

N° 81

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1994-1995

Annexe au procès verbal de la séance du 22 novembre 1994.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 1995, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME XVIII

TRANSPORTS TERRESTRES

Par M. Georges BERCHET.

Sénateur.

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

Voir les annexes

Assemblée nationale (10ème législ.) : 1530, 1560 à 1565 et T.A. 282.

Sénat : 78 et 79 (annexe n°19) (1994-1995)

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
AVANT-PROPOS	7
<hr/>	
CHAPITRE PREMIER - PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DES CRÉDITS POUR 1995	9
<hr/>	
I. LES DÉPENSES ORDINAIRES	9
A. LES MOYENS DES SERVICES	10
B. LES INTERVENTIONS PUBLIQUES	10
1. Le poids considérable de la SNCF	10
2. Les transports de voyageurs à courte distance	11
3. La contribution de l'État aux transports collectifs parisiens	11
II. LES DÉPENSES EN CAPITAL	11
A. LES INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT	11
B. LES SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	12
<hr/>	
CHAPITRE II - LA SNCF	13
<hr/>	
I. UN GOUFFRE	14
A. LE DESEQUILIBRE FINANCIER DE L'ÉTABLISSEMENT	14
1. 1993 : l'année difficile	14
2. 1994 : Le mirage de l'équilibre financier s'évanouit	14
B. LES TRAFICS	15
1. En 1993	15
2. En 1994	16
II. LA GESTION DU PERSONNEL ET L'ORGANISATION	17
A. LA MASSE SALARIALE	17
B. LA RÉORGANISATION	18
1. Faut-il dissocier infrastructures et exploitation ?	18
2. La réorganisation territoriale	19

	Pages
III. LA SNCF FACE À L'IMPÉRATIF D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	20
A. VERS UNE NOUVELLE DÉFINITION DU SERVICE PUBLIC?	20
B. COMMENT VALORISER LE PATRIMOINE FONCIER DE LA SNCF ?	23
IV. LA POLITIQUE COMMERCIALE : UNE VOLONTÉ DE DYNAMISME	25
A. LA POURSUITE DE LA RÉFLEXION	25
B. LES NOUVELLES MESURES : SOCRATE S'ADAPTE	25
1. L'accueil des voyageurs	25
2. L'accès aux trains	26
3. Les tarifs	27
4. La fraude : un sujet de préoccupation	28
5. Le fret : enrayer le déclin	29
V. LE RÉSEAU À GRANDE VITESSE : DES RÉALISATIONS REMARQUABLES MAIS À QUEL COÛT ?	30
A. LE FINANCEMENT DU TGV EN QUESTION	31
B. LES PROJETS NE MANQUENT PAS	31
1. La jonction des réseaux TGV en Ile-de-France	31
2. Sud-Est-Méditerranée	33
3. Languedoc-Roussillon	34
4. Est	35
5. Lyon-Turin	36
6. Nord	37
<i>a) A quand le « barreau » d'Amiens ?</i>	37
<i>b) Lien fixe trans-Manche : une entrée en service attendue</i>	38
7. Rhin-Rhône	38
8. Atlantique quitaine	38
9. Centre : au point mort ?	39

	<u>Pages</u>
C. L'INTER OPÉRABILITÉ DU RÉSEAU EUROPÉEN DES TRAINS À GRANDE VITESSE	39
VI. LA SNCF ET LES TRANSPORTS COMBINÉS RAIL-ROUTE ...	41
A. UNE AIDE EXPÉRIMENTALE DE L'ÉTAT SUR CERTAINS AXES	41
B. LA NÉCESSAIRE ÉLABORATION D'UNE POLITIQUE COMMUNAUTAIRE DU TRANSPORT COMBINÉ	42
C. VERS UNE CHARTE DU TRANSPORT COMBINÉ ?	42
D. LE GROUPE SNCF ET LE RAIL ROUTE	43
<hr/>	
CHAPITRE III - LA RATP	45
<hr/>	
I. UN ÉQUILIBRE TOUJOURS PLUS DIFFICILE	45
A. L'ÉQUILIBRE DES COMPTES DE LA RATP RESTE TRIBUTAIRE DU SOUTIEN BUDGÉTAIRE DE L'ÉTAT	46
B. LES TRAFICS TENDENT À SE DÉPLACER VERS LA BANLIEUE	47
C. LES EFFECTIFS DOIVENT ÊTRE RESPONSABILISÉS	48
D. L'AMÉNAGEMENT ET L'ENTRETIEN PÈSENT LOURD	49
II. DES PLAIES À SOIGNER : INSÉCURITÉ, VANDALISME, FRAUDE	50
A. LA LUTTE CONTRE L'INSÉCURITÉ : UN DEVOIR ENVERS LES USAGERS	50
B. LA LUTTE CONTRE LE VANDALISME	52
C. LA LUTTE CONTRE LA FRAUDE : UN DEVOIR CIVIQUE	52
III. UNE ADAPTATION NÉCESSAIRE À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE : L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ÎLE-DE-FRANCE	53
A. L'ÉTUDE DU PROBLÈME FINANCIER SUIT SON COURS ...	54
B. LE SYNDICAT DES TRANSPORTS PARISIENS À LA VEILLE D'UNE RÉFORME	55
C. LE DÉVELOPPEMENT DES NOUVELLES DESSERTES DOIT POUVOIR S'OPÉRER SANS RECOURIR OBLIGATOIREMENT À LA SNCF OU À LA RATP	56

CHAPITRE IV - LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN PROVINCE	59
I. LES TRANSPORTS EN SITE PROPRE ONT CONNU UN SUCCÈS INCONTESTABLE	59
II. MAIS LES CONTRAINTES DE FINANCEMENT FAVORISENT LES SOLUTION INTERMÉDIAIRES	60
A. LA RÉFORME DU BARÈME DES AIDES DE L'ÉTAT AU TRANSPORT COLLECTIF	61
B. LA RÉFLEXION SUR LES MODES DE FINANCEMENT DES TRANSPORTS URBAINS	61
III. LES PRINCIPAUX PROJETS	62
A. LA SUBVENTION AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE	62
B. LES AIDES À L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ ET DE LA PRODUCTIVITÉ DES TRANSPORTS URBAINS	64

AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

L'année 1993 avait été une année difficile pour les transports terrestres avec une baisse de 6 % du trafic ferroviaire de voyageurs et une baisse de 8,7 % des trafics ferroviaires de marchandises. Au total, le volume de la production des transports, tous modes confondus, a baissé de 1 % alors qu'il avait progressé de 3 % en 1992.

La part du rail dans les transports en France a encore reculé en 1993, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Selon certains commentateurs, les défauts de qualité de l'offre de la SNCF ont aggravé l'an dernier la désaffection que connaît depuis plusieurs années le chemin de fer.

D'après les estimations de l'OEST (l'Observatoire économique du ministère des Transports) portant sur les résultats du trafic de l'année 1993, la diminution de la part du chemin de fer s'est encore aggravée par rapport aux autres modes de transport. Le phénomène est particulièrement criant en début d'année pour le trafic voyageurs du réseau principal de la SNCF. Pendant que le trafic ferroviaire chutait d'environ 7 % sur l'ensemble de l'année, la route et l'avion augmentaient en trafic intérieur de 2 à 2,5 %.

Pour l'année 1994, au terme de laquelle intervient notre discussion budgétaire, les échanges extérieurs devraient évoluer de façon positive mais leur impact sera limité par les médiocres chiffres du transport, en 1994, des produits agricoles récoltés en 1993. Quant

a la production industrielle et à la morosité du secteur du bâtiment, elles pourraient conduire le trafic total à stagner (- 0,1 %) en 1994.

De plus, une stabilité, voire une légère augmentation des prix du transport routier de marchandises risque de ne pas bénéficier à la SNCF en termes de trafic (- 0,5 % attendus) car elle ajustera probablement très vite ses tarifs sur ceux de la route pour réduire son déficit.

CHAPITRE PREMIER

Présentation synthétique des crédits pour 1995

Les crédits destinés aux transports terrestres figurant au fascicule «Transports» du projet de budget de l'Équipement, des Transports et du Tourisme pour 1995 évoluent relativement favorablement.

Pour autant que les fonds dont le principe de la création est défini dans le projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire voient le jour avec le vote définitif du projet, il serait même permis d'employer l'expression d'exercice prometteur.

Les crédits consacrés aux transports terrestres atteignent, en effet, initialement, (dépenses ordinaires + crédits de paiement), 44,2 milliards de francs pour 1995, soit une progression de 2,7 % en francs courants par rapport au budget voté de 1994.. En francs constants, compte tenu de la hausse attendue des prix, la hausse ne serait que de 0,8 %.

I. LES DÉPENSES ORDINAIRES

Les dépenses ordinaires consacrées aux transports terrestres devraient atteindre 42,9 milliards de francs en 1995, soit une progression de 3,41 % en francs courants par rapport au budget voté de 1994.

A LES MOYENS DES SERVICES

Les crédits consacrés aux moyens des services (Titre III) ne représentent que 13,7 milliards de francs pour 1995. Ils sont en recul de 3,18 % par rapport au budget vote de 1994.

Ces crédits n'appellent pas de commentaire particulier.

B LES INTERVENTIONS PUBLIQUES

Les crédits consacrés aux interventions publiques (Titre IV) atteignent 42,8 milliards de francs pour 1995. Ils progressent de 3,41 % en francs courants par rapport au budget vote de 1994.

Bien entendu, il faut rappeler que ce titre est dominé par moins d'une demi-douzaine de postes budgétaires particulièrement consommateurs de crédits.

1. Le poids considérable de la SNCF

Les charges de retraite de la SNCF (chapitre 47-41) atteignent ainsi 13,69 milliards de francs à elles seules, progressant de 4,3 % en francs courants par rapport à 1994.

Quant au concours au service annexe d'amortissement de la dette de la SNCF (chapitre 45-44), il atteint 4,34 milliards de francs, lui aussi en progression de 1,49 % par rapport à 1994.

Enfin, la contribution aux charges d'infrastructures de la SNCF atteint 12,18 milliards de francs (chapitre 45-45), soit une progression de 2,8 % par rapport à 1994.

2. Les transports de voyageurs à courte distance

Par ailleurs, les subventions consacrées aux transports de voyageurs à courte distance (chapitre 45 41) atteignent 4,27 milliards de francs pour 1995, en progrès de 1,4 % d'une année sur l'autre.

