

N° 79

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1995-1996

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1995.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 1996, 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 ; Gérard Larcher, Henri Revol, Jean Huchon, Fernand Tardy, vice-présidents ; Gérard César, William Chervy, Jean-Paul Émin, Louis Minetti, Louis Moinard, secrétaires ; Louis Althapé, Alphonse Arzel, Mme Janine Bardou, MM. Bernard Barraux, Michel Bécot, Georges Berchet, Jean Besson, Claude Billard, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Gérard Braun, Dominique Braye, Michel Charzat, Marcel-Pierre Cleach, Roland Courteau, Désiré Debavelaere, Gérard Delfau, Fernand Demilly, Marcel Deneux, Rodolphe Désiré, Jacques Dominati, Michel Doublet, Mme Josette Durrieu, MM. Bernard Dussaut, Jean-Paul Emorine, Léon Fatous, Philippe François, Aubert Garcia, François Gerbaud, Charles Ginésy, Jean Grandon, Francis Grignon, Georges Gruillot, Claude Haut, Mme Anne Heinis, MM. Pierre Hérisson, Rémi Herment, Bernard Hugo, Roger Husson, Bernard Joly, Edmond Lauret, Jean-François Le Grand, Félix Leyzour, Kléber Malécot, Jacques de Menou, Louis Mercier, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Jean-Marc Pastor, Jean Pépin, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Charles Revet, Roger Rigaudière, Roger Rinchet, Jean-Jacques Robert, Jacques Rocca Serra, Josselin de Rohan, René Rouquet, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Jacques Sourdille, André Vallet.*

Voir les numéros :

Assemblée nationale (10ème législ.) : 2222, 2270 à 2275 et T.A. 413.

Sénat: 76 et 77 (annexe n°5) (1995-1996).

Lois de finances.

SOMMAIRE

	Pages
AVANT PROPOS	5
CHAPITRE PREMIER PRINCIPALES DONNÉES DU PROJET DE BUDGET	7
I. LES DÉPENSES ORDINAIRES	7
A. LES MOYENS DES SERVICES	7
B. LES INTERVENTIONS PUBLIQUES	7
II. LES DÉPENSES EN CAPITAL	9
A. LES INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT	9
B. LES SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ÉTAT	9
1. <i>Le poids relativement modeste des investissements en province</i>	10
2. <i>La réaction face au demi-échec du programme PREDIT</i>	10
III. LE FONDS D'INVESTISSEMENT DES TRANSPORTS TERRESTRES ET DES VOIES NAVIGABLES (FITTVN)	11
IV. LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE	12
CHAPITRE II - LA SNCF	13
I. LES PRINCIPAUX PROBLÈMES POSÉS À LA SNCF	13
A. DES RÉSULTATS FINANCIERS PRÉOCCUPANTS	13
1. <i>1994</i>	13
2. <i>1995 : un endettement catastrophique</i>	14
B. DES TRAFICS EN INÉGALE REPRISE	15
1. <i>1994</i>	15
2. <i>1995 : amorce d'une reconquête commerciale ?</i>	16
C. DES PERSONNELS PARFOIS INQUIETS	17
D. UN CONTRAT DE PLAN (1996-2000) QUI TARDE À ÊTRE CONCLU.....	18
E. UN TRANSFERT DE COMPÉTENCES EN MATIÈRE DE TRANSPORT FERROVIAIRE RÉGIONAL EN EXPÉRIMENTATION	21
F. UNE POLITIQUE DE SÉCURITÉ À POURSUIVRE	23
II. LES TGV : UNE VITRINE VOUÉE À LA REMISE EN CAUSE	26
III. DES QUESTIONS À RÉSOUDRE À TERME	31
A. LA RESTRUCTURATION DU SERNAM ET DE LA SCETA	31
1. <i>La filialisation du SERNAM</i>	32
2. <i>L'ouverture du capital de la SCETA</i>	33

B. LA NÉCESSAIRE ADAPTATION À L'EUROPE ET À LA LIBÉRALISATION	34
CHAPITRE III LA RATP	35
I. LE PLAN D'ENTREPRISE 1995-1997	35
II. LES RÉSULTATS ET LE FINANCEMENT (1994-1995)	36
A. LES TRAFICS	36
B. L'ÉQUILIBRE FINANCIER RETROUVÉ EN 1994	37
C. LES OBJECTIFS POUR 1995 ET 1996	38
D. LA TARIFICATION	38
E. LA LUTTE CONTRE LA FRAUDE	39
F. LA RATP ET LES PROJETS DE RÉFORME RÉGIONALE	40
III. LE RÉSEAU À L'HORIZON 2015	40
IV. LES MATÉRIELS ET LES LOCAUX	43
A. LES MATÉRIELS	43
B. L'ENTRETIEN DES STATIONS DE MÉTRO : « RAVIVER »	43
C. LE NOUVEAU SIÈGE DE LA RATP	44
V. LA SÉCURITÉ	45
VI. LE PERSONNEL	45
CHAPITRE IV LES TRANSPORTS PUBLICS EN PROVINCE	47
I. LA STAGNATION DES TRAFICS MALGRÉ LE RETOUR DU TRAMWAY	47
II. UN EFFORT BUDGÉTAIRE INTÉRESSANT	48
III. LES RÉALISATIONS EN COURS POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS DE PROVINCE	49
IV. VERS LE « TRAMWAY BIMODAL » ?	51
V. LES AIDES AUX TRANSPORTS COLLECTIFS INTER-DÉPARTEMENTAUX ET RÉGIONAUX	51
EXAMEN EN COMMISSION	53
AMENDMENT PRÉSENTÉ PAR M. GEORGES BERCHET AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DU PLAN	57

AVANT PROPOS

Mesdames, Messieurs,

L'exercice 1995, au terme duquel intervient la discussion du projet de loi de finances pour 1996, suscite une relative préoccupation.

• L'Etat face à ses responsabilités

A l'issue des entretiens approfondis qu'il a pu avoir avec Mme le Secrétaire d'Etat aux transports et avec M. le Président de la SNCF, votre rapporteur a cru de son devoir de saisir M. le Premier Ministre des inquiétudes qu'il conçoit pour l'avenir de la SNCF à moyen terme. Il lui a donc adressé une lettre en date du 27 juillet 1995, le priant d'accélérer l'élaboration du contrat du plan, d'afficher clairement les engagements de l'Etat en matière de service public et d'aménagement du territoire, de définir les voies du retour de la SNCF à l'équilibre financier.

• Transports et environnement : un équilibre à trouver

Le rapport de la cellule de prospective et de stratégie du ministère de l'Environnement « Pour une politique soutenable des transports », rendu public à la mi-juillet 1995, a mis en cause la cohérence de la politique gouvernementale en matière de transports et d'environnement.

Appuyé sur l'expertise d'une quarantaine de spécialistes, le rapport « Dron » constitue un constat parfois critique. Il conteste la fiscalité de l'énergie qui ne prend pas suffisamment en compte le principe pollueur-payeur.

Reprenant des mises en garde émises précédemment par diverses autorités françaises ou européennes, le rapport insiste sur la nécessité d'inclure dans les tarifs des transports les coûts collectifs qu'ils engendrent.

Appelant à une évolution des mentalités, il insiste sur la nécessité de maîtriser la pollution créée par l'automobile.

•Les réseaux trans-européens

Le conseil des ministres des transports de l'Union européenne, réuni sous présidence française en juin 1995, a adopté, à l'unanimité, une position commune sur les schémas directeurs des réseaux trans-européens de transports. En revanche, les ministres n'ont pas fixé d'ordre de priorité pour les projets, estimant -malgré le souhait de la France- que ceux-ci devraient être placés sur un pied d'égalité.

La liste des quatorze projets prioritaires retenus au sommet d'Essen, que le Parlement européen et certains Parlements nationaux avaient proposé de modifier, n'a pas été intégrée dans le règlement sur les schémas directeurs. Les principes arrêtés à Essen ont été simplement réaffirmés dans une déclaration politique annexée au procès-verbal du Conseil des ministres des Transports.

Une accélération de la mise en place du financement communautaire a été souhaitée. Le conseil européen, tenu à Cannes à la fin du mois de juin 1995, a affecté une enveloppe d'environ 500 millions d'écus sur 1995 et 1996 (à peu près l'équivalent de 3,25 milliards de nos francs sur deux ans) aux quatorze projets qualifiée de prioritaires à Essen (dont 4 TGV intéressant la France : le Nord, l'Est, le Lyon/Turin et le Montpellier/Barcelone). Mais, dès le Conseil des ministres des Finances, tenu le 24 juillet 1995, pour la préparation du budget de l'Union européenne pour 1996, l'enveloppe 1996 a été augmentée de 50 millions d'écus en dépenses d'engagement et de 20 millions en dépenses de paiement. Il reste que la part réservée aux quatorze grands projets n'est pas exactement chiffrable pour 1996. La Commission de l'Union européenne estime pouvoir y consacrer 422 millions d'écus en 1995-1996, c'est-à-dire moins que ce que le sommet de Cannes avait prévu.

<p style="text-align: center;">CHAPITRE PREMIER</p> <p style="text-align: center;">PRINCIPALES DONNÉES DU PROJET DE BUDGET</p>
--

Les crédits initialement demandés à la section I « **Transports terrestres** » du fascicule « Transports » pour 1996 atteignent, en dépenses ordinaires et crédits de paiement, 44,58 milliards de francs. **Ils progressent de 0,82 % en francs courants par rapport à 1995**, ce qui, compte tenu de la hausse attendue des prix en 1996 équivaudra à une contraction de 1,18 % en francs constants.

I. LES DÉPENSES ORDINAIRES

Les **dépenses ordinaires** atteignent 43,1 milliards de francs pour 1996, soit + 0,4 % par rapport au budget voté de 1995.

A. LES MOYENS DES SERVICES

Les **moyens des services (Titre III)** reçoivent 13,66 millions de francs -somme modique-, soit une contraction de 0,3 % d'une année sur l'autre.

B. LES INTERVENTIONS PUBLIQUES

Les **interventions publiques (Titre IV)** représentent 96,6 % des crédits demandés à la section « Transports terrestres ». Ils atteignent

43,09 milliards de francs pour 1996, soit une quasi-stabilité en francs courants (+ 0,42 %) par rapport au budget voté de 1995.

On notera que 10 millions de francs sont inscrits à un chapitre 43.10 « Actions de promotion dans le domaine des transports ».

● **La SNCF** constitue le principal bénéficiaire du titre IV. Elle recevra, en 1996 :

- 4,44 milliards de francs au titre du service annexe d'amortissement de sa dette (chapitre 45.44) ;

- 12,61 milliards de francs de contribution à ses charges d'infrastructures (chapitre 45.45) ;

- 13,66 milliards de francs pour les charges de retraite (chapitre 47.41) ;

- 723 millions de francs au titre d'indemnité compensatrice dans le cadre de la contribution de l'Etat aux transports collectifs parisiens. Cette indemnité est en recul de 4,6 % par rapport au budget voté de 1995 (chapitre 46.41, article 20) ;

- 140 millions de francs au titre des réductions qu'elle consent sur les tarifs de banlieue (chapitre 46.41, article 40) ;

- enfin, 1,93 milliard de francs pour la compensation de ses tarifs sociaux (chapitre 46.42, article 10).

Au total, ce sont plus de 36,9 milliards de francs que reçoit la SNCF, ainsi que le montre la présentation par agrégats.

● **La RATP** constitue, ensuite, la deuxième bénéficiaire des crédits. Elle recevra en 1996 :

- 4,15 milliards de francs d'indemnité compensatrice au titre de la contribution de l'Etat aux transports collectifs parisiens (chapitre 46.41, article 10) ;

- 131 millions de francs pour compenser les réductions tarifaires qu'elle accorde (chapitre 46.41, article 10) ;

- 18 millions de francs pour la TVA sur les annuités d'amortissement de biens financés par des subventions d'équipement (chapitre 46.41, article 60).

II. LES DÉPENSES EN CAPITAL

Les **dépenses en capital** représentent 1,48 milliard de francs de crédits de paiement, soit un progrès de 14 % par rapport au budget voté de 1995. En revanche, les autorisations de programme atteignent 1,1 milliard de francs, soit une contraction de 9,6 % par rapport aux autorisations votées pour 1995.

A. *LES INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT*

Les investissements exécutés par l'Etat (Titre V) ne reçoivent que la somme modeste de 17,5 millions de francs, en crédits de paiement, qui représente pourtant un progrès de 4,9 % en francs courants par rapport au budget voté de 1995.

