration d'utilité publique, signée le 23 octobre 1992 a fait l'objet de recours contentieux. L'assemblée de la communauté urbaine (CUB) devait se prononcer sur une révision.

La première phase de construction devrait durer jusqu'en 2002 et porter sur deux lignes. Son coût prévisionnel devrait atteindre 3,25 milliards de francs pour la première tranche et 2,3 milliards de francs pour la seconde.

### **- Toulouse**

Toulouse a inauguré le 26 juin 1993, avec un grand succès populaire, un métro VAL dont les études avaient été lancées en même temps qu'à Bordeaux.

Les coûts de cet équipement (3,3 milliards de francs) ont été respectés.

### **- Rennes**

Le district de Rennes a décidé au printemps 1993 de faire réaliser par Matra un VAL.

La ligne, baptisée «JF Kennedy/La Poterie» traversera la ville de Rennes sur 8 kilomètres et comprendra 15 stations. L'investissement représente 2,75 milliards de francs et le contrat avec Matra 970 millions de francs.

Quatre partenaires se partagent le financement de ce projet. L'Etat a accordé une subvention de 500 millions de francs (valeur janvier 1991). Mais, le ministre de l'Equipement a décidé, en mai 1993, de suspendre cette subvention dans l'attente des

conclusions d'un collège de trois personnalités chargées d'étudier le dossier. La ville de Rennes intervient pour 130 millions de francs ; le district pour 500 millions de francs, provenant notamment du versement « Transports ». Enfin, un emprunt de 1,6 milliard de francs sera, semble-t-il, souscrit.

Le capital de la société d'économie mixte des transports en commun de l'agglomération rennaise (SEMTCAR) a été porté à 15 millions de francs.

Pour la partie génie civil de l'opération (1,4 milliard de francs) un appel à candidatures a été lancé à l'échelon européen.

Les travaux d'installation par Matra devraient débuter en 1997 et la mise en service devrait intervenir en 1998.

#### - Caen

L'agglomération de Caen devrait être première en France, voire en Europe, à utiliser dès 1998, un transport sur voie réservée (TVR).

Il s'agit d'un nouveau mode de transport en commun urbain, à énergie électrique mais pouvant s'affranchir d'une alimentation aérienne. Il roule sur pneus tout en étant guidé au sol par un rail central ou un procédé électronique. Il syndicat mixte des transports de l'agglomération caennaise va lancer cette semaine une consultation européenne dans le but de réunir, sous forme de groupement européen d'intérêt économique ou de société ad hoc, les opérateurs nécessaires dans le but de réunir, sous forme de groupement européen d'intérêt économique ou de société ad hoc, les opérateurs nécessaires à la construction de ce TVR et à son financement estimé entre 800 millions et 1 milliard de francs.

Selon le cahier des charges, une ligne de 12 kilomètres devra être mise en service pour le 1er janvier 1998. Elle s'accompagnera d'une première commande de 20 rames composées de véhicules à grand capacité (150 personnes par véhicule à raison de 4 passagers par mètre carré) et accessibles aux personnes âgées ou handicapées.

Le trafic sur cette ligne qui traversera Caen du nord au sud devrait être de 8 à 10 millions de passagers par an.

Réunie le mercredi 10 novembre 1993, sous la présidence de M. Jean FRANÇOIS-PONCET, président, la Commission des Affaires économiques et du Plan a procédé, sur le rapport de M. Georges BERCHET, rapporteur pour avis, à l'examen des crédits des Transports terrestres figurant au projet de loi de finances pour 1994.

Elle a décidé, à la majorité, de s'en remettre à la sagesse du Sénat quant à l'adoption de ces crédits.