3. La contribution de l'Etat aux transports collectifs parisiens

Enfin, et surtout, la contribution de l'Etat aux transports collectifs parisiens (chapitre 46 41) bien loin de fléchir comme le souhaiteraient nombre de provinciaux soucieux d'aménagement équilibré du territoire, atteint 5,636 milliards de francs, en progrès de 7,27 % par rapport à 1994.

Cette contribution est répartie à raison de :

- 748 millions de francs pour la SNCF (+ 8,4 %) ;
- 4,59 milliards de francs pour la RATP (+ 7,6 %).

II. LES DEPENSES EN CAPITAL.

Les dépenses en capital atteignent 1,3 milliard de francs en crédits de paiement pour 1995, soit une contraction de 15,1 % par rapport au budget voté de 1994. Quant aux autorisations de programme, elles représentent 1,21 milliard de francs pour 1995, en recul de 36,4 % en francs courants par rapport au budget voté de 1994.

A. LES INVESTISSEMENTS EXECUTES PAR L'ETAT

Les investissements exécutés par l'Etat (Titre 10) atteignent 16,6 millions de francs de crédits de paiement pour 1995, en retrait de 30,5 % par rapport à 1994. Les autorisations de

programme inscrites reculent, elles aussi, de 36,6 % par rapport à 1994, avec 18,5 millions de francs pour 1995.

Ces crédits concernent :

- pour 5,6 millions de francs, des études économiques dans le domaine des transports terrestres (chapitre 53-41) ;
- pour 6 millions de francs des dépenses d'organisation du marché des transports routiers et d'équipement d services de contrôle (chapitre 53-44).

B LES SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDEES PAR L'ETAT

Les subventions d'investissement accordées par l'Etat (Titre VI) atteignent 1,28 milliard de francs pour 1995, en crédits de paiement, soit une contraction de 14,06 % en francs courants par rapport au budget voté de 1994.

Quant aux autorisations de programme à ce titre, elles atteignent 1,2 milliard de francs, elles aussi en recul de 36,4 % par rapport à 1994.

● Pour l'essentiel, ces crédits concernent :

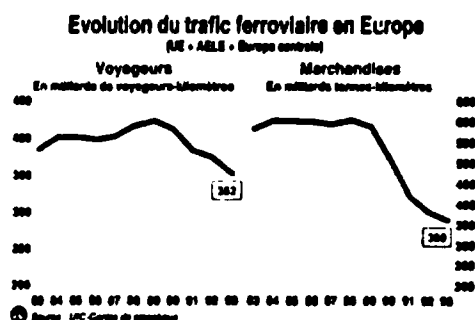
- la RATP, avec 247,8 millions de francs destinés au réseau «METEOR» et à la gare «Masséna» ;
- la SNCF, avec 348,7 millions de francs à consacrer au réseau «SOLE», à la ligne D du RER, à la ligne C à la gare «Masséna» et à l'accès au grand stade de Saint Denis ;
- les infrastructures de transports collectifs urbains en site propre, avec 501,9 millions de francs. Les opérations visées concernent Lyon, Lille (ligne 2 du Val), Toulouse (ligne B) et les tramways de Rouen, Strasbourg, Grenoble et Saint-Etienne.

On peut citer, en outre, 29,3 millions de francs consacrés à l'aide au développement de la productivité des transports de marchandises (chapitre 63-41).

CHAPITRE II

La SNCF

La SNCF n'échappe pas aux difficultés qui frappent l'ensemble des transporteurs ferroviaires en Europe.



En 1993, la chute des trafics a ainsi été sévère pour les frets : - 11,1 % pour les réseaux de l'Union européenne et - 2,6 % pour ceux de l'AELE.

Le recul du trafic des voyageurs a été de - 3,6 % dans l'Union européenne. En revanche, ce trafic a cru de 1,2 % dans la zone de l'Association européenne de libre-échange (AELE).

Si le rail n'est pas en crise dans le monde entier, les réseaux doivent s'adapter aux nouvelles contraintes du marché et, notamment, à la concurrence du transport routier.

I. UN GOUFRE...

A LE DÉSEQUILIBRE FINANCIER DE L'ÉTABLISSEMENT

1. 1993 : année difficile

En 1993, le déficit a atteint 7,707 milliards de francs. Ce déficit est dû, pour l'essentiel, au compte « gestionnaire d'infrastructure » qui affiche un déficit de 7,281 milliards de francs. Quant au déficit du compte « transporteur », il a atteint 426 millions de francs.

Au total, le chiffre d'affaires de la SNCF n'a atteint que 52,9 milliards de francs en 1993 contre 55,3 en 1992.

Quant aux dettes de la SNCF, elles atteignent 137 milliards de francs fin 1993, sans parler des 25 milliards de francs non amortis de la dette prise en charge par l'État en 1991.

2. 1994 : le mirage de l'équilibre financier s'évanouit

Alors que la SNCF espérait ramener, en 1994, son déficit à 7,325 milliards de francs, la possibilité d'une perte de 9 milliards de francs n'est pas écartée. Au 30 juin 1994, la tendance laissait même prévoir un dépassement de ce chiffre (9,25 milliards de francs).

Les investissements pour 1994 sont évalués à 17,7 milliards de francs, dont 6 pour le TGV, 6,6 pour le réseau classique et 5 milliards de francs pour le réseau banlieue Ile-de-France.

L'endettement de l'établissement pourrait atteindre, fin 1994, 155,8 milliards de francs ⁽¹⁾. L'alourdissement des charges financières pourrait avoisiner 2,4 milliards de francs

⁽¹⁾ hors dette prise en charge par l'État

Sur l'ensemble de l'année, certains commentateurs évaluent à 400 millions de francs la hausse des recettes commerciales.

Un plan d'économies de 3 milliards de francs a été élaboré. Une réduction de l'ordre de 4 % des investissements de l'établissement a été mise à l'étude.

Quant à l'objectif d'un compte «transporteur» positif de 261 millions de francs en 1994, il paraît bien audacieux.

Pour conclure, votre Commission des Affaires économiques et du Plan observe que le redressement attendu en 1994 ne sera pas obtenu et ce n'est que grâce au soutien de l'État que l'établissement conserve la notation «AAA», en tant qu'emprunteur.

B LES TRAFICS

1. En 1993

- La baisse moyenne du trafic de voyageurs a été de l'ordre de 7 %, dont 10 % sur les lignes traditionnelles et 15 % sur le trafic international.

Sur les lignes TGV, le recul du trafic a été de 3 %.

Les services régionaux ont accusé une perte de 1,3 milliard de francs.

- Le trafic fret de la SNCF s'est établi à 43,6 milliards de tonnes/km en 1993, en recul de 9,4 % par rapport à l'an passé. La baisse a été la plus sensible pour l'automobile (- 25 %), les produits sidérurgiques et matériaux de construction (- 15 %), tandis que pour les produits de transformation ou de grande consommation, elle varie entre 0 % et 5 %.

Cette évolution a pesé sur la rentabilité de l'activité fret, qui a accusé un déficit de 925 millions de francs en 1992, de 2,1 milliards pour 1993 (au lieu des 2,5 milliards prévus), tandis que les estimations portent sur une perte de 1,5 milliard pour 1994. Si les règles du jeu sont inchangées et si la baisse des prix routiers se

poursuit au même rythme, le fret devrait encore être en perte jusqu'à la fin de la décennie.

C'est l'activité « wagon isolé » (le transport de marchandises dans quelques wagons en provenance de clients différents, par opposition aux « trains entiers ») qui engendre la quasi-totalité des pertes du fret, pour un chiffre d'affaires de 5,1 milliards de francs, en recul de 20 % par rapport à 1992.

2. Pour 1994

● La SNCF s'est fixé comme objectif de faire revenir à elle 5 % des voyageurs et de faire diminuer le déficit général de 1,7 milliard de francs. Cet objectif ne sera probablement pas atteint.

La SNCF n'attend pas de redressement sensible de la situation des services régionaux en 1994. Leur fréquentation reste stable mais est nettement insuffisante pour assurer la rentabilité du système.

En fait, au terme du premier semestre de 1994, les experts soulignaient le « non-redémarrage » de trafic voyageurs. En revanche, le mois de juillet a été excellent et le mois de septembre 1994 a crû de 5,8 % par rapport au même mois de 1993.

Au total, la progression, exprimée en voyageurs-kilomètres, devrait être de l'ordre de 3 % en 1994 par rapport à 1993.

● Une légère reprise des trafics de marchandises était attendue en début d'année 1994. Elle devait, selon les estimations, permettre de limiter la perte sur ce poste.

Au cours des neuf premiers mois de 1994, ce trafic a progressé de 7 % par rapport à 1993.

Au cours des six premiers mois, le trafic a été particulièrement soutenu dans le secteur des biens intermédiaires (sidérurgie, matériaux de construction) et d l'automobile. Avec un bond de 17 %, les flux internationaux ont connu une très forte progression. Les trains entiers (minerai par exemple) ont augmenté de 9 % et le transport combiné de 16 %. En revanche, l'érosion du trafic par wagon isolé s'est confirmée.

L'année 1994 devrait s'achever aux alentours de 47 milliards de tonnes/km, contre 43,6 en 1993.

II. LA GESTION DU PERSONNEL ET L'ORGANISATION

A. LA MASSE SALARIALE

Alors que 64.000 postes de cheminots ont été supprimés en dix ans et que 60 % des cheminots gagnent moins de 7.000 francs nets par mois, il semble difficile de reprendre les critiques faites par certains commentateurs sur le «*dérapiage*» de la masse salariale à la SNCF.

Il est cependant exact que cette masse a augmenté plus que la hausse de prix en 1991 (+ 5,12 %) et en 1992 (+ 6,49 %). Elle représentait 44,7 milliards de francs en 1993 et absorbe 60 % des recettes.

Les quelque 190.000 agents de la SNCF sont évidemment préoccupés par la situation de l'établissement, malgré une certaine reprise du dialogue social au sein de celui-ci.

Les grèves ont été relativement suivies. Elles ont atteint 119.000 journées en 1993 contre 65.000 en 1992.

La diminution du personnel est rendue, pour certains commentateurs, cause :

- du fléchissement de la ponctualité des dessertes, en particulier sur le réseau banlieue ;

- de la relative montée de l'insécurité et du vandalisme (10 000 actes relevés en 1992) ;

- du manque de propreté des rames et des gares ;

toutes choses qui ternissent l'image de l'établissement

L'accord salarial pour 1994 a été approuvé par cinq organisations syndicales sur sept.