Les autorisations de programmes consacrées à ces investissements atteignent 19,5 millions de francs, soit un progrès de 26,9 % d'une année à l'autre.

On notera que les **études économiques** (chapitre 53-41) ne reçoivent 6,5 millions de francs.

Quant à l'organisation du marché des transports routiers et des transports de défense, elle reçoit 6 millions de francs (chapitre 53-44). Il est permis de se demander si l'article 10 de ce chapitre, consacré aux transports routiers ne devrait pas plutôt trouver sa place à la section 2 « Routes » du fascicule bleu du budget des Transports.

B. *LES SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ÉTAT*

Les subventions d'investissement accordées par l'Etat (Titre VI) atteignent 1,48 milliard de francs en crédits de paiement, soit un progrès de 14 % en francs courants par rapport au budget voté de 1995.

En revanche, les autorisations de programme demandées pour 1996 atteignent 1,1 milliard de francs, soit un recul de 9,6 % par rapport au budget voté de 1995.

1. Le poids relativement modeste des investissements en province

Mise à part l'ouverture d'un article 24 au chapitre 63.41 « Etudes de déplacements urbains », article qui, bizarrement, n'est pas abondé, il convient de signaler, parmi les crédits de paiement du chapitre 63.41 :

- 294,7 millions de francs destinés au réseau express régional (RER) en charge de la SNCF ;

- 388,7 millions de francs consacrés au réseau banlieue de la SNCF ;

- 20,9 millions de francs voués aux aménagements d'infrastructures de voirie pour les transports collectifs en région d'Ile-de-France ;

- 565,7 millions inscrits en faveur des aménagements d'infrastructures pour les transports collectifs urbains en site propre en province (article 21) ;

- 64 millions de francs consacrés à l'aide au développement de la productivité des transports de marchandises.

Enfin, 54,5 millions de francs sont affectés au Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation dans les transports.

2. La réaction face au demi-échec du programme PREDIT

Neuf millions de francs de crédits de paiement, contre quatre seulement en 1995 sont consacrés au programme de recherche et de développement pour l'innovation et la technologie (PREDIT).

Le PREDIT, visant à l'étude des systèmes de transports terrestres du futur, a bénéficié en cinq ans de 2,4 milliards d'aides publiques, pour un budget total de 7,8 milliards de francs.

Quelque neuf cents contrats ou conventions ont été signés par les trois ministères concernés, au titre de ce programme, entre 1990 et 1994.

Pour autant, le suivi de ce programme complexe n'a pas été rigoureux, ainsi qu'il résulte du rapport « Causse » remis en janvier 1995 qui émet quatre réserves :

« Faiblesse des actions incitatives de l'Etat, opportunisme organisationnel, éparpillement des interventions publiques, faiblesse de la gestion. »

De fait, Prédit a fonctionné sur le principe du « bottom up », c'est-à-dire que les sujets de recherche ont été choisis sur propositions des industriels.

Ces derniers ont financé l'essentiel des travaux, soit 70 % du budget total de 7,8 milliards de francs. Comment s'étonner, dès lors, que le système ait mis l'accent sur l'automobile et le ferroviaire où les industriels français sont en position de force ? Comment ne pas comprendre l'effort sur l'offre technologique française ? Ainsi, les études sur la seule voiture particulière ont bénéficié de 1,3 milliards de francs, soit plus de la moitié du total des aides publiques. La grande vitesse (TGV de nouvelle génération) devait recevoir 28 % des aides accordées aux transports guidés. Elle en a obtenu près de 50 %. A l'inverse, les transports urbains n'ont obtenu que le cinquième de la somme prévue. Mais, mis à part le projet « Commutor », c'est certainement le thème « transport des marchandises » qui a le plus souffert. Initialement, 190 millions de francs de crédits publics étaient prévus pour financer ce sujet jugé stratégique par les experts. A la mi-1994, les dépenses atteignaient seulement 60 millions, soit 30 % de l'objectif.

Tout en accueillant avec espoir la croissance des crédits, votre Commission des Affaires économiques et du Plan estime que la survie du PREDIT implique une refonte des méthodes et de l'organisation. Le rapport « Cause » propose une articulation interministérielle par projet. Il faut souhaiter une mise en oeuvre accélérée de meilleures méthodes de suivi dans le nouveau PREDIT.

III. LE FONDS D'INVESTISSEMENT DES TRANSPORTS TERRESTRES ET DES VOIES NAVIGABLES (FITTVN)

Le FITTVN, institué par l'article 37 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire et par l'article 47 de la loi de finances initiale pour 1995, ne figure pas au fascicule des transports, mais au III « Comptes d'affectation spéciale » du projet de loi de finances pour 1996.

● Les crédits inscrits pour les transports ferroviaires en 1995 au chapitre 3 du FITTVN -d'un montant total de **986 millions de francs-** ont reçu deux affectations principales :

- **602 millions de francs, soit près des deux-tiers** du total du chapitre, ont été affectés au transport ferroviaire ;

- **349 millions de francs, soit 35 % du total,** avaient pour objectif le développement du transport combiné ;

- par ailleurs, **35 millions de francs** devaient financer diverses études, relatives aux transports terrestres.

- En 1996, le Fonds sera abondé à hauteur de 3,05 milliards de francs (contre 2 milliards de francs en 1995). 920 millions de francs sont attendus de la taxe sur les titulaires d'ouvrages hydroélectriques concédés et 2,13 milliards de francs sont attendus de la taxe sur les concessionnaires d'autoroutes.

La répartition pour 1996 sera validée par le comité de gestion du Fonds.

IV. LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

L'Assemblée nationale a minoré les moyens de paiement de 22,13 millions de francs, selon la répartition suivante :

- **Titre III : - 130.000 francs.** Cette économie symbolique des coûts de fonctionnement est à l'initiative de MM. Philippe Aubert et Michel Bouvard. Elle doit s'appliquer à des chapitres faisant généralement l'objet d'annulations de crédits en cours de gestion.

- **Titre VI (chapitre 63-41) : - 22.000.000 francs (en autorisations de programme et crédits de paiement).** Cette économie porte sur les investissements de la RATP et de la SNCF-banlieue. Elle tendait à tenir compte des remarques de la Cour des Comptes sur le syndicat des transports parisiens.

CHAPITRE II

LA SNCF

I. LES PRINCIPAUX PROBLÈMES POSÉS À LA SNCF

A. *DES RÉSULTATS FINANCIERS PRÉOCCUPANTS*

1. 1994

Le chiffre d'affaires de la SNCF a atteint 54,052 milliards de francs en 1994, soit une augmentation de 2,1 % par rapport à 1993.

L'excédent brut d'exploitation a représenté 7 milliards de francs, soit une hausse de 20 %, sur l'année précédente.

En revanche, **une perte nette de 8,2 milliards** de francs -plus importante qu'en 1993 où elle avait déjà atteint 7,7 milliards de francs- a été enregistrée.

En effet, les charges de capital se sont alourdies. **L'endettement total**, infrastructures comprises, à la charge de la SNCF est passé de 137 milliards de francs en 1993 à **155 milliards de francs en 1994**.

Le compte « gestion de l'infrastructure » a été en déficit de 8,6 milliards de francs malgré un repli, en 1994, des dépenses d'investissement qui ont représenté 16,7 milliards de francs.

2. 1995 : un endettement catastrophique

La SNCF attendait un excédent brut d'exploitation de 9,1 milliards de francs en 1995 et un progrès de 12,5 % du chiffre d'affaires.

Les premiers résultats de l'année étaient encourageants. Ainsi, sur les huit premiers mois de 1995, le chiffre d'affaires « voyageurs » avait-il cru de 6,8 %.

Mais un déficit de l'ordre de 12 milliards de francs reste à redouter en raison **du creusement des charges financières** (14 milliards de francs attendus en 1995).

Bien plus, un endettement de 175 milliards de francs est attendu à la fin de 1995.

Tout en saluant les résultats relativement positifs atteints par la SNCF grâce au recours à la location vente ou à la cession-bail, notamment par l'intermédiaire d'Eurofina (4 milliards de francs en 1995) pour l'exploitation du matériel roulant, **voire Commission des Affaires économiques et du Plan juge que la situation exige d'autres réponses que de simples expédients.**

L'Etat doit, à cet égard, prendre ses responsabilités. Dans le passé, la mise en place du service annexe de la dette avait constitué une réponse. **Le moment est sans doute venu de procéder à la prise en charge par l'Etat d'une partie -à déterminer- de l'endettement accumulé par la SNCF.** Le chiffre de 100 milliards de francs à prendre en charge a été avancé par le président de la SNCF en juillet 1995.

Mais votre Commission accueille également avec intérêt **les projets d'utilisation par la SNCF, en tant qu'opérateur,** de son réseau de télécommunications (25.000 kilomètres de câbles dont 5.000 en fibre optique). La SNCF explore, en effet, actuellement, la possibilité de vendre soit par le biais d'intermédiaires, soit, directement, des capacités de transport de données permettant de relier entre eux les différents sites industriels d'une même société. Avec la libéralisation totale du secteur qui se profile, le vaste réseau privé de téléphonie de la SNCF pourrait ainsi servir de point de départ à la mise en place d'une source de profits.



B. DES TRAFICS EN INÉGALE REPRISE

1. 1994

Globalement le compte « transporteur » -établi, conformément aux normes européennes, distinctement du compte « Infrastructures »- est devenu positif de 414 millions de francs en 1994.

L'activité **voyageurs** grandes lignes s'est redressée en fin d'exercice mais les recettes voyageurs ont reculé de 1 % par rapport à 1993.

L'activité **fret** s'est redressée de 7,7 % par rapport à 1993, grâce à la progression du transport combiné.

TRAFIC VOYAGEURS

En milliards de voyageurs-kilomètres	1990	1991	1992	1993	1994
Réseau principal					
• TGV	14.92	17.87	18.96	18.92	20.50
• Autres trains grandes lignes (1)	32.75	28.41	26.35	22.29	21.57
Total grandes lignes (1)	47.67	46.28	45.31	41.22	42.07
Services régionaux hors Ile-de-France (SRV)	6.10	6.0	7.63	7.54	7.38
Total réseau principal	53.77	52.35	52.94	48.76	49.45
Services régionaux Ile-de-France	9.97	10.02	10.06	9.85	9.48
Ensemble du trafic voyageurs	63.74	62.37	63.00	58.60	58.93

2. 1995 : amorce d'une reconquête commerciale ?

- Le trafic voyageurs a cru de 6,8 % au premier semestre de 1995. Le résultat est atteint grâce à l'effet de l'Eurostar sur Paris-Londres et à l'ensemble des TGV.

Sur l'ensemble de l'année, une progression de 7 % est espérée.

La hausse moyenne des tarifs de 2,4 % intervenue en janvier apparaît modérée et l'action de la SNCF en direction de la clientèle (carte carrissimo, réductions) devrait porter des fruits.

- Le trafic marchandises a cru, quant à lui, de 7 % au premier trimestre de 1995 et 10,6 % sur les six premiers mois. Le transport combiné devrait croître de 15 % sur l'année.

1990	1991	1992	1993	1994	Cinq premiers mois		
					1995	1996	95/96 %
49.68	49.40	48.21	43.60	47.15	19.36	21.04	8.7

La clientèle du secteur du bâtiment-travaux publics est particulièrement recherchée.

Au total, pour le fret, l'activité devrait dépasser les 50 milliards de tonnes-kilomètres en 1995.

C. DES PERSONNELS PARFOIS INQUIETS

- Les **effectifs** de la SNCF sont à la baisse. La compagnie prévoit 6.800 départs naturels en 1995 en partie compensés par 2.400 embauches (essentiellement dans le secteur commercial) soit un solde net de 4.600 postes de travail supprimés.

En 1995, 177.900 agents travaillent à la SNCF. En 1984, ils étaient au nombre de 245.750. En dix ans, la SNCF a donc perdu près de 68.000 salariés. Cette chute drastique des effectifs est à mettre en rapport avec le montant de sa dette globale qui a plus que doublé au cours de la même décennie, tandis que les recettes sont restées stables.

- Depuis avril 1995, les personnels portent une attention particulière à la négociation du contrat de plan à conclure par la SNCF avec l'État. Une partie des cheminots craint, en effet, que le **contrat de plan** ne se traduise par un éclatement de l'entreprise et par des suppressions d'emplois. L'ouverture à la concurrence de son réseau, dans le cadre de la déréglementation des chemins de fer en Europe, ajoute à leur inquiétude.

- L'année 1995 est marquée par la mise en place opérationnelle d'un **système de gestion par centres de responsabilité**, baptisé « GCR ». En préparation depuis quatre ans, cette réorganisation a trois objectifs : le pilotage de l'entreprise par ses activités, le renforcement de la décentralisation, notamment au niveau des établissements et, enfin, l'amélioration de la capacité de réaction et de l'efficacité de la SNCF. Celle-ci devrait lui permettre de mieux cerner ses coûts.

Définies comme des centres de responsabilité, les activités chargées de la clientèle ont désormais leur propre compte et un objectif à atteindre en termes de résultat annuel. Dans le cadre des travaux budgétaires, elles vont devoir négocier avec les directions techniques les moyens nécessaires à leur exploitation et leur coût.

Les 23 régions SNCF, qui disposeront elles aussi d'un compte, passeront des contrats avec les directions de la SNCF, l'adhésion du personnel

semble indispensable. La refonte en cours des établissements nécessitera une adaptation des mentalités et une formation.

Au total, la SNCF prévoit de délocaliser environ 30 % du personnel de ses administrations centrales. Ce programme concerne l'ensemble des états-majors parisiens de la SNCF qui emploient environ 13.000 personnes.

D'ici à 1997, la société nationale prévoit de réduire de moitié le nombre de ses établissements.

D. UN CONTRAT DE PLAN (1996-2000) QUI TARDE À ÊTRE CONCLU

Le prochain **contrat de plan Etat-SNCF** couvrira une période de 5 ans, de **1996 à 2000**. Les discussions entre l'Etat et la SNCF en vue de l'élaboration de ce contrat de plan sont en cours, dans la perspective d'une signature **au cours du deuxième semestre 1995**. Elles portent notamment sur : la consistance et la performance des infrastructures ; la définition d'un système de tarification de cette infrastructure ; les services régionaux de voyageurs ; l'aménagement du territoire, en visant à ce que la SNCF assure pleinement sa mission de service public ; et, plus généralement, l'examen des mesures permettant un rétablissement de la situation financière de l'établissement public.

Le Premier ministre a confirmé son souhait de voir le nouveau contrat de plan Etat/SNCF conclu **avant la fin de 1995**. Techniquement cette échéance pourra, selon la SNCF, être respectée « sans difficulté », l'ensemble des dossiers ayant donné lieu à des échanges entre la SNCF et les administrations concernées au sein d'un comité de pilotage dont les travaux se sont déroulés de février à juin 1995.

Ont, en particulier, été abordés des points centraux du futur contrat comme :

- le désendettement de la SNCF ;
- le financement des infrastructures, qu'il s'agisse du réseau classique ou des lignes nouvelles ;
- l'équilibre des missions de service public, qu'il s'agisse des services régionaux ou des liaisons nationales d'aménagement du territoire ;
- le développement du transport combiné.

Pour votre Commission des Affaires économiques et du Plan, le point essentiel à clarifier est la contribution de la SNCF à l'aménagement du territoire.

Celle-ci passe par :

- **une réflexion sur l'« effet TGV ».** D'une part, il s'agit d'augmenter le nombre de villes desservies à grande vitesse. D'autre part, il s'agit de maîtriser la polarisation des emplois qu'induit, dans certains cas, le réseau TGV :

- **un maintien de l'effort de la SNCF sur ses grandes lignes traditionnelles.**

Un des enjeux de la négociation porte sur le mode de soutien à apporter à la SNCF pour éviter la fermeture d'une quinzaine de grandes lignes déficitaires. Deux milliards de francs seraient nécessaires pour financer sur cinq ans cette nouvelle procédure.

QUINZE LIAISONS EN SURSIS		
En millions de francs	Chiffre d'affaires	Résultat 1993
Nantes-Lyon	211,5	- 187,8
Metz-Dijon-Lyon	25,7	- 17,7
Strasbourg-Lyon	131,8	- 89,1
Paris-Amiens-Boulogne	219,1	- 112,9
Paris-Saint-Quentin	16,3	+ 2,5
Lille-Strasbourg	78,2	- 41,2
Paris-Brayville	83,5	- 36,8
Caen-Le Mans-Tours	32,8	- 53,1
Paris-Vierzon-Bourges	56,4	- 36,4
Toulouse-Hendaye	37,1	- 28,6
Lyon-Bordeaux	181,9	- 109,3
Paris-Toulouse	186,4	- 54,9
Nantes-Bordeaux	283,1	- 57,5
Paris-Clermont-Ferrand	53,9	- 38,7
Paris-La Rochelle-Bordeaux	NC	NC
TOTAL	1 357,5	- 745,5

Mais au delà de la lutte contre les fermetures, **il importe de maintenir la qualité et d'assurer la modernisation des lignes.**

Ainsi l'électrification de lignes aussi importantes que Paris-Caen-Cherbourg, en voie d'achèvement, et Paris-Troyes-Chaumont-Belfort doit être réalisée dans les meilleurs délais, à l'imitation de ce qui a été achevé de réaliser, en 1995, pour la ligne Strasbourg-Lyon.

Au moment même où l'on se plaint de la concentration de 80 % de nos concitoyens sur 20 % du territoire français et où toutes les études, y compris les débats parlementaires, soulignent le nécessaire rééquilibrage économique et démographique des

régions il ne convient pas de fonder sur les défaillances actuelles. C'est, au contraire, une véritable opération de réanimation qu'il importe de mener avec ces lignes.

• Enfin, le maintien en fonctionnement de certaines dessertes jugées -à tort- non rentables mais qui constituent l'ossature de base de tout aménagement du territoire est essentiel (exemple : la transversale Nantes-Lyon), sans, pour autant, qu'une participation financière excessive soit exigée des régions.

Depuis 1990, la SNCF a proposé aux régions concernées, qui l'ont accepté, le transfert sur route de certains services inclus dans la convention liant chacune d'entre elles et la SNCF. Ces mesures ont été prises sur des relations où la faible fréquentation des trains montrait que le mode ferroviaire était moins en mesure que le mode routier d'assurer une prestation dans des conditions raisonnables de prix et de coût pour la collectivité. Les lignes concernées ont été les suivantes : en 1990, Neussargues - Bort-les-Orgues ; en 1991, Firminy - Dunières ; en 1992, Briouze - Bagnoles-de-l'Orne ; en 1993, Belfort - Delle ; en 1994, Bort-les-Orgues - Aurillac. Mais, pour votre Commission des Affaires économiques et du Plan, la « mise sur la route » ne doit être envisagée qu'en dernier ressort.

Le rapport « Barel » remis au président de la SNCF en mars 1995 suscite pourtant des inquiétudes.

LE RAPPORT « BAREL »

Ce rapport de 24 pages reprend assez largement les thèses de la SNCF, à savoir la nécessité de conventionner certaines grandes lignes au motif de leur mission d'aménagement du territoire ; la responsabilité première de l'Etat dans ce domaine ; les régions n'ayant pas à participer directement à l'équilibre d'une relation ; le rôle essentiel de la procédure contractuelle pour permettre, au niveau local, une recombinaison adaptée de l'offre.

Il est divisé en trois parties qui portent sur : la définition du périmètre concerné ; le type de contrat à prévoir ; le processus de mise en oeuvre de la réforme proposée.

M. Barel propose certains critères de définition pour les relations d'aménagement du territoire : désenclavement de zones isolées et à faible population ; satisfaction de besoins interrégionaux ; insuffisance structurelle de couverture des charges.

Il propose que leur prise en charge par une personne publique soit conditionnée par : une distance couverte **d'au moins 250 kilomètres** ; un trafic d'au moins 75 voyageurs par train, de bout en bout, 9 pour un autocar et 160 pour un corail ; la possibilité d'organiser au minimum 2 allers-retours par jour en moyenne.

Il n'exclut, en théorie, ni le recours aux trains express régionaux, ni la mise sur la route. En revanche, son analyse l'amène à exclure tout transfert de la mission d'aménagement du territoire à l'aérien.

Les quinze relations proposées correspondent aux critères, même s'il s'interroge sur la possibilité de basculer sur route Caen-Le-Mans-Tours.

M. Barel préconise une contractualisation au nom du service public (engagement de la SNCF sur les charges, partage du risque recettes) entre la SNCF et l'Etat, sur une durée de 5 ans et placé sous le contrôle du comité de suivi.

Il exclut clairement que les régions, déjà sollicitées dans le processus de régionalisation, doivent participer aux conventions d'exploitation, même si des financements d'investissement ou des améliorations de dessertes locales peuvent représenter leur participation indirecte au contrat.

Par rapport aux principes déjà proposés par la SNCF, M. Barel introduit une exigence nouvelle visant à borner le niveau d'engagement de l'Etat. Il suggère, en effet, que la **contribution de l'Etat à un contrat ne dépasse pas la recette commerciale**. Autrement dit, le contribuable ne saurait couvrir plus que l'utilisateur.

M. Barel prévoit qu'à l'occasion d'un contrat, des conversions sur trains express régionaux soient possibles mais préconise que les ressources supplémentaires nécessaires soient allouées aux régions. De même, il souligne le rôle complémentaire que peuvent jouer les investissements prévus aux contrats Etats-région, dans l'aménagement d'une desserte.

M. Barel propose que chaque contrat soit négocié de manière déconcentrée, dans le cadre d'une commission régionale des lignes d'aménagement du territoire.

Pour votre rapporteur, en France, tout est possible pour rééquilibrer les régions si la volonté politique exprimée au niveau national est bien relayée, sur le terrain, par les orientations et les décisions des services instructeurs des projets.

Il convient donc que ceux qui, aujourd'hui, veulent restructurer la SNCF, du moins le réseau « hors grande vitesse », aient l'esprit aussi ouvert, entreprenant et novateur que ceux qui, à partir de 1838, ont construit les réseaux ferroviaires français, sans tenir compte des situations du moment, mais en pariant sur la généralisation de ces liaisons et le développement économique. Mais votre Commission reste persuadée que la suppression de 6.000 kilomètres de lignes ne pourra, à elle seule, permettre de résoudre la question de l'endettement de la SNCF.

E. UN TRANSFERT DE COMPÉTENCES EN MATIÈRE DE TRANSPORT FERROVIAIRE RÉGIONAL EN EXPÉRIMENTATION

Décidée dans le cadre de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995, l'expérimentation d'un transfert de compétences de l'Etat vers les régions en matière de transport ferroviaire régional a fait l'objet d'un protocole d'accord conclu en

avril 1995, entre la SNCF et neuf régions : Alsace, Aquitaine, Basse-Normandie, Centre, Midi-Pyrénées, Nord-Pas-de-Calais, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Pays-de-la-Loire et Rhône-Alpes.

Une commission de suivi, associant l'Etat, 6 régions et la SNCF et présidée par notre collègue M. Hubert Haenel a tracé les contours du nouveau dispositif.

Des schémas régionaux de transport, élaborés dans chaque région, devraient permettre de tracer les perspectives d'avenir des transports collectifs. La plupart des régions ont, à ce jour, engagé la réalisation de ces schémas régionaux.

Une expertise conduite par le cabinet KPMG sous la responsabilité des régions, de l'Etat et de la SNCF- est lancée sur les comptes régionaux de la SNCF, elle s'achèvera à la fin de 1995. Elle garantira aux régions que la comptabilité analytique interne constitue un fondement solide pour le futur système de facturation. Elle permettra également d'évaluer, région par région, les moyens nécessaires pour assurer la pérennité et le développement des transports régionaux et servira de base à la négociation avec l'Etat sur le niveau des moyens financiers à allouer.

Les futures conventions qui lieront chaque région à la SNCF pour la réalisation des transports régionaux clarifieront les responsabilités de chacun. Prenant la responsabilité de la consistance des dessertes, de la qualité du service offert, des tarifs pratiqués, tout en respectant la nécessaire cohérence inter-régionale, la région pourrait ainsi disposer d'un levier déterminant pour sa politique d'aménagement du territoire.

La SNCF aura un devoir de proposition à l'autorité organisatrice pour améliorer ses services à partir de sa connaissance des besoins régionaux. Elle mettra en oeuvre la politique définie dans le cadre d'un engagement ferme et définitif, basé sur un devis correspondant aux services arrêtés en commun. Elle rendra compte à la région pour lui permettre de vérifier l'efficacité de son engagement financier. Pour cela, elle poursuivra la décentralisation des responsabilités vers ses directions régionales en l'accompagnant de la mise en place des compétences correspondantes.