L'augmentation totale des rémunérations, en niveau, sur 1994, devrait représenter 2,4 %. 5.900 emplois devraient être supprimés. En revanche, la création de 500 emplois a été annoncée en février.

150 contrats emploi-solidarite (CES) seront conclus en 1994 pour contribuer à l'amélioration de l'accueil des voyageurs et à l'entretien des abords des gares.

B. LA RÉORGANISATION

De récentes études ont abouti à la conclusion que la SNCF doit réformer son organisation et son fonctionnement.

1. Faut-il dissocier infrastructures et exploitation ?

Le principe de la séparation comptable de la gestion des infrastructures et de l'exploitation a été posé par une directive européenne n° 91-440 de 1991.

La SNCF, quant à elle, s'est bornée, dans un premier temps, à une application stricte de la directive, se contentant de la séparation comptable. Encore que le compte d'infrastructure présenté par le réseau français n'est pas exempt de critiques, semble-t-il.

L'argumentation en faveur d'une interprétation stricte de la directive est connue : le transport ferroviaire doit être considéré comme un système à part entière, intégré, dont la remise en cause risquerait de porter atteinte à la sécurité. D'ailleurs, relèvent les dirigeants de la SNCF, le maintien de l'unité de l'entreprise, enterminé depuis des années par des gouvernements successifs, a fait ses preuves.

Tel n'a pas été le sentiment de la commission d'enquête formée à l'Assemblée nationale et dont les conclusions ont été rendues publiques en juin 1994.

La création, très récente, d'une direction des infrastructures au niveau central, devrait permettre de clarifier le pilotage stratégique et la gestion des infrastructures.

2. La réorganisation territoriale

● Il a été suggéré dans le rapport «CUQ-BUSSEREAU» que les régions se voient transférer la maîtrise des lignes d'intérêt régional, y compris les infrastructures, tant pour les voyageurs que pour les frets.

Les régions seraient ainsi libres de fixer les tarifs, en considération de l'utilité sociale ou de l'aménagement du territoire.

Elles seraient libres de confier l'exploitation au prestataire de service de leur choix.

Notre collègue le sénateur Hubert HAENEL (2), au terme de la mission de réflexion, dont il a rendu les conclusions publiques en avril 1994, a suggéré, reprenant les suggestions «CUQ-BUSSEREAU» que des expérimentations soient menées et que le transfert soit réalisé, à l'horizon de la fin 1997. Le coût d'un tel transfert représente environ 5,5 milliards de francs, sans parler des modernisations des matériels.

L'audition de M. Hubert HAENEL par notre Commission des Affaires économiques et du Plan, en octobre 1994, a permis à celle-ci d'approfondir sa conviction. Il semble toutefois exclu de mettre en oeuvre une telle réforme sans traiter, dans le même temps, de la réforme de l'organisation des transports collectifs parisiens. C'est dire qu'une telle réforme ne pourra intervenir qu'après le printemps de 1995.

● Un temps étudiée au début de 1994, puis reportée en février, la réforme régionale de la SNCF redevient, l'automne suivant, une des questions posée par le dossier de l'aménagement du territoire.

L'idée de faire des conseils régionaux des autorités organisatrices des transports ferroviaires régionaux mérite d'être mûrement étudiée, compte tenu de l'importance des transferts financiers qu'impliquerait une telle réforme.

(2) Proposition de loi n°595 (Senat 1993-1994) de M. Hubert HAENEL, tendant à assurer le renouveau du service public ferroviaire en région.

La SNCF prévoit de commander 250 automoteurs au constructeur GEC Alsthom, dont une première tranche de 100 unités serait livrée entre juillet 1997 et septembre 2000. Cette commande, qui s'éleverait au total à 5,85 milliards de francs (aux conditions économiques de décembre 1992), dont 2,6 milliards de francs pour la première tranche, serait financée à hauteur de 5,5 milliards de francs par les régions. Pour la seule première tranche, celles-ci apporteraient 2,4 milliards de francs. Pour sa part, la SNCF engagerait 346 millions de francs dans l'opération, dont 211 millions pour la première tranche.

III. LA SNCF FACE A L'IMPERATIF D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

A. VERS UNE NOUVELLE DÉFINITION DU SERVICE PUBLIC ?

La SNCF se trouve, dans sa vocation d'instrument d'aménagement du territoire, confrontée à un double paradoxe :

- d'une part, comment éviter que l'accomplissement de cette tâche d'aménageur s'opère au prix du creusement du déficit et de l'endettement de l'établissement ?

- d'autre part, comment éviter que la modernisation du réseau ne s'accompagne pas de disparitions de lignes ?

La SNCF affirme n'avoir fermé que sept lignes de voyageurs depuis 1985.

En outre, si, un peu plus de quatre cents kilomètres de lignes -essentiellement des petites lignes régionales- ont été fermés en dix ans plus de neuf cents kilomètres de lignes nouvelles ont été ouverts pour les TGV qui transportent mille fois plus de passagers que les lignes que l'on a fermées.

Mais pour certains experts, ce sont quelque 3.000 kilomètres de lignes secondaires et 1.000 gares qu'il faudrait revivifier, au risque, soulignent les gardiens de l'équilibre financier, de compromettre un peu plus celui-ci.

Trois exemples récents et concrets méritent d'être médités.

● Paris-Bâle

Les trains de voyageurs de la ligne Paris Troyes Chaumont Vesoul Bâle sont principalement tractés par des locomotives des séries CC72000 et BB67400 au dépôt de Chalindrey. Ces matériels sont présentés comme *« les plus modernes du parc diesel de la SNCF »*, leur fiabilité a été, selon le ministère, *« stable sur les dernières années »*. Or, des pannes de plus en plus fréquentes surviennent sur la ligne ferroviaire Paris Bâle. Les usagers sont souvent mécontents et d'autant plus insatisfaits que, pendant les arrêts, aucune explication ne leur est, le plus souvent, donnée, sinon avec retard et de manière laconique. Il est très souhaitable que la SNCF améliore la maintenance de ses engins de traction dont le bon service est indispensable à la desserte d'un département laissé à l'écart des réseaux TGV comme la Haute Marne.

Votre Rapporteur a accueilli avec espoir l'engagement pris par le Gouvernement, à l'issue du CIAT de Troyes, le 20 septembre 1994, de lancer une étude sur *« les conditions de transport ferroviaires entre Paris et Troyes »*. Il observe qu'une telle étude devrait porter sur l'axe Paris Bâle dans son intégralité.

Il rappelle que la ligne Paris Bâle constitue une diagonale utile à l'aménagement du territoire dont l'électrification intégrale de bout en bout doit constituer un objectif national.

Enfin, un maillage doit être assuré à partir de cette ligne, notamment en direction de Saint-Dizier.

● Carhaix-Guingamp-Paimpol

Le transfert sur routes de certaines dessertes ferroviaires est-il inéluctable ? L'expérience tentée depuis quatre ans en Bretagne, avec un autorail économique, sur les 90 kilomètres de la ligne Carhaix Guingamp Paimpol montre qu'il faut y regarder à deux fois avant de condamner une liaison ferroviaire régionale.

En 1985, la ligne Carhaix Paimpol transportait 151 000 voyageurs par an. Mais, cinq ans plus tard, elle n'en accueillait plus que 108 000.

En mai 1990, après concertation, le conseil régional de Bretagne et la SNCF convenaient de sous-traiter la desserte de cette ligne à une société privée, la Compagnie générale d'entreprise automobile (CGEA), qui fait partie du groupe de la Générale des eaux. Celle-ci a confié l'exploitation de la ligne ferroviaire et l'entretien des infrastructures à l'une de ses filiales, la CFEA, qui utilise son propre personnel et son propre matériel roulant. En abaissant les coûts de 15 % et en augmentant l'offre de 35 %, la CFEA a redonné vie à une liaison dont l'existence était menacée. En 1993, elle a transporté plus de 125 000 voyageurs, soit un gain de 16 %.

en trois ans, qui devrait être amélioré en 1994 avec le report de transports scolaires de la route vers cette ligne ferroviaire

Certes, cela ne signifie pas que la desserte soit rentable. Les dépenses de cette ligne sont aujourd'hui 6 à 7 fois plus importantes que les recettes mais on estime qu'elles le seraient de 9 à 10 fois si la SNCF avait continué à en assurer l'exploitation

S'agissant de ce type de desserte à vocation de désenclavement, il faut prendre en compte, outre les résultats financiers, l'intérêt social qu'on a à maintenir une telle liaison ferroviaire. Le temps de parcours du petit autorail, etant donné la configuration des routes, est, en effet, plus court que celui d'un autocar

● Caen-Saint-Lô-Rennes

L'attention de votre Commission des Affaires économiques et du Plan a été attirée sur le sort de la ligne Caen - Saint Lô - Rennes que la SNCF projette depuis 1989, de supprimer

Or, selon les comptages opérés, une fréquentation non négligeable de la ligne a pu être constatée depuis 1992 (378 000 voyageurs l'ant)

Malgré la création prochaine de l'autoroute des Estuaires A 83, la transversale ferroviaire Caen - Saint Lô - Rennes qui relie deux capitales régionales, une préfecture et trois sous-préfectures, conserve, en effet, sa raison d'être par son tracé différent et répond à un besoin vérifié auprès des usagers, tant par sa dimension économique que de service public. La délocalisation d'enseignement, universitaire, la multiplication des formations spécialisées dans de nombreux établissements, accroissent, selon les défenseurs de la ligne, la nécessité de disposer d'un service ferroviaire fiable. Sa situation auprès de sites touristiques de réputation mondiale (Plages du Débarquement, Baie du Mont Saint Michel) et de ports passagers en plein développement (Cherbourg - Caen), peut laisser augurer un accroissement de trafic pour peu qu'on rende les conditions de déplacement plus attractives

Le cas de cette ligne mérite, pour votre Commission des Affaires économiques et du Plan, d'être examiné, au besoin en étudiant les possibilités de soutien financier que peuvent offrir la région et les collectivités locales concernées

Pour conclure sur ce point, votre Commission des Affaires économiques et du Plan n'est pas persuadée que ce soient les charges du maintien en service des petites lignes qui provoquent principalement le déficit de la SNCF, alors qu'il est clair que c'est la recherche de l'équilibre budgétaire qui a conduit la SNCF à organiser la suppression de ces petites lignes. Il y a con là, de la part de la SNCF, un «sophisme» dénoncé par certains commentateurs.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan rappelle que, pour elle, il importe que l'établissement se voie donner par l'État les moyens de mieux répartir son effort entre le réseau à grande vitesse -que personne ne remet en question- et les grandes lignes traditionnelles ainsi que les liaisons régionales et le réseau banlieue. Le contrat de plan -dont la conclusion a été reportée après l'élection présidentielle- doit être l'instrument de la recherche de ce nouvel équilibre et l'État doit clairement définir la mission de l'établissement.