Mais pour clarifier le cadre dans lequel s'effectuent les transports régionaux, **l'Etat aura à préciser sa politique en matière d'infrastructures ferroviaires** comme le prévoit la directive européenne 91/440 et son décret de transposition. Il sera amené à transférer aux régions les ressources nécessaires au maintien et au développement des transports régionaux. Garant de l'intérêt général et d'un développement équilibré du territoire, il doit, en effet, attribuer les moyens qui permettent à la fois d'assurer un transport public performant et de participer au financement des investissements nécessaires à la modernisation (évalués par le rapport de notre collègue M. Hubert Haenel à 29 milliards de francs sur 10 ans).

Les initiatives prises par l'Etat, les régions et la SNCF vont ainsi conduire, jusqu'au début de 1996, à la négociation de premiers contrats de service public expérimentaux pour la réalisation des transports régionaux assurés par la SNCF.

F. UNE POLITIQUE DE SÉCURITÉ À POURSUIVRE

Si l'on observe les douze accidents graves de l'année 1994, c'est-à-dire ceux ayant entraîné des décès ou des blessés dans le train ou mis en cause de marchandises dangereuses, ainsi que le dénombrement, en fonction de la gravité de leurs conséquences potentielles, des événements critiques de circulation survenus sur voie principale, on constate que l'évolution à long terme est, à première vue, favorable : le nombre de voyageurs tués par milliard de voyageurs-kilomètres, représenté en moyenne mobile, apparaît en diminution, tout comme la plupart des nombres d'événements critiques recensés.

L'action menée en 1994-1995 a porté sur les points suivants :

- Poursuite du développement des automatismes

Les principaux efforts ont été les suivants :

- protéger les cabines de conduite et certains organes extérieurs des intentions malveillantes ;

- continuer à supprimer des passages à niveau (60 suppressions en 1994) ;

- développer le réseau de radio sol-trains qui déborde maintenant les doubles voies électrifiées et le parc électrique (700 kilomètres de ligne et 450 engins équipés en 1994) ;

- munir tous les postes de conduite de l'automatisme coupant l'effort de traction quand un freinage est commandé ; développer des automates pour essayer et surveiller la qualité du frein ;

- améliorer l'équipement des voies uniques pour réduire le risque de nez-à-nez (toutes les gares sont maintenant munies d'un dispositif d'arrêt automatique, tous les engins le seront d'ici à 1997) ;

- déployer le contrôle de vitesse à balise (KVB) sur l'ensemble du réseau électrifié, ce qui devrait apporter en 1998, à l'achèvement du programme, une réduction des trois quarts du risque de franchissement intempestif de signaux par des trains (fin 1994, le niveau d'équipement est de : 6.450 signaux origine d'itinéraires sur 16.300, 1.520 signaux de limitation de vitesse sur 1.550, 3.600 engins moteurs sur 4.600. L'efficacité du système se fait pleinement

sentir pour le respect des limitations de vitesse et commence à devenir perceptible sur les franchissements de signaux fermés ;

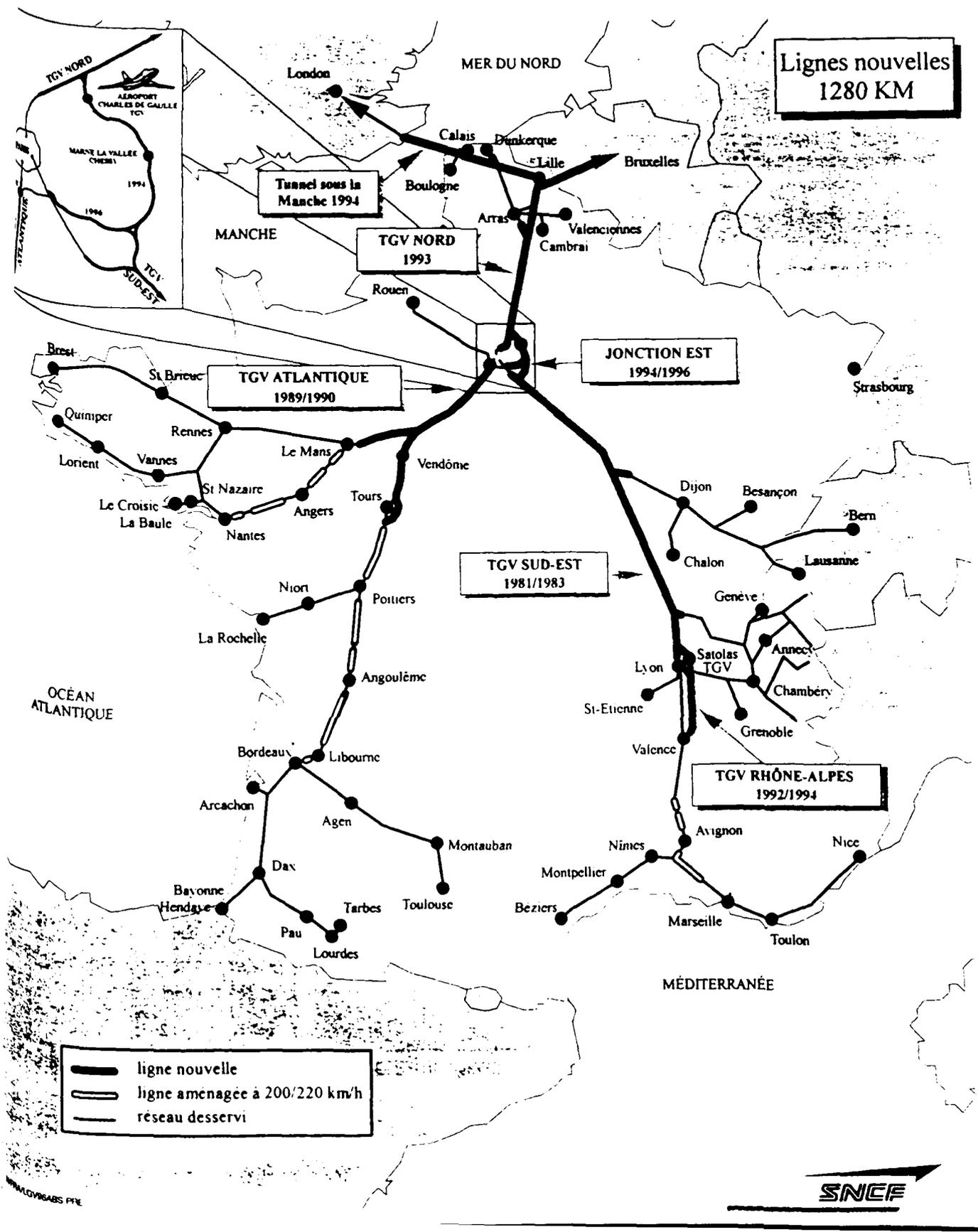
- continuation de l'amélioration de la prise en considération du facteur humain ;

- poursuite de l'action en faveur de la sécurité du transport des marchandises dangereuses :

- amélioration de la qualité et de l'organisation du travail des gares expéditrices de trains de marchandises dangereuses, afin d'accroître l'assurance que ces trains sont sans défaut au départ ;

- le développement des études locales de sites où se concentrent des wagons de marchandises dangereuses, en concertation étroite avec les services de l'Etat concernés localement.

LE RÉSEAU TGV EN SERVICE EN 1996



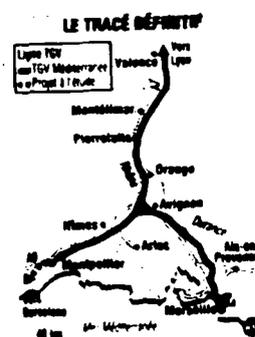
II. LES TGV : UNE VITRINE VOUÉE À LA REMISE EN CAUSE

La technologie du TGV se perfectionne. Le TGV à deux étages, présenté en juin 1995, entrera en service fin 1996 et pourra transporter 45 % de passagers de plus dans un confort accru. En outre, le TGV pourrait être exploité à 350 kilomètres/heure au début des années 2000.

Mais, alors que les projets se multiplient et suscitent les demandes des élus des zones susceptibles d'être desservies, les difficultés financières de la SNCF rendent aléatoires les réalisations dont le coût est devenue énorme.

Votre commission forme le voeu que la mission confiée à M. Philippe Rouvillois permette de mieux hiérarchiser les priorités du programme TGV.

● Le TGV « Méditerranée »



La SNCF a lancé, en février 1995, les travaux de la section Valence-Nîmes. Le plus gros des travaux devait être engagé à l'été 1995 pour une mise en service au deuxième semestre de 1999.

Sept viaducs et deux tunnels sont prévus au long des 285 kms de cette section. 11.000 emplois par an sur cinq ans seront assurés par ces travaux.

Le coût des travaux est évalué à 26,5 milliards de francs. Le taux de rentabilité est évalué à 6,8 % par la SNCF, soit inférieur au seuil du 8 % jugé indispensable. L'Etat devra donc subventionner l'opération à hauteur de 2,4 milliards de francs et les collectivités locales à hauteur de 750 millions de francs.

A hauteur de Valence, une gare baptisée « Rhône Alpes Sud » permettra l'interconnexion du TGV, des TER et des autocars.

Le nouveau site devrait accueillir environ 3 millions de voyageurs et pourrait jouer un rôle de levier économique au coeur d'un bassin de 200.000 habitants. Les premières estimations de coûts du projet font état d'un investissement total de l'ordre de 440 millions de francs hors taxes, dont 250 pour la gare TGV, elle-même financée par la SNCF : 130 millions de francs pour la gare transports express régionaux financés par la région Rhône-Alpes et le reste pour la gare routière et les accès.

Marseille verra l'aménagement de la gare Saint-Charles pour un coût de 715 millions de francs dont 415 à la charge de la SNCF.

• **Le TGV « Nord »**

Le Paris-Bruxelles-Amsterdam/Cologne (PBKA) sera en service à partir de mai 1996 avec des rames tricourant. Mais l'ensemble des infrastructures ne sera pas achevé avant l'an 2000.

• **Le TGV « Narbonne-Barcelone »**

Lors des différents sommets franco-espagnols, les ministres français et espagnol des transports ont rappelé leur volonté de voir se réaliser une liaison ferroviaire à grande vitesse entre la France et l'Espagne. Ce projet, appelé TGV sud-européen, a été inscrit aux sommets de Corfou et d'Essen comme un des projets prioritaires et retenus au titre de l'initiative européenne de croissance.

Le projet Barcelone-Narbonne consiste en la construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse à écartement international qui sera raccordée en France au TGV méditerranée et côté Espagne à la ligne à grande vitesse Madrid-Barcelone.

Les ministres ont engagé les réseaux à se constituer en groupement économique d'intérêt européen dans le but de finaliser les études techniques relatives au tronçon international. Ce GEIE a été créé le 6 avril 1995 à Madrid. Le siège a été fixé à Perpignan. Par ailleurs, les ministres ont demandé à leurs administrations respectives d'approfondir leurs réflexions sur le projet de traité intergouvernemental. Les échanges se poursuivent à ce sujet entre les deux Etats.

Les premières dépenses d'études sont évaluées à une soixantaine de millions de francs. Quatre millions d'écus leur seront consacrés par l'Union européenne.

En ce qui concerne la partie française, le préfet de la région a remis, en mai 1995, l'avant-projet sommaire du TGV Languedoc-Roussillon, de Montpellier jusqu'au Perthus. Ce dossier fait l'objet de consultations inter-services des ministères à l'échelon central, au terme desquelles seront précisées les études détaillées à poursuivre pour préciser le tracé.

Le Gouvernement et la région Languedoc-Roussillon se sont fixés comme objectif le lancement le plus rapidement possible de l'enquête publique de ce projet. Pour bâtir le dossier nécessaire au lancement de cette enquête, le Premier ministre a confié à un expert la mission de définir les conditions financières d'une réalisation progressive de ce projet. La SNCF ne peut, dans la situation financière difficile qui est actuellement la sienne, supporter seule un investissement de cette ampleur. Aussi ce projet devra-t-il mobiliser des concours externes auprès de l'Union européenne, de l'Etat et des collectivités territoriales concernées, de manière que la rentabilité des capitaux investis par la SNCF atteigne un seuil d'équilibre 8 %.

• **Le TGV « Est »**

Jugé par le commissaire européen en charge des transports, comme « peut être le moins transeuropéen de tous les projets » d'Essen, le TGV « Est » voit son coût évalué à quelque 27 milliards de francs.

On se rappelle l'engagement pris, au printemps 1994, par le précédent Gouvernement de faire financer à hauteur de 60 % le projet et d'assurer un taux de rentabilité de 8 % des capitaux investis par la SNCF. Or, le montage financier actuel n'est pas complet.

L'Etat français entend ne pas excéder son engagement initial de contribution, soit 3,5 milliards de francs mais, selon certains experts, cette contribution pourrait atteindre 7 milliards en définitive.

Les régions directement concernées par le TGV Est (Alsace, Champagne-Ardenne, Lorraine) ont prévu de participer à hauteur de 3 milliards. L'Ile-de-France hésite à apporter plus de 500 millions. L'Etat du Luxembourg pourrait participer à hauteur de 400 millions. Le total des subventions avoisine 4 milliards de francs. Dans le meilleur des cas, selon le mécanisme de répartition concernant la dépense de construction (10 % du total au maximum), la France peut espérer de Bruxelles une enveloppe d'environ 2,5 milliards.

Ce nouvel axe sera construit en deux phases, la première phase consistant en la réalisation d'un ligne nouvelle entre Vaires et la vallée de la Moselle, d'une part, et entre Strasbourg et Sarrebourg, d'autre part. L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est close depuis le 16 novembre 1994. Elle a porté sur la totalité du tracé du TGV. La déclaration d'utilité publique devra intervenir avant le 16 mai 1996.

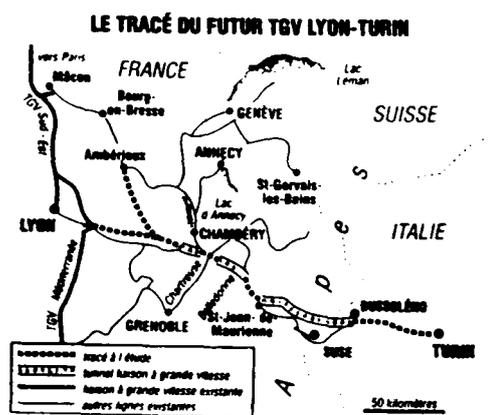
Un protocole d'accord ayant pour objet de définir les modalités de réalisation des études avant-projet détaillé ainsi que des travaux préliminaires est en cours d'adoption entre l'Etat, la SNCF et les collectivités locales concernées. Une convention finale succédera à ce protocole fixant les conditions de réalisation du projet. Elle permettra de contractualiser les dispositions financières lorsque seront connus la consistance finale du projet, le coût total de la première phase, le montant définitif et les modalités de versement des subventions attendues de l'Union européenne, du Grand-Duché du Luxembourg et des collectivités locales.

Dans un rapport présenté par le préfet de la Moselle, une commission d'enquête a donné, fin juin 1995, à la majorité, son aval aux 405 km de lignes nouvelles entre Vaires-sur-Marne (Seine-et-Marne) et Vendenheim (Bas-Rhin).

• **Le TGV « Lyon-Turin »**

Le Conseil européen, lors du sommet d'Essen, a confirmé l'inscription de la liaison Lyon-Turin sur la liste des projets prioritaires dans le domaine des transports. C'est dans ce contexte que les ministres français et italien ont pris à Aix-en-Provence le 16 décembre 1994, un engagement pour la section internationale du projet d'un nouveau programme d'études évalué à 800 millions de francs, comprenant, notamment, le percement de galeries de reconnaissance pour le tunnel de base. Une première tranche de financement à hauteur de 220 millions de francs doit être consacrée à ces études en 1995. Pour mener à bien tout ou partie de ces études, la SNCF et les chemins de fer italiens ont constitué un groupement économique d'intérêt européen (GEIE). Une prise en charge à hauteur de 50 % des dépenses hors études par l'Union européenne a été évoquée. Les ministres sont également convenus d'étudier la possibilité de

doit être consacrée à ces études en 1995. Pour mener à bien tout ou partie de ces études, la SNCF et les chemins de fer italiens ont constitué un groupement économique d'intérêt européen (GEIE). Une prise en charge à hauteur de 50 % des dépenses hors études par l'Union européenne a été évoquée. Les ministres sont également convenus d'étudier la possibilité de réaliser cette infrastructure dans le cadre d'une concession susceptible d'attirer les investisseurs privés. Enfin, le 18 avril 1995, le Premier ministre français a chargé un inspecteur général des finances, de mettre en place une structure intergouvernementale dont la mission sera de préparer un cahier des charges de la concession ainsi qu'un projet de traité intergouvernemental.

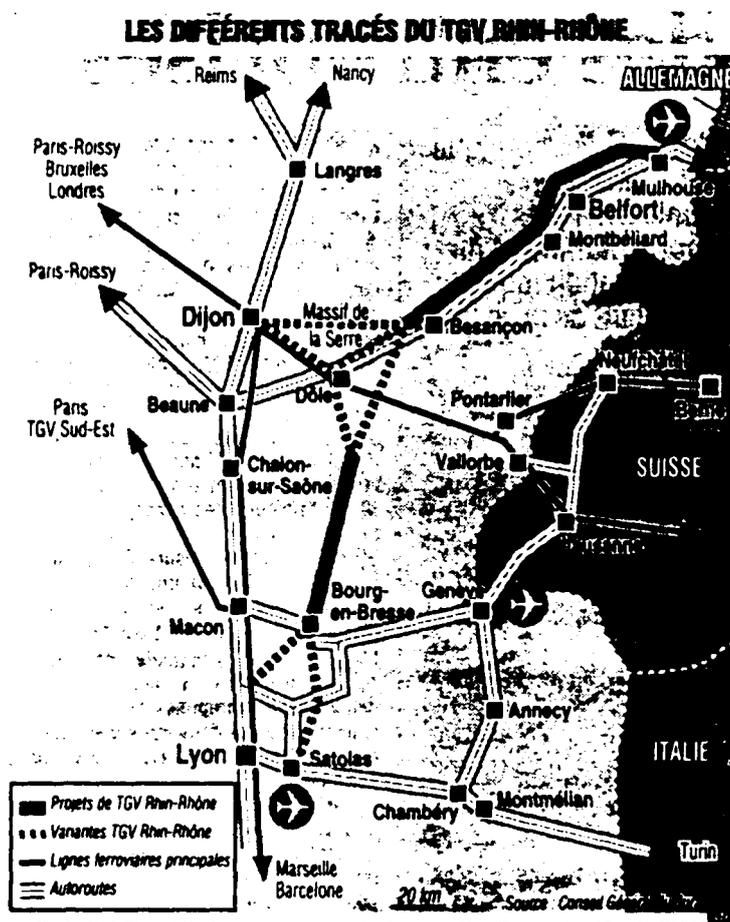


Au total, le coût de l'investissement pourrait représenter 30 à 35 milliards de francs. L'idée de valoriser la ligne pour y faire passer l'autoroute ferroviaire implique un doublement de cette somme.

• Le TGV « Rhin-Rhône »

Le ministre des transports a tranché, en mai 1995, la question du tracé du TGV « Rhin-Rhône ».

Mais le département du Jura, qui ne bénéficie d'aucune gare dans l'immédiat, craint que la construction de la branche sud de la ligne n'intervienne trop tardivement.



Il reste à lancer la phase des études d'avant-projet sommaire destiné à affiner le projet.

• Le projet de TGV « Paris-Toulouse »

Inscrit au schéma directeur national depuis 1991, le projet de TGV « Centre » entre Paris et Toulouse via Limoges est estimé à 29 milliards de francs.

Une association « TGV Centre France », en assure la promotion avec le soutien des régions Centre, Limousin et Midi Pyrénées.

Ce projet n'est toutefois pas jugé très rentable par la SNCF. Entre Orléans et Toulouse, la ligne pourrait cependant intéresser 6,5 millions d'habitants.

En réponse, la SNCF a désigné un comité de pilotage chargé d'étudier la mise en valeur de la ligne classique Paris-Limoges-Toulouse.

La SNCF s'est engagée le 3 mars 1995, à lancer les premières études pour la réalisation d'un TGV Paris-Toulouse à l'horizon 2003.

On notera que le Conseil des ministres européens des transports n'a pas fait figurer Paris-Limoges-Toulouse parmi les lignes du schéma directeur européen des trains à grande vitesse qu'il a approuvé.

Par ailleurs, une pression se développe en faveur d'une future ligne de TGV Toulouse-Barcelone via Montpellier et Narbonne.

● **Une lacune : le « barreau Sud de l'Essonne »**

Une ligne de jonction Sud du TGV Paris-Tours devait, selon le schéma directeur des liaisons à grande vitesse arrêté par le CIAT du 14 mai 1991, permettre de rallier à la fois la ligne Paris-Lyon et l'aéroport de Roissy.

En janvier 1992, à la suite de protestation de certains élus de l'Essonne, des études complémentaires avaient été conduites sur ce sujet.

Le barreau sud de l'Essonne figurait dans le schéma directeur approuvé par décret le 1er avril 1992.

Or, le schéma directeur de l'Ile-de-France ne comporte de jonction sud que sous forme d'une ligne susceptible d'être améliorée et non d'une ligne nouvelle. Cette lacune conduira inévitablement à rallonger la durée des trajets depuis le sud de Tours jusqu'à Roissy vers la ligne TGV Paris-Lyon, ce qui pénalise potentiellement des villes comme Bordeaux.

Un problème est posé : faut-il sacrifier l'aménagement du territoire à l'environnement d'une zone limitée ?

III. DES QUESTIONS À RÉSOUDRE À TERME

A. LA RESTRUCTURATION DU SERNAM ET DE LA SCETA

La SNCF est à la tête du plus grand groupe national de messagerie et de transport express. Ensemble, le Sernam, le service de messagerie de la SNCF, et le groupe Sceta, détenu à 75.6 % par la SNCF, représenteraient près d'un quart du marché national.

Mais le Sernam et le groupe Sceta ne font pas front commun. Ainsi, la filialisation annoncée du Sernam et le désengagement partiel de la SNCF du pôle « général cargo » de Sceta devraient aller dans le sens d'une clarification de la position des uns et des autres.

1. La filialisation du SERNAM

Alors que le SERNAM a perdu 197 millions de francs en 1994, pour un chiffre d'affaires de 4,7 milliards de francs, sa filialisation est à l'étude.

• Les raisons de la filialisation du SERNAM

La première raison de la filialisation du SERNAM est l'éloignement croissant de cette activité par rapport aux schémas d'exploitation ferroviaire classique. Aujourd'hui, force est de constater que, même si les deux tiers de la messagerie traditionnelle nationale et une part de l'express restent acheminés par fer, le SERNAM s'est éloigné du mode ferroviaire depuis plusieurs années. Toutes les analyses de marché montrent de plus que ce mouvement ne s'inversera pas dans les années à venir et ira probablement en s'amplifiant.

Confrontée, d'une part, à cet état de fait, et, d'autre part, à la loi d'orientation des transports intérieurs qui autorise la SNCF à détenir des filiales exerçant dans des activités connexes ou complémentaires au transport ferroviaire, la SNCF a jugé que la filialisation du SERNAM était une solution permettant de répondre aux différentes contraintes pesant sur elle.

La filialisation du SERNAM apportera aussi les avantages traditionnels de ce genre d'opération : une plus grande latitude pour contracter des alliances avec des partenaires privés ou publics, nationaux ou étrangers ; une souplesse accrue en termes d'organisation ; une transparence comptable attendue par la profession et qui contribuera à harmoniser les conditions de concurrence, et, à terme, un renouveau du dialogue social et de la motivation dans une petite structure autonome dotée d'une forte identité.

La filialisation du SERNAM devrait, selon la SNCF, pouvoir être effective le 1er janvier 1997. Les différents travaux menés actuellement ne rencontrent pas de difficultés notables.

● **Les conséquences pour les sous-traitants du SERNAM**

Comme toutes les sociétés exerçant sur le marché de la messagerie et de l'express, le SERNAM sous-traite une partie de son activité routière. Il ne possède pas de camions en propre, mais maîtrise le « contact client », qui est un point essentiel dans la chaîne, via ses filiales de camionnage terminal. Les liaisons routières inter-agence, qui représentent la majorité des parcours, sont sous-traitées.

Le SERNAM exerce aussi une activité d'affréteur en plein développement.

Dans le cadre du plan de redressement, un effort tarifaire sera demandé aux sous-traitants. Néanmoins, on peut penser que la filialisation ne devrait pas avoir d'impact particulier sur les sous-traitants du SERNAM, puisque :

- le niveau d'effort demandé aux sous-traitant est et sera fonction des résultats économiques du SERNAM, bien plus que de son statut juridique ;

- le redressement du SERNAM est vécu comme une nécessité pour la SNCF, indépendamment de la filialisation. Tout au plus, peut-on remarquer que la décision de filialiser tend le calendrier du plan de redressement et renforce sa dimension impérative.

2. L'ouverture du capital de la SCETA

Premier groupe français dans le transport routier, la Sceta, est marquée par une culture d'entreprise forte.