Car c'est bien à l'État, unique autorité de tutelle, qu'il appartient de fixer les objectifs et d'aider à leur atteinte.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan souligne à ce propos qu'entre 1985 et 1993, les collectivités territoriales ont contribué pour plus de deux milliards de francs à financer des investissements sur la base de contrats négociés avec la SNCF. Ce déplacement de la charge financière pose un problème de fond. En particulier, certaines conventions conclues entre les régions et la SNCF aboutissent à des dépassements de déficit par rapport aux sommes inscrites. Les causes de ces dépassements sont difficiles à analyser par les régions (fléchissement des recettes, poids des charges d'exploitation). Si le dépassement doit se confirmer, le moment n'est-il pas venu d'appliquer l'adage -Qui paie, commande- de voûte des lois de décentralisation- et de confier aux collectivités territoriales des compétences nouvelles en ce domaine ?

B. COMMENT VALORISER LE PATRIMOINE FONCIER DE LA SNCF ?

La SNCF est propriétaire de 115.000 hectares de terrains. Au fil de l'évolution de ses installations, elle libère des terrains. Ceux-ci couvriraient quelque 5.000 hectares, soit 4 % du parc foncier total de la SNCF.

Disséminés dans tout le pays, ils sont généralement situés dans les centres-villes et les municipalités pourraient être intéressées par des opérations d'aménagement sur ces zones qui prennent quelquefois l'allure de friches. Pour la SNCF, l'occasion de récupérer un peu d'argent s'offre.

Depuis le début des années 90, ses responsables ont décidé de s'atteler à cette tâche. Mais le statut de la SNCF complique l'opération. Ses biens immobiliers ne peuvent être cédés qu'à deux

conditions : le «déclassement» par le ministère des transports et un prix de vente qui ne doit pas être inférieur à la valeur fixée par l'administration des domaines.

En outre, l'Etat et les collectivités locales bénéficient d'un droit de priorité. L'affaire se complique du fait que dans les POS les terrains ferroviaires sont généralement considérés comme inconstructibles. Autant dire que leur évaluation se fait généralement au prix des friches industrielles et que la SNCF n'y retrouvait pas son compte dans ses intentions de valoriser son patrimoine foncier.

Pour surmonter cette difficulté, avant de s'engager dans une cession, la SNCF discute avec les collectivités concernées (communauté urbaine ou municipalité) la possibilité de modifier le plan d'occupation des sols (POS). Par ailleurs, elle a créé en 1992 une filiale à 100 %, la Société nationale d'espaces ferroviaires qui peut s'impliquer dans des opérations de promotion ou de commercialisation.

Mais, la conjoncture dans le domaine de l'immobilier rend peu rentables les opérations actuellement.

Par ailleurs, la SNCF semble arbitrer avec difficulté entre le système de cession des terrains et celui de la participation à des opérations d'aménagement.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan souligne l'intérêt qui s'attache à prévoir largement les emprises de la SNCF afin d'éviter, en cas d'élargissement ou de renforcement nécessaire, d'être contraint de recourir à la coûteuse procédure de l'expropriation.

Rappelons que le patrimoine de la SNCF lui procure également des recettes de concessions de l'ordre de 900 millions (HT) par an, dont 310 millions générés par les concessions des commerces dans les gares, 310 millions provenant d'emplacements loués à des clients fret, 190 millions de la location de terrains sans rapport avec l'activité ferroviaire et 90 millions d'emplacements publicitaires.

IV. LA POLITIQUE COMMERCIALE : UNE VOLONTÉ DE DYNAMISME

A LA POURSUITE DE LA REFLEXION

La réflexion sur l'information, la tarification et la souplesse d'accès a été reprise à partir d'une réunion de «premier bilan» de la consultation «*Nous avons tant de choses à nous dire*» tenue avec les organisations nationales représentatives d'usagers et de consommateurs en janvier 1994.

Un médiateur a été désigné à la fin de mars 1994 pour faciliter le règlement des réclamations individuelles.

B LES NOUVELLES MESURES - SOCRATE S'ADAPTE

• L'année 1994 a été marquée par l'adaptation du système de réservation «Socrate» dont les dysfonctionnements vont en s'atténuant. La SNCF a annoncé, au début de 1994, puis en avril, de nouvelles mesures concernant la politique commerciale en direction des voyageurs.

Les mesures portent sur :

① L'accueil des voyageurs

Des hôtesses devraient, dans certaines gares, expliquer le maniement des automates aux voyageurs.

Quelque 200 agents, destinés à assister les voyageurs, doivent s'ajouter aux 500 agents mis en place en 1993. La société nationale se donne également comme objectif de diviser par deux le nombre de voyageurs qui attendent plus de dix minutes aux guichets. Une expérience de régulation des files d'attente sera développée.

Le service téléphonique comblera désormais l'information et la réservation. Jusqu'alors, il était nécessaire d'appeler un premier numéro pour avoir, par exemple, un renseignement horaire, et un second pour réserver sa place. Ce nouveau système devait être mis en place à partir de mars dans les régions Auvergne, Rhône-Alpes, et Nord/Pas de Calais, avec un numéro national unique

(36 35 35 35) A partir de septembre, il devait être également possible de payer sa réservation à distance avec une carte de crédit, grâce au Minitel ou au téléphone. Enfin, d'ici à la fin de l'année, il devait être possible d'échanger son billet par téléphone. Ce service devrait concerner la clientèle d'affaires et être payant.

La SNCF a également décidé « d'améliorer la qualité des services » qu'elle offre aux usagers. Elle devait investir 150 millions de francs pour informer les voyageurs en temps réel. Ce système renseigne les voyageurs sur la circulation à l'aide d'écrans installés sur les quais. Ce dispositif, qui fonctionne sur une partie de la ligne C du RER, va être étendu dans 150 gares de la région parisienne.

② L'accès aux trains

Un nouveau modèle de billet a été mis en service en janvier 1994, au terme de quatre mois de concertation avec les organisations d'usagers.

Le détail de la tarification y est développé. Dans le même temps, le dialogue avec les automates de vente est simplifié pour les voyages qui ne nécessitent pas de réservation. Désormais, les trajets les plus fréquentes sont présélectionnés.

Un nouveau principe devrait amener les contrôleurs à modérer leur zèle. L'usager qui se présentera spontanément au contrôleur ne sera plus considéré comme contrevenant. Il n'aura pas à s'acquitter d'une amende de 100 francs mais, de « *fruits de confecteur* » de 50 francs. Par ailleurs, l'accès « *de dernière minute* » au train fera l'objet d'une expérimentation.

Au départ du train, des agents commerciaux aident tout les voyageurs se présentant en situation irrégulière à se munir d'un titre de transport valable. Ils les accompagneront aux guichets ou à un automate entre quinze et cinq minutes avant le départ du train. Au delà de cette limite, ces agents placent les voyageurs à bord en fonction des places disponibles. Toutefois, ces derniers devront payer une indemnité de 50 francs en plus du prix de leur billet. Cette expérience, menée dans les gares TGV de Lille et de Paris Nord, débutera en février.

L'abandon du calendrier tricolore, évoque depuis plusieurs mois, constitue, à lui seul, une sensible révolution.

Mise en place à partir de 1979, la définition des périodes bleue, blanche et rouge, représentatives de l'importance du trafic, limitait l'accès aux trains des bénéficiaires de tarifs commerciaux (cartes Vermeil, Carissimo, Kiwi). Dans un premier temps, la suppression du calendrier tricolore concernera l'ensemble des TGV. En ce qui concerne les trains classiques, la SNCF procédera par étapes. Elle devait supprimer la période rouge à partir du 29 mai. Puis, à l'occasion du service d'hiver, qui commencera le 25 septembre, l'accès libre aux

trains sera généralisé. La période blanche restera maintenue pour près de 250 trains d'affluence par semaine, soit 3 % des trains grandes lignes.

Au total, l'abandon du calendrier tricolore pourrait bénéficier à 4 millions de personnes.

⊙ Les tarifs

Ceux-ci ont été voulus plus «reactifs».

Une hausse de 1,2 % des tarifs «grandes lignes» a été appliquée dès le 23 janvier 1994. Ce relèvement est inférieur à l'inflation attendue en 1994 et au relèvement de 4 % pratiqué par Air Inter à la même date. Il devait être accompagné de baisses ponctuelles jouant sur une modulation des «niveaux» de TGV en fonction de la distance ou sur les conditions d'achat des cartes commerciales.

Les prix des cartes commerciales (Carissimo, Vermeil, Kiwi...) ne seront pas augmentés en 1994. Les cartes Carissimo, pour les jeunes de 12 à 25 ans, sont, désormais, valables sur les TGV Sud-Est et Atlantique de niveau 4 (on distingue quatre niveaux de TGV suivant le remplissage des trains).

Enfin, certains tarifs vont baisser : le prix de la réservation de certains TGV Atlantique et Sud-Est (circulant du vendredi midi au lundi matin) de niveaux 3 et 4 sera ramené au niveau 1. Une expérience sera menée dans les mois qui viennent sur les TGV Atlantique et Nord-Europe : les trajets effectués en dehors des lignes nouvelles, qui ne bénéficient donc pas de l'avantage de la grande vitesse, verront leur supplément grande vitesse, ramené de 18 francs à 3 francs. Enfin, les suppléments sur certains trains classiques (dans le Sud-Ouest et l'Est) devraient être progressivement diminués, voire supprimés.