La SCETA qui a réalisé 21,4 milliards de chiffre d'affaires en 1994 rassemble 334 sociétés de transport routier de marchandises, par autocar, de tourisme ou spécialisés et emploie 25.000 personnes.

Dans la logique du récent rapport « Gressier », la SNCF, qui détient 75,6 de son capital, semble à la recherche de partenaires pour l'aider au développement de certaines activités. L'objectif pourrait être de rendre leur liberté aux entreprises qui n'ont pas un lien direct avec le rail, soit 75 % du chiffre d'affaires.

Est notamment concerné, le groupe Calberson (6,7 milliards de francs de chiffre d'affaires et un résultat net de 36,9 millions en 1994 contre 15,2 millions en 1993).

Une restructuration pourrait conduire à regrouper Calberson, SCETA-International, SCETA-Transports et Bourgey-Montreuil dans le nouveau pôle General cargo et à céder jusqu'à 70 % du capital de ces entreprises. Un groupe financier (Société générale, Suez, AGF) pourrait être chef de file.

B. LA NÉCESSAIRE ADAPTATION À L'EUROPE ET À LA LIBÉRALISATION

Alors qu'un rapport baptisé « L'Europe : avenir du ferroviaire » a été remis en 1995 au ministre des Transports, la SNCF est contrainte de s'adapter à cette donnée.

Le décret d'application de la directive 91-440 du Conseil de l'Union européenne a été publié en mai. La SNCF conserve les pouvoirs de gestion de l'infrastructure et d'exploitant ferroviaire. L'Etat, lui, sera décisionnaire en ce qui concerne la répartition des sillons.

L'instruction technique de chaque dossier de demande des compagnies étrangères candidates au transit ou à l'accès à ses infrastructures incombera à la SNCF.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan forme le vœu que l'éventuelle introduction d'une concurrence sur le réseau ferré donne une chance d'adaptation et de modernisation à la SNCF.

CHAPITRE III

LA RATP

I. LE PLAN D'ENTREPRISE 1995-1997

La RATP a rendu public, en janvier 1995, son plan d'entreprise « Avec la RATP : mieux vivre la ville ».

Avec ce plan 1995-1997, la RATP compte améliorer les équilibres économiques de l'entreprise, notamment le « petit équilibre », c'est-à-dire la différence entre les recettes commerciales courantes et les dépenses d'exploitation.

Parallèlement, la RATP vise une stabilisation, voire une réduction, du montant des concours publics d'équilibre versés par l'Etat, les collectivités locales et les entreprises.

Plus difficile à tenir sera la volonté de la RATP de réduire son ratio d'endettement sur recettes commerciales.

La poursuite de la maîtrise des dépenses, la réduction du taux de fraude -qui semble avoir été amorcée l'an dernier au moins dans le métro et le RER- et l'augmentation du trafic payant de 1 % par an, grâce à la nouvelle politique commerciale, constituent les moyens susceptibles de permettre d'arriver à ces objectifs.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan salue l'effort de mobilisation et de projection dans l'entreprise qu'implique l'élaboration du plan d'entreprise.

Elle forme le voeu que les objectifs fixés dans le plan soient atteints dans les meilleures conditions.

II. LES RÉSULTATS ET LE FINANCEMENT (1994-1995)

A. LES TRAFICS

De 1990 à 1994, la RATP n'a pu endiguer la diminution constante du nombre des voyages sur ses lignes.

● En 1994, le trafic brut de la RATP a été le suivant, en millions de voyages :

Métro	1.169,9
Bus-Paris.....	335,4
Bus-Banlieue.....	476,8
RER	363,8
Tramway	17,0
Orlyval.....	16,0
TOTAL	2.364,5

Sur l'ensemble des réseaux de la RATP, le trafic a baissé de 0,2 % par rapport à 1993 (contre une baisse de 0,8 % en 1993).

● Pour les six premiers mois de l'année 1995, on enregistre, par rapport aux mêmes mois de 1994, une hausse de 0,14 % du trafic qui se décompose de la manière suivante :

Métro	- 0,27 %
RER	+ 0,78 %
Bus-Paris.....	+ 0,85 %
Bus-Banlieue.....	- 0,37 %
Sites propres (TVM, Tramway, Orlyval)	+ 12,5 %

L'évolution favorable du trafic constatée au cours des derniers mois de 1994 s'est donc partiellement confirmée.

Les prévisions de trafic retenues pour 1995 sont en hausse de 0,7 % par rapport au trafic enregistré en 1994.

Cette inversion de tendance par rapport à 1993 et à 1994 s'explique par l'amélioration de la conjoncture économique et par la mobilisation affichée de l'entreprise en faveur du redressement du trafic (prise en compte d'une croissance de 1 % à partir du deuxième semestre 1995 et des effets favorables attendus à hauteur de + 0,2 % de la lutte contre la fraude et de l'amélioration de la qualité du service).

B. L'ÉQUILIBRE FINANCIER RETROUVÉ EN 1994

La chute des trafics s'était accompagnée d'une érosion de recettes de l'ordre de 2 à 3 % l'an de 1990 à 1993.

Le résultat financier de la RATP s'est redressé, en 1994, avec un excédent de 17 millions de francs.

Les recettes de trafic (7,3 milliards de francs) ont augmenté de 3,8 % mais, sans la hausse des tarifs, ces recettes auraient diminué de près de 1 % soit nettement plus que la baisse du trafic.

Le « chiffre d'affaires » (soit l'ensemble des recettes commerciales qui comprend notamment 3 milliards de compensation tarifaire) a augmenté de 3,4 % et a atteint 12,4 milliards.

En regard, les dépenses de fonctionnement (13,1 milliards) ont été maîtrisées. Celles-ci n'ont en effet augmenté que de 2,2 % en francs constants, voire de 0,9 % seulement hors facteurs exceptionnels (croissance de 13 % de la taxe professionnelle et de 14 % de la TIPP).

L'an dernier, ce « petit équilibre » était déficitaire de 754 millions de francs.

Bien que la RATP vienne de renégocier un nouvel emprunt au taux de 6 %, son endettement avoisinait, en 1994, 23 milliards de francs avec des charges financières qui ont atteint 1,8 milliard de francs (+ 3,8 %).

C. LES OBJECTIFS POUR 1995 ET 1996

- Pour 1995, les charges et recettes ont été évaluées à 20,8 milliards de francs.

Le budget d'investissement doit atteindre 5,7 milliards de francs.

L'endettement de la RATP pourrait avoisiner 25,3 milliards de francs en 1995. Le « petit équilibre » devrait dégager un déficit de 644 millions de francs, l'objectif étant de revenir à zéro en 1997.

Pour 1995, l'entreprise table sur une croissance de 1 % des recettes.

- En 1996, l'ensemble des charges du compte de résultat pourrait s'élever à 21.475 millions de francs, en progression de 3,3 % par rapport au budget initial de 1995.

Le projet de loi de finances pour 1996 prévoit le relèvement des taux du versement de transport à hauteur de 1 milliard de francs permettant de baisser d'autant les indemnités compensatrices.

D. LA TARIFICATION

La hausse annuelle du ticket de métro est entrée en vigueur le 1er août. Elle atteint 4,4 % du prix moyen contre 5,2 % en 1994 et 5,9 % en 1993 du ticket.

Le prix de la carte orange mensuelle deux zones a augmenté de 5,02 % à 230 francs ; celui du ticket de métro vendu à l'unité de 7,1 % à 7,50 francs ; le record étant détenu par le carnet de 10 tickets qui est passé de 41 à 44 francs, soit une hausse de 7,3 %.

Un rapport sur la tarification sociale et la gratuité des transports en faveur des chômeurs et bénéficiaires du revenu minimum d'insertion devait être présenté, au niveau ministériel, à la fin juin 1995.

Une simplification des tarifs a été annoncée en juillet 1995.

La « zone urbaine » est désormais définie comme étant située à l'intérieur du boulevard périphérique plus, pour le métro, les stations qui le

franchissent. Tout le reste dépend de la tarification de banlieue. A l'intérieur de la zone urbaine, le tarif est unique.

La conséquence la plus importante de cette réorganisation concerne les autobus parisiens, dont le prix à payer était de deux tickets au delà de 2,4 km ; désormais, un seul ticket suffira quelle que soit la distance.

Autre nouveauté : les billets de train ou de RER à destination de Paris donnent désormais accès au métro.

Depuis le 23 août 1995, un titre unique permet au voyageur muni d'un billet SNCF de banlieue à destination de Paris d'utiliser le même titre de transport dans le métro. 150.000 personnes par jour sont concernées par cette mesure.

Enfin, les jeunes franciliens devaient avoir droit à un nouveau titre de transport spécialement conçu pour eux à compter du 1er septembre 1995. La RATP, la SNCF et deux groupements de transporteurs privés ont mis au point un forfait journalier multimodal pour les titulaires de la carte jeunes. Elaboré sous le contrôle du Syndicat des transports parisiens (STP), ce « ticket jeunes » est un forfait journalier permettant d'accéder à l'ensemble du réseau de la SNCF et de la RATP et aux autobus des sociétés membres de l'APTR (55 entreprises, 1.549 véhicules) et de l'Adatrif (environ 1.400 véhicules pour une trentaine d'adhérents). Ce nouveau produit comporte différentes zones, ce qui permet de couvrir l'ensemble de l'Ile-de-France.

E. LA LUTTE CONTRE LA FRAUDE

La fraude coûte 650 millions de francs par an à la RATP.

Un important plan de lutte a été mis en place dans l'entreprise. Celui-ci trouve toutefois ses limites, sur le plan répressif, en raison des obstacles juridiques que l'on rencontre lors de la constatation des infractions, de la procédure transactionnelle ou judiciaire de traitement des procès-verbaux et du recouvrement des amendes.

Dans un but de simplification du système -visant à le rendre plus lisible et plus accessible financièrement pour le voyageur, plus facile à appréhender pour les agents de contrôle-, il serait, selon les experts, souhaitable de regrouper les contraventions en deux catégories (au lieu de trois à l'heure actuelle).

En outre, les agents de contrôle ont aujourd'hui des pouvoirs limités qui ne leur permettent pas de mener à bien leur mission dans des conditions satisfaisantes. Pour qu'ils puissent le faire, il faudrait leur donner la possibilité de contrôler l'identité et -lorsque c'est possible- l'adresse des contrevenants, de retenir les contrevenants lorsqu'il est fait appel à un officier

ou agent de police judiciaire, dans l'attente de celui-ci (cette rétention a été considérée comme illicite par un arrêt récent de la Cour d'Appel de Paris). Il a donc été suggéré de modifier la loi du 15 juillet 1845 et l'article 529-4 du code de procédure pénale.

F. LA RATP ET LES PROJETS DE RÉFORME RÉGIONALE

Depuis quinze ans, la réforme de l'organisation du système des transports en Ile-de-France est à l'ordre du jour. Malgré un consensus sur la nécessité de faire évoluer le système, aucune des tentatives effectuées n'a pu aboutir.

L'explication tient sans doute au fait que la réforme n'est, en fait, pas une, mais pose des problèmes distincts.

Nous disposons d'une période de trois à quatre ans (1995-1998) qui pourrait être mise à profit pour préparer les échéances. A cet effet, quelques décisions pourraient être prises qui permettraient de progresser dans la bonne direction, de réduire progressivement les enjeux et les conflits d'intérêt et donc d'enclencher un mouvement positif.

Il est proposé par la RATP de fixer le principe suivant : l'Etat prend en charge, non plus une part calculée de l'indemnité compensatrice, mais le surcoût du régime de retraite spécifique et la charge de la dette, dans leur totalité, à l'exclusion de toute autre charge. Cette proposition mérite étude.

III. LE RÉSEAU À L'HORIZON 2015

Le nouveau schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) est en application.

Dans ce cadre, la RATP envisage de développer, en proche et moyenne couronnes, le système de rocade ORBITALE qui permettra de répondre de façon complète à la demande croissante de déplacements de banlieue à banlieue, et, par là même, d'améliorer significativement la qualité de la desserte en région Ile-de-France.

Avec ORBITALE, l'entreprise se propose de tisser un véritable maillage de transports collectifs à l'image de celui dont bénéficie déjà le secteur de Paris intra-muros :

- en créant, en proche couronne, une grande rocade à dominante métro automatique ; un tronçon significatif en sera réalisé avant 2009 ;

- en prolongeant plusieurs lignes du métro jusqu'à cette rocade ou au-delà ;

- en développant un réseau complémentaire de transports en site propre, notamment en moyenne couronne, comprenant une seconde rocade.

En outre, la RATP continue de travailler au renforcement du réseau parisien, avec la réalisation de Météor, et à l'amélioration des dessertes banlieue-Paris, avec la construction d'Eole sous l'égide de la SNCF.

Météor, dont la mise en service entre Madeleine et Tolbiac est prévue pour fin 1997, est le plus gros chantier de la RATP. Pour la seule année 1995, elle y consacrera 1,5 milliard de francs.

Cette ligne, qui comptera dix stations sur 9,6 kilomètres, apportera une bouffée d'oxygène aux transports parisiens, notamment à la ligne A du RER, proche de la saturation entre Auber et Gare de Lyon.

Tout comme Météor, les autres chantiers -construction d'Eole (ligne E du RER) entre les gares de Saint-Lazare et de l'Est, jonction Gare-du-Nord/Gare de Lyon sur la ligne D- consolideront l'offre des transports en commun.

A terme, les mises en services des lignes suivantes sont prévues :

- Tram Val-de-Seine entre Issy-les-Moulineaux et La Défense mi-1997
- Prolongement de la ligne de métro n° 13 à Saint-Denis-Université..... début 1998
- Ouverture du premier tronçon de la ligne METEOR, entre Tolbiac-Masséna et Madeleine..... mi- 1998

Votre Commission, tout en convenant qu'il est impossible de faire marche arrière, déplore qu'un arbitrage plus net n'ait pu être opéré entre ORBITALE et METEOR et rappelle que, désormais, ce sont les liaisons inter-banlieues qui sont les plus urgentes dans l'agglomération parisienne.

IV. LES MATÉRIELS ET LES LOCAUX

A. LES MATÉRIELS

Depuis le printemps 1995, les premiers autobus à plancher surbaissé, facilitant l'accès des handicapés, des personnes âgées ou des mères de famille accompagnées d'une poussette, circulent sur la ligne 20, entre la gare Saint-Lazare et la gare de Lyon.

Vers la fin de l'année, apparaîtront sur la ligne 1, de Vincennes à La Défense de nouvelles rames pneumatiques de métro.

Enfin, les premières rames à deux niveaux du matériel RER devraient entrer en service à la fin de 1996.

En outre, la RATP devait investir en 1995 plus d'un milliard de francs, soit 47 % de plus qu'en 1994, dans des équipements destinés à améliorer le confort des voyageurs, qu'il s'agisse de nouveaux distributeurs de billets dans les stations, de la protection du matériel contre les graffitis ou de la radio-localisation des autobus pour laquelle une première expérience va être menée sur la ligne 47.

Les sommes consacrées à l'effacement des graffiti sont en diminution : 21 millions de francs en 1995, grâce au pelliculage des surfaces vulnérables. Les graffiti persistent néanmoins, même s'ils sont moins visibles grâce aux actions conduites par la Régie. La moyenne mensuelle du nombre de signalements de graffiti s'établit à 1.300 pour les stations de métro, 400 pour les gares RER, 3.000 pour les rames de métro et 1.400 pour les rames RER.

B. L'ENTRETIEN DES STATIONS DE MÉTRO : « RAVIVER »

● D'ici à la fin de l'année, sera achevée l'opération « **Raviver** » entamée il y a six mois pour restaurer celles des 370 stations du métro dont l'état laissait à désirer.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan tient à saluer cette opération dont le coût actuel atteint 330 millions de francs, mais dont l'utilité et la rationalité économique sont claires.

● En 1996, les opérations d'aménagement et création d'accès concerneront « Barbès-Rochechouart », « Saint-Denis-Porte de Paris » et « Noisiel », pour un montant de 95,5 millions de francs. Des ascenseurs pour handicapés seront réalisés à « Torcy » et « Cité universitaire ». Par ailleurs, l'accessibilité des gares « Auber », « Charles de Gaulle-Etoile RER », « Saint-Germain-en-Laye » et « Châtelet-les-Halles RER » sera améliorée, dans le cadre du programme de réalisation du « réseau noyau », ensemble de gares et de stations couvrant la quasi-totalité du territoire d'Ile-de-France et permettant, grâce à leurs aménagements, aux voyageurs en fauteuil roulant d'accéder à des lignes ferrées à grand gabarit desservant toute la région. Ces équipements, subventionnés à hauteur de 50 % par le Syndicat des Transports parisiens sur le produit des amendes de police, et 50 % par la région Ile-de-France, représentent un investissement de 63,6 millions de francs.

L'effort sera, en outre, porté sur la rénovation des guichets et la requalification des bureaux. La rénovation des salles et couloirs de « Château de Vincennes » s'étant avérée trop lourde financièrement (1,5 million de francs), la RATP s'oriente vers le seul remplacement des façades de guichets, à l'instar de ce qui a été réalisé à « Porte de Versailles » à l'occasion du congrès de l'Union internationale des transports publics (UITP) ; le coût n'est alors que de 150.000 francs environ. La mise en place de cette nouvelle génération de guichets est prévue sur le prolongement de la ligne 13 et à la station « Saint-Denis-Porte de Paris ».

C. LE NOUVEAU SIÈGE DE LA RATP

La maison de la RATP, immeuble moderne situé sur le site parisien de Lyon-Bercy, a été inaugurée dès le mois de mai 1995.

La RATP va y regrouper des activités jusqu'à présent réparties sur 33 sites. 2.500 employés travailleront à ce nouveau siège.

Le coût total de l'opération est de 1,86 milliard de francs (valeur 1993). Il est couvert par des valorisations patrimoniales (9 hectares en bordure du parc Montsouris pour 40 millions de francs) et des ventes d'actifs (dont l'ancien siège au quai des Grands Augustins).

Mais des manques à gagner sont à craindre et une consolidation de pertes pourrait être nécessaire en 1996.

V. LA SÉCURITÉ

En 1993, 2.373 agressions contre des usagers du métro avaient été enregistrées, soit une augmentation de 3,6 % par rapport à 1992. Au total, le nombre de délits constatés sur l'ensemble du réseau RATP (bus, métro, RER) avaient progressé de 7 % (6.426) entre ces deux années. Ces chiffres se sont stabilisés 1994, « sauf pour les vols à la tire ». Le samedi serait le jour le plus exposé à la délinquance, devant le vendredi et le dimanche.

L'année 1995 est celle de la mise en oeuvre du Schéma directeur de la sécurité des réseaux (SDSR), fondé sur une nouvelle organisation des équipes d'agents de sécurité répartis entre cinq attachements ferroviaires : Paris intra-muros, Bourg-la-Reine, La Défense, Noisiel et Bobigny. L'implantation d'effectifs de sécurité auprès des centres bus est en cours. Pour compléter ce dispositif, les effectifs des groupes de protection et de surveillance des réseaux (GPSR) qui ont déjà augmenté sensiblement ces dernières années, passeront de 700 fin 1995 à 738 en 1996.

La radio-localisation des autobus sera généralisée. Ce système, expérimenté sur la ligne 47 (Le Kremlin-Bicêtre/Gare du Nord), permettra de connaître précisément l'horaire de passage du véhicule. A l'horizon 1997, un millier d'autobus de la RATP pourront être localisés par les voyageurs parisiens (Coût initial de ce programme : environ 150 millions de francs).

VI. LE PERSONNEL

La masse salariale a été contenue à moins de 9 milliards en 1994 (soit + 0,7 % en francs constants). La rémunération moyenne par agent a cependant dû progresser de 3,5 % en 1994, **soit 1,6 % de plus que l'inflation**. Les effectifs ont augmenté de 520 personnes en un an pour atteindre 38.235 agents. Mais la RATP a prévu de revenir à 38.000 agents en 1997.

Le souci de la RATP est de convaincre son personnel que la politique menée dans ce domaine au cours des dernières années a été globalement correcte et ne nécessite pas un « rattrapage » des salaires.

Si l'on ajoute l'ancienneté et les mesures individuelles, l'évolution moyenne du montant du salaire annuel des agents de la RATP a été de 3,9 % en 1993 (contre 1,8 % pour l'ensemble des salariés français) et de 3,5 % (contre 1,2 %) en 1994. Les bas salaires sont à un niveau correct puisque, à l'exception du premier niveau d'agents non qualifiés (300 salariés), les 38.000 agents ont un salaire annuel brut supérieur ou égal à 100.000 francs (soit un salaire mensuel net de 7.200 francs).

Pour 1995, la RATP propose une augmentation du revenu moyen de 3,2 %, contrairement aux deux années précédentes, les mesures générales et catégorielles représenteraient une hausse légèrement inférieure à l'inflation (1,6 %, contre 1,7 %).

CHAPITRE IV

LES TRANSPORTS PUBLICS EN PROVINCE

I. LA STAGNATION DES TRAFICS MALGRÉ LE RETOUR DU TRAMWAY

Dans un contexte économique difficile, les transports publics, qui emploient 72.000 salariés, restent créateurs de métiers de service et de proximité, avec un taux moyen annuel de progression des emplois de 1% depuis onze ans.

Selon le comité de promotion des transports publics Métrobusvaltram, un milliard de francs investi dans les transports publics (infrastructures et matériel) crée 5.600 emplois sur cinq ans contre 4.600 emplois pour le même milliard investi dans la voirie urbaine.

Mais, **malgré une augmentation constante de l'offre, la part de marché des transports en commun stagne.** Selon le Centre d'études du ministère de l'Équipement, *« l'offre des transports collectifs s'est accrue de 14,3 % entre 1985 et 1992, alors que l'usage n'a progressé que de 7,3 % ».*

Il n'en est pas moins vrai que la fréquentation des réseaux urbains de province représente désormais 4,3 milliards de voyages par an et 13 milliards de francs de recettes commerciales.

L'année 1995 se présente dans la même ligne que 1994 et serait même un peu moins favorable. Selon l'enquête de l'UTP, pour une population perçue en légère progression, seulement 48 % des directeurs de réseaux prévoient une augmentation du nombre de voyageurs (soit 6 % de moins que pour 1994), alors que 48 % (au lieu de 17 %) misent sur une stagnation. L'offre de transport serait stabilisée dans plus de la moitié des cas.

Mais les situations varient d'une agglomération à l'autre en fonction de l'équipement des réseaux.

Pour reconquérir le marché, il faut améliorer la qualité du service, notamment la ponctualité, la fréquence, la vitesse, la gestion des correspondances et l'information des voyageurs. Cela passe en priorité par l'ouverture des voies réservées aux transports en commun, de type tramway ou métropolitain.

L'année 1994 a été marquée par le regain de succès du tramway.

Après avoir fait la part belle à l'automobile, la plupart des municipalités favorisent aujourd'hui le développement des transports en commun pour diminuer, en ville, les problèmes de pollution, de bruit, d'encombrement et de stationnement.

Actuellement, 375 kilomètres de lignes de métro et de tramway sont en service en France, dont 210 kilomètres pour le seul réseau parisien. Le tramway compte 86 kilomètres et le Val 43 kilomètres.

On sait qu'un kilomètre de VAL (véhicule automatique léger) coûte entre 200 et 450 millions de francs, et qu'il faut compter entre 100 et 150 millions pour un kilomètre de tramway (moins cher que le VAL parce que plus rapide en surface qu'un bus roulant sur un site propre). L'Etat prend d'autant plus à sa charge que le moyen choisi est « modeste » : il paie environ 30 % des investissements (non compris le matériel) pour un tramway, 20 % à 25 % pour un VAL.

II. UN EFFORT BUDGÉTAIRE INTÉRESSANT

Les **transports collectifs de province** reçoivent, dans le projet de loi de finances pour 1996, 701,4 millions de francs en crédits de paiement, en progrès de 7,7 % d'une année sur l'autre.

- 74,3 millions de francs de crédits d'interventions publiques leur sont consacrés (Titre IV).

On observe, notamment, la croissance de 1,3 million de francs de la contribution de l'Etat au titre de l'organisation de desserte à courte distance (article 45.42).

● En outre, 627,1 millions de francs en autorisations de programme leur sont attribués, pour 1996, en **subventions d'investissement**.

565,7 millions de francs sont, en particulier, consacrés aux transports en site propre. Mais 22,5 millions de francs sont aussi consacrés aux études et programmes d'amélioration de la qualité et de la productivité et, notamment, aux aménagements de voirie, aux systèmes d'aide à l'exploitation et à l'information, à la billetterie et aux équipements divers. Enfin, 38,9 millions de francs sont consacrés aux études et aides à la modernisation des transports locaux.

III. LES RÉALISATIONS EN COURS POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS DE PROVINCE

Outre Lyon, au titre du prolongement des lignes B et D, outre Bordeaux et Rennes qui recevront, en 1996, des subventions au titre du chapitre 63-41 article 21, il convient d'évoquer un certain nombre de réalisations ou projets en cours, qu'ils soient aidés ou non.