La SNCF devait modifier, à compter du 29 mai, le mode de calcul des réductions sur les billets TGV de niveau 1. Celui-ci portera sur tous les éléments constitutifs du billet : son prix, le coût de la réservation et, éventuellement, le supplément pour utilisation de ligne à grande vitesse. Ce prix tout compris sera le nouveau tarif de base des billets TGV et servira, à ce titre, au calcul des réductions sur les autres TGV. Cette réforme entrainera, pour les bénéficiaires de cartes commerciales des réductions de 3 % en moyenne et de 20 % dans les cas les plus favorables. La baisse des prix sera plus sensible sur les nouvelles liaisons TGV, ouvertes à partir du 29 mai : TGV junction qui reliera les réseaux nord et sud-est en contournant Paris, et TGV Méditerranée, qui mettra Valence à 2 h 25 de la capitale grâce au contournement de Lyon.

Enfin, à la suite d'une expertise de M. CARRERE, les tarifs du TGV «Nord» vont être simplifiés.

④ La fraude : un sujet de préoccupation

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan ne peut que faire part de la préoccupation qui suscite, pour elle, le développement de la fraude.

Sur le réseau d'Ile de France, les usagers en situation irrégulière sont évalués à 12 %, voire 12,8 %, tandis que, sur le réseau national, leur taux varie de 2 % à 8 % selon les zones et même selon les trains. Or, le phénomène a tendance à progresser lentement alors que le trafic global diminue, en particulier sur les grandes lignes.

Compte tenu du recouvrement des amendes, le manque à gagner net pour l'entreprise est de l'ordre d'un milliard de francs par an pour un chiffre d'affaires de vingt cinq milliards. A ce détournement de recette, s'ajoute le coût du personnel, soit plus de neuf mille salariés, essentiellement les contrôleurs.

L'objectif affiché par la SNCF est de parvenir à un noyau de fraudeurs contenu entre 2 % et 5 % des voyageurs.

La SNCF, il faut le rappeler, a résolu de créer, avant la fin de l'année, 550 emplois supplémentaires, dont 150 contrats emplois-solidarité.

Ces créations d'emploi vont s'accompagner de mesures techniques dans les gares, notamment avec la mise en place de portes hautes d'accès aux quais où le nombre de voyageurs journaliers est supérieur à 5 000. Ce dernier programme occasionnera un investissement de 100 millions de francs repartis sur cinq ans.

La SNCF va aussi simplifier sa tarification en supprimant les *« pièges tarifaires »* dus au manque d'harmonisation des tarifs SNCF RVP. Elle investira également 40 millions de francs sur cinq ans dans le renforcement des clotures aux abords des gares, afin de rendre ses emprises plus étanches, et 65 millions de francs dans de nouveaux automates de vente, plus performants que les actuels distributeurs automatiques.

⑤ Le fret : enrayer le déclin

L'activité fret de la SNCF connaît un déclin et la tendance a, semble-t-il, peu de chances de s'inverser avant plusieurs années. Le rail, qui représentait la moitié du transport de marchandises dans les années 70, ne compte plus que pour 30 % et continue de perdre 1 % par an. Une tendance qui se traduit dans les comptes de la SNCF : avec 12 milliards de francs de chiffre d'affaires en 1993, le fret représente 30 % de l'activité globale de l'entreprise contre plus de 50 % dans les années 60.

Depuis 1990, le service fret a été fermé dans 3.000 gares sur 4.500 et pourrait l'être encore dans 500 autres d'ici six ans. A l'an 2000, le nombre des gares principales de fret serait ramené de 400 (en 1980) à 150 et celui des gares de triage de 40 (en 1985) à 12.

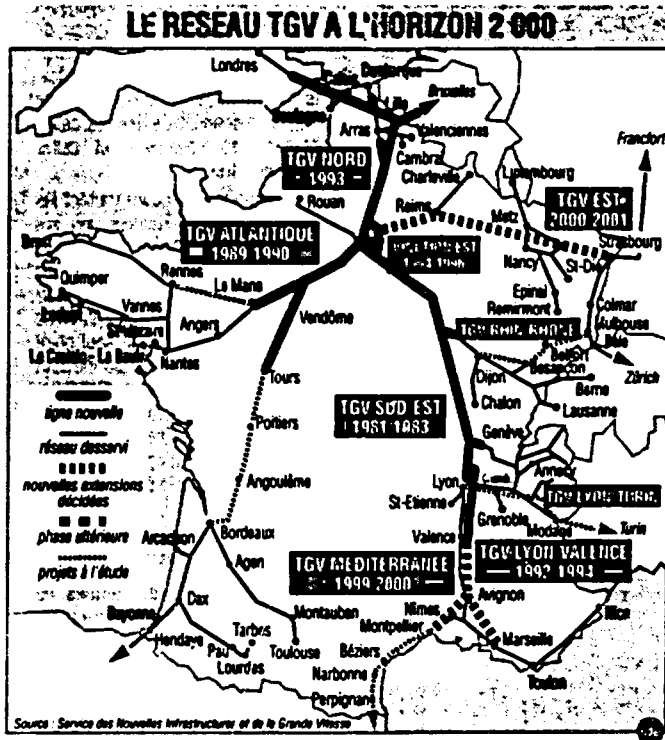
La SNCF espère une progression de 1,7 % du trafic en 1994 en s'appuyant sur la reprise économique et mise sur plusieurs projets : une fois ouvert, Eurotunnel devrait ainsi engendrer un trafic de 6,5 millions de tonnes au bout de deux ans, soit 5 % du trafic marchandise total français. Les clients se montrent pour l'instant assez dubitatifs.

Outre les 3 TGV postaux en service actuellement, l'entreprise nationale compte aussi beaucoup sur les futurs TGV fret du réseau européen à grande vitesse. Vers l'an 2000, ce type de liaison pourrait provoquer une hausse de 10 à 20 % du trafic fret ferroviaire.

La SNCF compte également sur son projet «Commutor», dont le principe consiste à trier, non pas les wagons mais les conteneurs sur les wagons, grâce à un pont roulant capable de trier l'équivalent de 60 trains/nuit. Ce projet, nécessitant un investissement de 850 millions de francs, rendrait le transport combiné accessible à des villes moyennes et pourrait engendrer un trafic supplémentaire de 3 à 4 milliards de tonnes/km.

Enfin, la direction fret achève, en 1994, sa reorganisation avec la création de sept unités d'affaires (charbon/acier, pétrole/chimie, agriculture, grande consommation, automobile, bois/papier, transport combiné), qui devrait entraîner la suppression de 200 postes, ramenant les effectifs à 1.100 personnes.

V. LE RÉSEAU À GRANDE VITESSE : DES RÉALISATIONS REMARQUABLES MAIS À QUEL COUT ?



Au terme d'une année marquée par le spectaculaire deraillement, à 300 km/h, du TGV Paris-Valenciennes qui a, paradoxalement, démontré la remarquable stabilité et fiabilité du matériel roulant en cas d'accident, le réseau ferré français à grande vitesse fait de la SNCF une victime de son succès.

La mise en service des lignes TGV fait, en effet, apparaître le réseau classique toujours plus désuet. Mais, dans le même temps, la construction de lignes nouvelles grève toujours plus lourdement le budget de l'établissement, créant un besoin de financement (50,4 milliards de francs y ont été consacrés de 1989 à 1993) comparable à ce que nécessiterent, en leur temps, les lignes de chemin de fer dans la seconde moitié du XIXe siècle, à l'époque héroïque des frères Pereire, du PLM et du chemin de fer d'Orléans et entretenant un déficit colossal.

A LE FINANCEMENT DU TGV EST EN QUESTION

Certes le TGV a soutenu l'activité des grandes lignes, puisqu'il a transporté 49,2 % des voyageurs grandes lignes en 1993. Mais, il n'a pas permis de faire baisser le prix relatif des courtes distances (17,5 centimes au kilomètre) par rapport aux longues distances (8,8 centimes au kilomètre).

Certes le TGV a permis à la SNCF de stabiliser son nombre de voyageurs (287 millions de voyageurs en 1992) mais il n'a évidemment pas empêché la route de gagner des parts du trafic intérieur des voyageurs et à la SNCF de reculer en ce domaine (- 1,8 % en 1992 et, surtout, - 7 % en 1993).

Enfin, le prix de construction du kilomètre de ligne TGV qui était de 20,4 millions de francs en 1990 pour la ligne -Atlantique-, de 55,5 millions de francs en 1993 pour la ligne -Nord-est, en 1994, de 74,5 millions de francs pour l'interconnexion en Ile de France et de 56,5 millions de francs pour le tronçon Lyon-Valence.

A l'horizon 2000, les coûts pourraient atteindre de 70,7 millions de francs à 206,5 millions de francs selon la SNCF.

S'agissant de la ligne -Est-, il a été annoncé, en février 1994, que les collectivités locales concourant à ce financement pourraient émettre des emprunts obligataires. Le prêteur, personne physique ou morale, bénéficierait d'avantages en nature (possibilité de voyager à des conditions préférentielles), lesquels seraient défiscalisés. Mais une loi est indispensable pour octroyer de tels avantages inspirés, semble-t-il, par le modèle américain.

B LES PROMETS NE MANQUENT PAS

1. La jonction des réseaux TGV en Ile-de-France

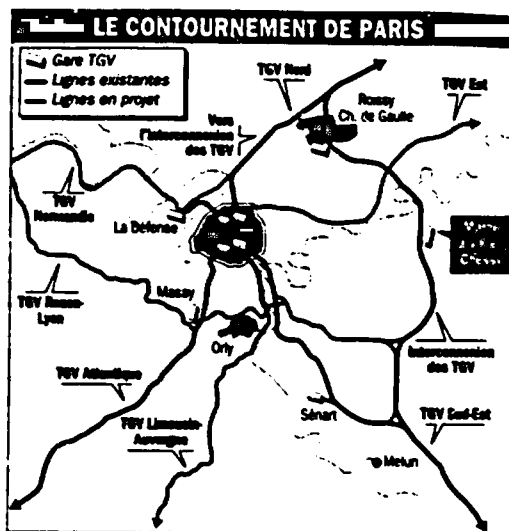
La jonction des réseaux TGV -Nord- et -Sud Est- a été inaugurée le 19 mai 1994, avec la mise en service de la nouvelle gare de Marne-la-Vallée, située dans un site multimodal.

102 kilomètres de ligne nouvelle ont été construits pour joindre le réseau «Nord» et les réseaux «Sud Est» et «Atlantique». Le coût de l'équipement atteint 7,65 milliards de francs.

Désormais, il n'est plus nécessaire de faire halte à Paris pour passer de l'un à l'autre et l'on joint Lille à Lyon en trois heures.