● Strasbourg

La capitale de l'Alsace a inauguré en novembre 1994 une première ligne de tramway.

Le coût atteint 1,94 milliard de francs sur lequel viennent s'imposer 330 millions de francs de subvention de l'Etat.

● Rouen

La métropole de basse-Normandie et trois communes voisines ont inauguré en décembre 1994, leur première ligne de « métrobus ».

Le syndicat intercommunal à vocation multiple de l'agglomération rouennaise a décidé, dès 1991, de prolonger son réseau de tramway jusqu'à Saint-Etienne du Rouvray (4,5 kilomètres et 8 stations) ; les travaux se dérouleront de 1995 à 1997.

Le montant de subvention alloué à cette opération s'élève à 92,7 millions de francs, valeur décembre 1990.

Une première autorisation de programme, d'un montant restant à définir, sera ouverte au titre de l'exercice 1995.

● **Lille**

Lille est la ville de province la mieux équipée avec plus de 23 kilomètres de tramway et 25 de VAL.

La ligne 2 du VAL dont la mise en service est prévue pour 1996 devrait coûter 5,82 milliards de francs. Une subvention d'Etat de 351,8 millions de francs est prévue.

● **Grenoble**

Le syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise (SMTC) a décidé l'extension au sud de la ligne 1 jusqu'à Echirolles et l'extension au nord de la ligne 2 jusqu'à Europole, soit 5 kilomètres au total ; le délai de réalisation prévu est de trois ans.

Dans le cadre du plan de relance une autorisation de programme de **50 millions de francs**, notifiée en 1993, a permis le lancement de la première tranche fonctionnelle.

En application des nouvelles modalités d'attribution précisées dans la circulaire ministérielle du 28 février 1994, le montant de subvention alloué pour la tranche restant à financer a été fixé à **132,29 millions de francs**, valeur mai 1991.

Une autorisation de programme d'un montant de 81 millions de francs a été ouverte en 1995.

● **Caen**

Un tramway sur pneus circulera dès la fin de 1998 dans les rues de Caen (200.000 habitants agglomérés).

Le projet caennais comporte une trentaine de stations sur quatorze kilomètres de ligne pour un coût de 990 millions de francs.

● **Nantes**

Le district de Nantes a décidé la mise en place d'un service de transport urbain et périurbain en réutilisant une emprise ferroviaire existante sur 19 kilomètres, comprenant 7 stations.

Le remise à niveau de la voie et des équipements d'exploitation s'élève à 250 millions de francs, matériel roulant non compris.

Une aide de l'Etat à hauteur de 30 % du montant des investissements sera attribuée au district pour la réalisation de cette opération qui devrait s'échelonner sur trois années.

Une première autorisation de programme, d'un montant restant à définir, pourrait être ouverte en 1995 en fin d'exercice ou au début de l'exercice 1996.

IV. VERS LE « TRAMWAY BIMODAL » ?

Il est souvent trop coûteux pour les collectivités locales de construire des infrastructures dans des zones excentrées. D'où l'idée d'utiliser des voies ferrées existantes, exploitées ou non. Seulement, il est nécessaire d'adapter les rames afin qu'elles puissent emprunter ces lignes ferroviaires.

Une telle expérience a été menée en Allemagne, à Sarrebruck. **En France**, les villes les plus intéressées n'en sont encore qu'au stade des études.

A Orléans, une réflexion est conduite sur l'utilisation de la voie ferrée qui mène à Châteauneuf-sur-Loire et permettrait de desservir une banlieue en pleine expansion. Nancy envisage de se doter d'un tramway qui circulerait sur la ligne Nancy-Pont-Saint-Vincent, et à Rouen une étude est menée sur l'extension du réseau vers Petit-Couronne et Elbeuf en utilisant une voie ferrée existante. Lille, Saint-Etienne, Nantes et de nombreuses autres agglomérations pourraient être intéressées par une telle expérience.

Mais la mise en oeuvre de « tramways bimodaux » suppose que la SNCF accepte de partager l'exploitation de ses voies.

V. LES AIDES AUX TRANSPORTS COLLECTIFS INTER-DÉPARTEMENTAUX ET RÉGIONAUX

L'Etat entend favoriser les coopérations entre réseaux interurbains et urbains, entre réseaux ferroviaires et réseaux de transports routiers régionaux pour permettre la continuité multimodale des déplacements.

Les objectifs de ces incitations contractuelles sont de permettre, à la fois, d'assurer une répartition de l'offre de transport sur l'ensemble du territoire, en particulier dans les zones rurales et périurbaines et de valoriser les réseaux existants en améliorant la qualité du service offert, notamment la modernisation des parcs d'autocars.

L'Etat accorde une priorité aux expérimentations de systèmes de transports adaptés à la desserte de zone rurale et à leur promotion, afin d'aider les collectivités locales (régions, départements, communes et leurs groupements) à assurer le maintien du service public en zones rurales et de contribuer au désenclavement de celles-ci par la création ou l'amélioration de services de transports collectifs.

Des contrats ont été conclus en 1995 avec les départements :

- Jura : 170.000 francs (programme complémentaire de billétique) ;

- Rhône : 6.150.000 francs (programme de modernisation du réseau : gares routières, poteaux d'arrêt et incitations financières au rajeunissement des autocars ;

- Syndicat mixte Méditerranée-Alpes (SYMA), autorité organisatrice des transports ferroviaires sur la relation Nice-Digne : 2.000.000 francs pour la réalisation de travaux de remise en état de la voie suite aux intempéries de novembre 1994 ;

- Puy-de-Dôme : 2.400.000 francs (programme de modernisation des transports départementaux, jalonnement du réseau, modernisation du parc d'autobus et amélioration des dessertes en zones rurales) ;

- Tarn : 700.000 francs pour achat et installation de billetterie magnétique sur les lignes régulières départementales ;

- Moselle : incitation financière au rajeunissement du parc de véhicules et installation de bornes interactives d'information.

REGION	MONTANT (en francs)	OBJET
Auvergne	12.500.000	Centre d'échanges de Vicle Comte
Centre	12.500.000	Electrification Vierzon/Bourges
Corse	14.085.000	Modernisation des CFC
PACA	182.000	Informatisation du plan régional

Par ailleurs, les études des schémas régionaux sont aidées dans certaines régions.

Bretagne	300.000 F
Poitou-Charente	168.304 F
Midi-Pyrénées	789.378 F
Aquitaine	537.191 F
Nord-Pas-de-Calais	251.500 F
Lorraine	207.500 F
Champagne-Ardenne	126.476 F

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le jeudi 16 novembre 1995, la commission a procédé à l'examen des **crédits des transports terrestres sur le rapport de M. Georges Berchet, rapporteur pour avis.**

A l'issue de l'exposé du rapporteur pour avis, **M. Jean François-Poncet, président**, a jugé qu'il serait extraordinairement grave que le Sénat se désintéresse de l'aménagement du territoire, tout en soulignant que la Haute Assemblée se devait de faire preuve d'« esprit civique » dans une période particulièrement difficile pour les finances publiques, mais que sans demander des augmentations des crédits, la commission devait axer ses recommandations sur les aspects non budgétaires du dossier, tels que la publication des décrets d'application de la loi d'orientation, la péréquation des ressources entre régions riches et moins favorisées et l'élaboration du schéma national d'aménagement du territoire. Sur ce dernier point, il a jugé l'élaboration du schéma très difficile dans ses implications géographiques précises et rappelé que les choix retenus seraient en tout état de cause, sanctionnés par le vote d'une loi.

Il a conclu que le Sénat devait, tout en veillant à faire preuve d'esprit de responsabilité, persévérer dans son rôle de précurseur en matière d'aménagement du territoire et continuer à s'exprimer, de sorte que les priorités à l'horizon de 2015 ne soient pas perdues de vue.

Il a annoncé, dans cette perspective, que la commission entendrait prochainement le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme ainsi que le président de la SNCF, à propos du projet de contrat de plan à conclure entre l'Etat et la SNCF. Il a, en outre, souhaité que les résultats de l'audit établi à la demande de l'association nationale des élus régionaux (ANER) puissent être communiqués à la commission.

Evoquant, par ailleurs, la question du maintien des services publics en zone rurale, dont il a jugé nécessaire la polyvalence, il a estimé qu'il n'était pas plus « responsable » d'exiger le maintien d'un bureau de poste qui n'accueillerait que cinq clients par jour que celui d'une ligne ferroviaire dont le nombre de passagers quotidiens serait insuffisant. Il a estimé que les calculs de rentabilité des services publics devraient être opérés au niveau de chaque département.

M. Georges Berchet, rapporteur pour avis, lui a répondu que, dans certains cas, le maintien de lignes ferroviaires jugées actuellement non rentables pouvait constituer un « pari sur l'avenir ». Il a appelé de ses voeux l'électrification de bout en bout de la ligne Paris-Bâle.

M. Jean François-Poncet, président, estimant que les considérations d'ordre sentimental devraient laisser place à une appréciation claire de l'activité des services publics, a affirmé que l'espace rural ne pourrait être sauvé sans « chirurgie ».

M. Jean Huchon a, pour sa part, émis le souhait que les administrations de l'Etat participent à cet effort d'appréciation « de bonne foi ». Il a indiqué, pour éclairer son propos, que, dans certains cas, la carence des services postaux était suppléée par des initiatives privées.

M. Jean François-Poncet, président, s'appuyant sur cet exemple, a rappelé qu'il était indispensable de faire la clarté sur la réalité des services publics si l'on voulait opérer des choix responsables.

M. Bernard Barraux, relevant les propos du président, a estimé que la « nostalgie » n'était pas de mise et qu'il convenait que le service public (école, poste, chemins de fer) donnât une « image dynamique ».

M. Jean François-Poncet, président, a conclu que la revitalisation de l'espace rural ne s'apparentait pas au « sauvetage d'un chef d'oeuvre en péril » mais résulterait d'un engagement en faveur d'un « avenir non-exclusivement urbain ».

A l'issue de cette discussion, **M. Georges Berchet, rapporteur pour avis**, a présenté un amendement tendant à réduire les mesures nouvelles demandées au Titre IV du budget des transports terrestres. Cet amendement a pour but, a-t-il indiqué, de manifester les réserves qu'inspire le soutien budgétaire de 271 millions de francs octroyé par l'Etat sur le chapitre 46.41 (articles 30 et 40) aux réductions de tarifs accordées par la RATP et par la SNCF à Paris et dans la banlieue de la capitale, alors que les réductions accordées en province ne font pas l'objet d'un soutien égal.

Sous réserve d'une modification rédactionnelle concernant le montant de la réduction, l'amendement a été adopté à la majorité.

M. Jean François-Poncet, président, évoquant alors la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, a jugé que de nouvelles mesures de défiscalisation pourraient être envisagées en faveur de l'espace rural mais n'a pas caché la difficulté d'en établir le zonage. Il a conclu que le Sénat devait « maintenir la pression » sur le sujet de l'aménagement du territoire.

*

* *

La commission a décidé, à la majorité, de **donner un avis favorable, à l'adoption des crédits demandés pour les transports terrestres inscrits dans le projet de loi de finances pour 1996.**

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 1996
AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE - ÉQUIPEMENT ET TRANSPORTS

AMENDEMENT PRÉSENTÉ PAR M. GEORGES BERCHET
AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES
ÉCONOMIQUES ET DU PLAN

Article 33

Etat B

Aménagement du territoire, Equipement et Transports

II. Transports

1. Transports terrestres

TITRE IV 183 638 250 F

Réduire ces crédits de 183.638.250 F.

En conséquence, porter les crédits à :

TITRE IV 0

OBJET

Alors que les disparités territoriales sont un des signes, dans notre pays, de la fracture sociale, le budget des Transports souligne ces disparités en compensant à la RATP comme à la SNCF (chapitre 46.41 - articles 30 et 40) les réductions de tarifs parisiens ou de banlieues accordées aux voyageurs. Le montant de la compensation atteint 271 millions de francs pour 1996. Il figure intégralement parmi les services votés.

Si l'octroi de tarifs avantageux aux familles, aux handicapés ou aux militaires est légitime, faut-il pour autant que l'Etat prenne ceux-ci en charge dans la région parisienne, alors que son aide ne s'exerce pas de façon égale en province ?

Le présent amendement, en réduisant le montant des mesures nouvelles ouvertes au Titre IV du budget des transports terrestres, a pour objet d'inviter le Gouvernement à veiller à répartir de façon moins disproportionnée son soutien sur l'ensemble du territoire.