En 1996, il sera possible d'aller de Lille à Bordeaux en quatre heures cinquante et à Rennes en trois heures cinquante.

A cet horizon, la SNCF attend un trafic de 1,4 million de voyageurs dont 500.000 nouveaux utilisateurs.



On notera que la nouvelle version du schéma directeur régional de l'Ile-de-France (SDRF), rendue publique en février 1994, ne comporte plus de «barreau» sud. Ce barreau, un temps tracé dans l'Essonne pour relier le TGV «Atlantique» et le TGV «Sud Est» n'y figure pas.

2. «Sud-Est - Méditerranée»

Au terme de trois années de débats, le tracé définitif de la ligne ayant été approuvé le 18 mai par le Conseil d'Etat, le décret déclarant d'utilité publique les travaux de prolongement de la ligne de Valence jusqu'à Marseille et Montpellier a été publié le 1er juin 1994.

Une enquête publique complémentaire localisée aura lieu, au cours du second semestre de 1994, afin de préserver les possibilités d'extension du site nucléaire du Tricastin tout en assurant la sécurité des futurs passagers et des riverains.

La mise en service de la ligne jusqu'à Marseille est envisagée pour le second semestre de 1999.

La rentabilité du projet est tombée de 12 à 8 %, soit le seuil en deçà duquel la SNCF estime qu'elle ne peut financer seule un équipement.

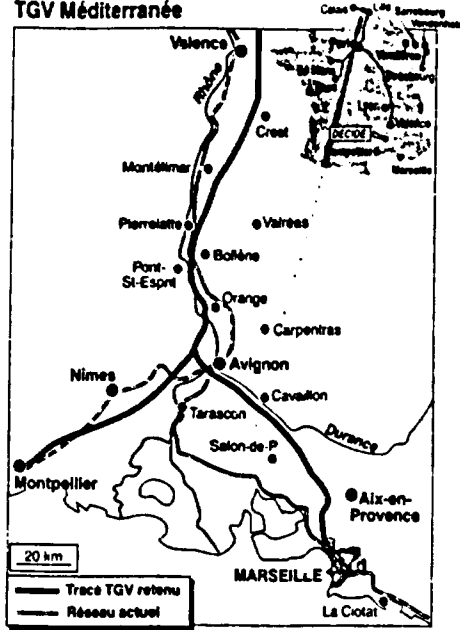
Le coût d'investissement du tronçon est, en effet, évalué à 21,5 milliards de francs, dont 13,2 milliards pour le génie civil et 4,1 milliards pour l'équipement ferroviaire.

Le ministre chargé des transports a demandé à la SNCF d'engager, avec les populations riveraines et les élus concernés par ce tracé, la concertation afin d'optimiser l'insertion paysagère, les protections phoniques et les ouvrages hydrauliques du Rhône et de l'Aigues et de prendre les mesures appropriées de reorganisation de l'agriculture sur ce tronçon particulièrement sensible. En outre, le ministère de l'environnement mène avec le ministre chargé des transports un examen approfondi de la nature et de l'importance des ouvrages nécessaires.

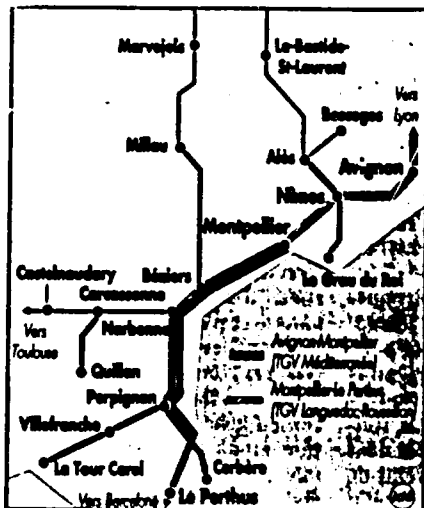
Votre Commission des Affaires économiques et du Plan émet le vœu que la réalisation s'opère en prenant toutes mesures pour que le risque d'inondation ne soit pas accentué par le nouvel équipement.

En effet, 138 des quelque 291 kilomètres de rails de cette liaison seront posés en zones inondables.

TGV Méditerranée



3. «Languedoc-Roussillon»



La décision de construire cet équipement a été confirmée le 19 novembre 1993 à Tolède par les ministres des transports français et espagnol.

Un groupe de travail bilatéral devrait tenir sa première réunion dès janvier 1994.

Du côté français, les études doivent durer un an, pour un coût de 36 millions de francs, financé pour moitié par l'Etat et par la SNCF mais aussi pour moitié par les collectivités locales, à savoir la région Languedoc-Roussillon (9 millions de francs), la région Midi-Pyrénées (3 millions de francs), les départements de l'Aude, du Gard, de l'Hérault, de la Lozère et des Pyrénées orientales (5 millions de francs) et la ville de Perpignan (un million de francs).

La construction du tunnel du Perthus, d'une longueur de 7 kilomètres essentiellement en territoire français devrait coûter 800 millions de francs mais la France et l'Espagne la prendront en charge à parts égales.

La mise en service de la ligne Montpellier-Barcelone est prévue en 2005. Elle mettra les deux villes à une heure et demie l'une de l'autre contre quatre heures et quart actuellement. 8 millions de passagers et 4 millions de tonnes de marchandises sont attendus à l'horizon 2010.

4. «Est»

Jugées «en bonne place» par les instances européennes, les conditions du financement de la ligne «Est» du TGV ont été clarifiées en mai 1994.

Le coût est évalué à 33,3 milliards de francs dont 26,8 milliards de francs pour l'infrastructure.

Or, la rentabilité intrinsèque apparaît relativement faible (4 %).

L'Etat, les régions concernées, le Luxembourg et l'Union européenne subventionneront le TGV -Est- à hauteur de 13 milliards de francs, soit 62 % de l'infrastructure. Ces subventions proviendront de l'Etat (5 à 6 milliards de francs), de la Communauté européenne (3 à 5 milliards), de l'Alsace (1,5 milliard), de la Lorraine (1 milliard), de Champagne-Ardenne et de l'Ile-de-France (500 millions chacun), et du Luxembourg (400 millions). Le début de l'enquête d'utilité publique devait intervenir le 1er septembre 1994.

Le projet court sur 406 kilomètres. La construction s'effectuera en deux étapes : la première portera sur deux tronçons totalisant 340 km, coûtant 21,5 milliards de francs et construits simultanément, pour une mise en service vers l'an 2000 ; un tronçon reliera la banlieue Est de Paris à la vallée de la Moselle, et l'autre, la banlieue de Strasbourg à Réding, entre Saverne et Sarrebourg.

Le calendrier pour la deuxième étape, chiffrée à 5,3 milliards de francs pour 109 km dans les Vosges entre Réding et la Moselle, n'est pas connu.

Les travaux devraient démarrer en 1995. La mise en service devrait intervenir en 2000 pour le premier tronçon.

5. «Lyon-Turin»

Alors que la gare de Lyon Satolas est en service depuis le 3 juillet 1994, le projet de ligne Lyon-Turin, soit 251 kilomètres, va bénéficier des crédits de «l'initiative européenne de croissance» adoptée en 1992.

Le coût de la ligne est évalué de 35 à 60 milliards de francs, selon les options retenues. Or, selon les experts, celle-ci verra son exploitation inférieure au seuil de rentabilité fixe à 8 %.

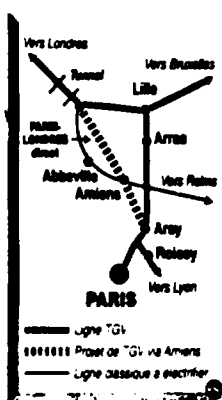
La réalisation devrait être achevée au début du siècle prochain.

Le ministre des Transports a signé, au début de 1994, avec la SNCF le cahier des charges qui définit jusqu'à Montmelian (Savoie) les caractéristiques du premier maillon de la ligne Lyon-Turin.

Enfin, le conseil d'administration de la SNCF a approuvé la création avec les chemins de fer italiens d'un Groupement européen d'intérêt économique (GEIE) pour l'étude de la liaison.

6. «Nord»

a) A quand le «barreau» d'Amiens ?



L'association TGV-Amiens Picardie Normandie demande la mise à l'enquête d'utilité publique dès 1994 d'un tronçon de ligne de 50 kilomètres entre Arsy et Amiens, qualifié de «barreau d'Amiens».

L'objectif serait de mettre en service la ligne TGV Paris-Londres, via Amiens et le tunnel sous la Manche, à l'horizon 2002.

Le projet est estimé à 750 millions de francs. La région Nord-Pas-de-Calais a accepté de prendre en charge le tiers de la dépense.

b) Lien fixe trans Manche - une entrée en service attendue

La liaison TGV Paris Londres, via le tunnel sous la Manche est très attendue. Les TGV Eurostar ne devraient entrer que progressivement en service pour n'atteindre un rythme de croisière qu'en 1995.

Le retard de validation du tunnel a reporté d'autant l'entrée en service de l'Eurostar. Le manque à gagner qui en résulte pour la SNCF dépassait 380 millions de francs en juillet 1994.

7. «Rhin-Rhône»

Le sommet franco-allemand de Mulhouse, tenu les 30 et 31 mai 1994, n'a pas donné à penser que la liaison TGV «Rhin Rhône», de Strasbourg à Lyon, était considérée comme prioritaire même si celle-ci figure «sur la carte des lignes TGV prévues par la France».

Il convient de rappeler que cette ligne ne figurait pas dans le livre blanc adopté par le Conseil européen de décembre 1993, alors qu'elle avait été inscrite au schéma directeur européen et que sa rentabilité est évaluée à 8,4 %.

Le cahier des charges a été transmis au ministère des Transports au début de 1994.

Le comité de pilotage du projet a mis à l'étude les fuseaux de un kilomètre de large destinés à déterminer les tracés possibles de la première tranche, à savoir 190 kilomètres de ligne entre Mulhouse et Dijon. L'impact sur l'environnement sera étudié sur des bandes de un kilomètre de part et d'autre du fuseau défini.

8. «Atlantique-Aquitaine»

- La mise à l'étude de la section Tours Bordeaux a été confirmée par le ministre en février 1994.

Le tracé de la future section fait l'objet de polémiques entre les tenants d'un tracé suivant la voie classique par Angoulême et d'un tracé s'infléchissant vers l'Ouest pour prendre en compte la

vocation au développement de l'arc atlantique et suivant le parcours de l'autoroute A 10.

Quant à la section Bordeaux Madrid, le Premier ministre a proposé, le 13 janvier 1994, devant le conseil régional d'Aquitaine, d'engager les études correspondantes. La procédure prévoit un débat sur les grands objectifs du projet avant le lancement des études préliminaires. Ce débat sera organisé à l'initiative du préfet de la région Aquitaine, désigné comme coordonnateur par le ministre chargé des transports.

9. «Centre» : au point mort ?

Inscrit depuis avril 1992 au schéma directeur national des trains à grande vitesse, le projet de ligne Paris Vierzon Chateauroux Limoges Brive-Toulouse soutenu par l'association TGV Centre regroupant les collectivités territoriales et les chambres de commerce et d'industrie de l'axe, apparaissait ces derniers mois au point mort.

La chambre de commerce et d'industrie de Limoges et de la Haute Vienne a décidé de relancer l'action pour l'inscription du TGV Centre au schéma national d'aménagement du territoire. Son plaidoyer s'articule autour d'un argument principal. Le TGV Centre Limousin se justifie en matière d'aménagement du territoire et d'équilibre de desserte entre le TGV Atlantique et le TGV Est rhodanien, avec la perspective d'une liaison Pyrénées Centre Saragosse en Espagne.

Les élus de la région Limousin ont voté à l'unanimité en faveur de ce tracé central et jugent insatisfaisants les résultats de l'étude d'amélioration de la ligne SNCF Paris Limoges qui, à raison d'un investissement de 3 milliards de francs, pourrait voir réduit d'une heure, en 2002, le temps de parcours actuel d'environ 3 h 30.

C L'INTEROPERABILITE DU RESEAU EUROPEEN DES TRAINS À GRANDE VITESSE : UN ESPOIR

Actuellement, la circulation des trains à grande vitesse dans les relations transfrontalières n'est possible qu'à travers la juxtaposition des techniques et des règles opérationnelles nationales et par le respect de toutes les réglementations nationales. Ceci aboutit à un coût démesuré d'investissement pour ces relations. L'action

communautaire, bien qu'impliquant dans un premier temps un investissement important, permettra dans une perspective à moyen et long terme, une réduction substantielle des coûts pour ces relations, du fait qu'elle simplifie et facilite l'accès au réseau et qu'elle permettra tant aux opérateurs qu'à l'industrie, de réaliser des économies d'échelle.

Les États membres de la Communauté ne semblent pas en mesure d'établir, que ce soit par accord intergouvernemental ou à travers la normalisation, les conditions techniques opérationnelles et réglementaires nécessaires pour l'interopérabilité.

Une action de la Communauté peut donc être engagée sur la base de l'article 129 D (3ème tiret) du traité CE.

Un schéma directeur communautaire a été préparé, en 1990, pour l'horizon 2010. Il comprend 9.000 km de lignes nouvelles, 15.000 km de lignes aménagées et 1.200 km de lignes de maillage. Ce schéma est actuellement en cours d'actualisation. Sa réalisation est évaluée à 150 milliards d'Écus pour les infrastructures et 50 milliards d'Écus pour le matériel roulant.

Trois systèmes sont développés : le TGV français et ses dérivés, l'ICE allemand et l'ETR 500 italien.

Or, la cohérence du réseau européen suppose une intégration et une harmonisation des infrastructures, de l'alimentation en énergie, de la maintenance, du contrôle et de la signalisation, du matériel roulant.

Une directive relative à l'interopérabilité a été élaborée. La directive établit un «comité permanent» permettant aux États membres de débattre de toutes les questions liées à l'interopérabilité.

Des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) seront rendues obligatoires. Elles seront élaborées, sur mandat de la Commission de la Communauté, par un organisme commun représentatif.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan accueille la perspective de l'interopérabilité avec espoir, pour autant que l'harmonisation se fasse «par le haut», c'est-à-dire au niveau du meilleur rapport qualité/vitesse.

VI. LA SNCF ET LES TRANSPORTS COMBINÉS RAIL-ROUTE

Un consensus à peu près général -dont témoignent de récents rapports- existe en France sur la nécessité de «sortir de l'impasse» s'agissant du transport combiné.

Pour ce faire, il convient de transcender les comportements de certains groupes de pression qui pourraient être tentés de sacrifier la défense de l'environnement et l'aménagement du territoire à la prospérité de leur profession.

L'intermodalité est évidemment la réponse à la pollution et à l'engorgement de certains axes, sans qu'il faille exagérer l'importance du transport combiné qui, en 2000, ne représentera que 6 % des transports de marchandises en Europe (contre 3 à 4 % actuellement).

A. UNE AIDE EXPERIMENTALE DE L'ETAT SUR CERTAINS AXES

Le transport combiné ne se développera que s'il bénéficie du soutien public national.

Ce soutien a été incité par une aide expérimentale prise sur le budget 94 «pour aider le transport combiné à reconquérir des parts de marché». Cette aide, qui devrait être mise en place au second semestre, ne concernerait, au départ, que quelques axes, afin de rendre les prix compétitifs (Lille-Perpignan par exemple). L'enveloppe prévue pourrait atteindre 20 millions en 1994 et, en cas de succès, une centaine de millions les années suivantes. Un projet de convention entre l'Etat et les différents partenaires du transport combiné devra être signé avant le 1er juin. La formule prévue permettrait aux transporteurs routiers réunis au sein de la société Novatrans d'acheter la capacité nominale d'un train pour obtenir de la SNCF des prix compétitifs. L'aide de l'Etat permettrait à Novatrans de supporter, pendant une période transitoire, le non remplissage total du train.

La création d'une Agence de transport intermodal, suggérée par un récent rapport, devrait permettre de coordonner la politique nationale face à de multiples intervenants.

B. LA NECESSAIRE ELABORATION D'UNE POLITIQUE COMMUNAUTAIRE DU TRANSPORT COMBINÉ

Le transport combiné ne se développera que s'il bénéficie du soutien public européen

La Commission de la Communauté européenne a proposé, en mai 1994, un plan européen de développement du transport combiné :

- aide aux phases initiales et finales des flux ;
- limitation des opérations liées au passage des frontières ;
- encouragement fiscal à l'investissement ;
- normalisation ferroviaire (courant électrique)

C. VERS UNE CHARTE DU TRANSPORT COMBINÉ ?

Le Ministre a chargé le président du Conseil national des Transports (CNT) d'une étude sur l'organisation du transport combiné en France.

Une charte du transport combiné pourrait être élaborée et reprise à la fois dans le «contrat de progrès» en négociation avec la profession du transport routier et dans le prochain contrat de plan de la SNCF.

Rappelons que le transport combiné représente 20 % du trafic ferroviaire de la SNCF.

Pour conclure sur ce point, votre Commission des Affaires économiques et du Plan émet le vœu que la condamnation sommaire du concept d'«autoroute ferroviaire», sauf sur de courtes distances, ne serve pas d'alibi à

l'indifférence du Gouvernement à l'égard de projets féconds de fer-routage comme le TGV marchandises, la plate forme de Noisy et d'autres projets plus modestes.

D. LE GROUPE SNCF ET LE RAIL ROUTE

- **La SCEFA, filiale transport et logistique de la SNCF, a été touchée de plein fouet par la récession de 1993 et par la disparition des commissions en douane, qui semble la raison essentielle de la baisse de l'exploitation. Le résultat d'exploitation a donc chute de 42,6 % à 339 millions de francs.**

La conjoncture s'est traduite par un effritement accru des prix sur le marché des transports. Le résultat net final (part du groupe) s'est infléchi de seulement 8,25 %, à 64,5 millions de francs, à la suite de la comptabilisation d'un gain exceptionnel de 126 millions. Les comptes de l'exercice écoulé intègrent également l'impact négatif, à hauteur de 15 millions de francs, de l'amortissement de l'acquisition, il y a plus d'un an, d'un parc de wagons (pour 200 millions). Enfin, la restructuration du groupe a été poursuivie, puisque les effectifs ont encore été réduits de 2.000 personnes l'an passé, pour totaliser aujourd'hui 24.500 salaires.

Le chiffre d'affaires n'accuse un recul que de 2,5 % pour atteindre 20,6 milliards de francs.

La situation financière ne s'est apparemment pas trop détériorée, avec une dette à long et moyen terme de 2,5 milliards de capitaux propres. Les dettes d'exploitation conservent un niveau élevé, à 6,7 milliards de francs. Les emprunts du groupe, qui sont gérés via un GIE constitué avec des banques, totalisaient 440 millions en 1993 et devraient rester du même montant cette année.

- **Un équipement exemplaire : la plateforme de Digoin**

La SNCF a modernisé, pour un coût de 7 millions de francs, sa plateforme de transbordement de Digoin pour répondre aux besoins en approvisionnement de l'usine Ugine à Gueugnon. Cette plate forme est devenue la plus grande de France.

Une telle solution a été préférée à celle de l'embranchement de l'usine, distante de 16 kilomètres.

Le système de gestion adapté aux flux tendus permet de suivre en temps réel chaque pièce expédiée mais aussi les trains lourds de 3 200 tonnes.

Une charte de qualité a été conclue entre SNCF et Ugine et un suivi mensuel de qualité est assuré.

CHAPITRE III

La RATP

Dotée, depuis le mois de juin 1994, d'un nouveau président, la RATP est confrontée à un triple défi :

- celui de l'équilibre financier et humain ;
- celui des maux de sociétés que sont l'insecurité, le vandalisme et la fraude ;
- celui de l'adaptation aux nécessités de l'aménagement du territoire.

Un plan d'entreprise a été élaboré à l'automne 1994 et comprend deux volets :

- une vision de l'entreprise à l'horizon 2015 ;
- un programme d'action pour 1995-1997, assorti des trois objectifs que sont la qualité de service, la performance économique et la responsabilisation des agents.

I. UN ÉQUILIBRE TOUJOURS PLUS DIFFICILE

La RATP connaît un difficile équilibre, tant sur le plan financier que sur le plan humain.

Quatre faits principaux méritent d'être mis en lumière :

- d'abord, l'équilibre des comptes reste tributaire du soutien budgétaire de l'État ;

- ensuite, les trafics fléchissent dans Paris et croissent en banlieue ;

- par ailleurs, la responsabilisation des personnels apparaît urgente ;

- enfin, l'aménagement et l'entretien présent lourd.

A L'EQUILIBRE DES COMPTES DE LA RATP RESTE TRIBUTAIRE DU SOUTIEN BUDGETAIRE DE L'ETAT

● En 1993, avec une hausse des tarifs de 3,8 % au 1er août, les recettes « voyageurs » ont baissé de 2,8 % par rapport à 1992.

Le déficit d'exploitation a atteint 93 millions de francs en 1993 contre 135 en 1992.

Les investissements avaient connu une croissance considérable (+ 37 %) pour atteindre 4,7 milliards de francs, avec 1,3 milliard pour le seul programme « Meteor » et 889 millions de commandes de matériel roulant.

La subvention d'équilibre était de 6,81 milliards de francs.

L'endettement de la RATP a atteint les 20 milliards contre 17,139 milliards en 1992.

Les charges financières représentaient 1,76 milliard de francs.

● Pour 1994, le budget de la RATP devait atteindre 20,041 milliards de francs.

Les dépenses et recettes devraient croître de 2,6 % par rapport à 1993.

Les tarifs devraient augmenter globalement de 5,2 %, soit deux fois l'inflation attendue. La hausse devait intervenir en une fois au 1er mai 1994.

L'objectif est d'amener la contribution des voyageurs à environ 50 % des recettes dans les dix prochaines années alors qu'elle ne représente que 37,5 % actuellement.

Contrairement à ce que l'on aurait pu attendre -alors que le projet de loi d'orientation pour le développement du territoire est en discussion- l'indemnité compensatrice, de l'ordre de 6 milliards de francs, répartie à raison de 70 % pour l'Etat et de 30 % pour les départements et la région d'Ile-de-France devait croître de 6,6 % en 1994. L'Etat a inscrit à cette fin 4,59 milliards de francs au chapitre 46.41 pour 1995.

Le versement transports devrait représenter quelques 3,8 milliards de francs de recettes en 1994.

Les investissements devraient croître de 13 % et atteindre 5,6 milliards de francs.

Le déficit d'exploitation devait être maintenu dans la limite de 150 millions de francs.

B. LES TRAFICS TENDENT À SE DÉPLACER VERS LA BANLIEUE

● En 1993, le trafic global a progressé très légèrement de 0,6 million de voyages par rapport à 1992, mais en retrait de 3,9 millions sur les estimations du budget 1993.

Au total, la RATP aura réalisé 2.389 millions de voyages en 1993.

Cette tendance défavorable traduit l'impact de la crise économique sur la RATP.

Elle est plus sensible dans le métro - 19,2 millions de voyages, soit - 2,4 % et 100.000 voyageurs de moins par jour par rapport aux résultats de 1992) et dans le RER (- 2,2 millions). C'est essentiellement le nouveau tramway Saint-Denis/Bobigny, en Seine Saint-Denis, qui permet la progression du trafic.

L'activité bus a enfin crû de 2,7 %.

● Pour les six premiers mois de l'année 1994, on enregistre aux mêmes mois de 1993, une baisse de 0,39 % du trafic qui se décompose de la manière suivante :

Métro	- 0,63 %
REK	- 0,33 %
Bus-Paris	- 1,69 %
Bus-Banlieue	+ 1,49 %
Tramway	- 7,01 %
ORLYVAL	+ 25 %

Cette baisse s'explique notamment par la persistance des phénomènes constatés en 1993 qui conduisent les usagers à adapter leurs comportements et à limiter leurs déplacements au strict nécessaire.

Or, l'augmentation prévisible du trafic retenue lors de la préparation du Budget de 1994 se situe à + 0,6 %. Cet objectif, pour être atteint, suppose que la reprise économique générale entraîne une nette reprise du trafic au 2ème semestre.

Par ailleurs, il semble se confirmer que les trafics s'effectuent progressivement de banlieue à banlieue au détriment du trafic radial vers Paris centre.

Ce déplacement des trafics met en cause les masses financières considérables consacrées à des projets qui concernent Paris centre comme «EOLÉ» et «Météor».

C. LES EFFECTIFS DOIVENT ÊTRE RESPONSABILISÉS

Les effectifs se maintiennent à 38.000 personnes.

* En 1993, la productivité du travail (effectifs rapportés aux kilomètres parcourus) s'était améliorée de 2,4 %.

* En 1994, il est prévu d'embaucher 1.500 jeunes et de redéployer 350 provenant de la maintenance et de l'administration vers le service voyageurs et le service direct de la clientèle.

Les effectifs liés à la surveillance générale dans le métro et le RER doivent être portés de 520 à 750 personnes en quinze mois.

Dix unités de surveillance sont prévues à la fin de 1995. La première équipe a été mise en place en mars 1994 à la Défense.

Le nombre des agents de la RATP affectés aux tâches d'accueil, de contrôle et de sécurité devaient passer de 1.200, au début de 1993, à 2.000 au début de 1995.

Un effort numérique incontestable est mené mais, pour votre Commission des Affaires économiques et du Plan, le succès de la RATP passe, prioritairement, par une responsabilisation des personnels, toutes catégories confondues.

D. L'AMÉNAGEMENT ET L'ENTRETIEN PÈSENT LOURD

En 1994, les opérations d'aménagement et créations d'accès ont concerné «Pont de Levallois» et «Vincennes», l'implantation d'escaliers mécaniques «Barbès-Rochecouart» et «Garibaldi»; des ascenseurs pour handicapés ont été réalisés à «Noisiel», «Vincennes» et «Saint-Maur-Créteil». Ces opérations représentent un montant de 64,66 millions de francs.

Ces opérations sont subventionnées à hauteur de 50 % par le Syndicat des Transports parisiens sur le produit des amendes de police.

En matière de rénovation des stations, la dernière tranche de travaux, en cours d'achèvement, a concerné dix-neuf stations. Lorsque les travaux seront achevés dans les stations de «Sèvres-Babylone», ligne 12 et «Mairie de Saint-Ouen», ligne 13, 170 stations auront été rénovées; il en restera alors 198 à rénover.

La politique de rénovation est, aujourd'hui, en cours de réexamen; elle semble devoir s'orienter selon les axes suivants pour tenir compte des contraintes financières qui s'imposent à l'entreprise :

- limiter les rénovations de quais, opérations lourdes, à ce qui est indispensable, c'est-à-dire aux stations dont le carrelage tombe ou est sur le point de tomber sur de grandes surfaces;

- donner la priorité à la ligne 1 «La Défense-Château de Vincennes», dans la perspective de son centenaire en l'an 2000;

- conserver l'aspect patrimonial du métro, déjà mis en valeur par les rénovations «Nord-Sud» de la «Place de Clichy» (ligne 13) et de «Sèvres Babylone» (ligne 12).

II. DES PLAIES À SOIGNER : INSÉCURITÉ, VANDALISME, FRAUDE

Est-ce un mal inhérent à nos sociétés à la fois développées, permissives et marquées par le chômage ?

La RATP est en proie à trois plaies, liées entre elles : l'insécurité, le vandalisme, la fraude.

Le coût budgétaire de ces maux est tel que votre Commission des Affaires économiques et du Plan ne peut, année après année, les passer sous silence.

A. LA LUTTE CONTRE L'INSÉCURITÉ : UN DEVOIR ENVERS LES USAGERS

Les usagers du métro et notamment les mineurs, les femmes seules, les handicapés et les personnes âgées ont le droit de voyager en paix dans le métro et les autobus de la RATP.

Le défaut de contrôle ou, à tout le moins, de présence de la part de la RATP est une des sources de l'insécurité qui s'est installée dans les couloirs et les rames.

Désormais, le passager de la RATP est très fréquemment sollicité dans les couloirs du métro :

- par des vendeurs à l'éventaire ;
- par des mendiants ;
- par des musiciens.

Par ailleurs, le «durcissement» des agressions a pu être constaté, notamment par arme blanche. En 1993, sur 1.220 agents affectés à des tâches d'accueil, de contrôle et de sécurité sur les réseaux bus, métro et RER, en moyenne 2,1 se faisaient attaquer chaque jour. Cette moyenne journalière, pour la même année était,

chez les voyageurs de 7,8, alors que le nombre quotidien de voyages est d'environ 6 millions. Ces deux éléments, durcissement de la délinquance et violence particulière sur les agents, accroissent le sentiment d'insécurité.

Au cours du premier semestre 1994, le nombre total d'agressions de voyageurs s'élève à 1.556, ce qui représente une hausse de + 7,6 % par rapport au premier semestre de l'année 1993. Les vols à la tire atteignent le nombre de 1.609, soit une croissance de + 15,7 % par rapport à 1993. Pour les agents de la RATP, le nombre total d'agressions se chiffre à 432, soit une augmentation de + 5,1 %. En ce qui concerne les agressions commises à l'encontre des voyageurs, il convient de noter que les coups et blessures volontaires représentent 58,7 % des agressions ; la proportion n'était que de 54,4 % au premier semestre 1993, ce qui révèle une montée de la violence gratuite.

Cela est-il tolérable ? Cela est-il convenable ?

Une table ronde a réuni, à la fin de février 1994, la direction de la RATP et les syndicats sur le thème de la sécurité. Il s'agissait d'évaluer l'efficacité des dix mesures prises en novembre 1993 pour contenir l'insécurité.

Pour répondre au défi posé par cette évolution, en matière de protection et de sécurisation des voyageurs, ainsi que de prévention des agressions, l'année 1994 a été celle de la préparation et du lancement du Schéma directeur de la sécurité des réseaux (SDSR), qui se fonde sur une nouvelle organisation des équipes d'agents de sécurité.

A partir de septembre 1994, un système de localisation par satellite des autobus devait être expérimenté. Il doit permettre une intervention rapide des équipes de sécurité de la RATP, voire de la police.

En outre, 1.400 autobus doivent être équipés d'une cabine anti-agression.

Une formation aux situations -de conflictualité- doit être dispensée aux personnels les plus exposés, par le moyen de stages de quelques jours. Il s'agit de prévenir les provocations et d'asseoir l'autorité sur le sang-froid.

Un PC -sécurité 2000- doit être mis en place au siège de la RATP.

Au total, les investissements affectés à la sécurité atteignent 160 millions en 1994. Ils pourraient atteindre 300 millions en 1995.

B. LA LUTTE CONTRE LE VANDALISME

La lutte vigoureuse entreprise contre les graffiti et les sanctions sévères infligées à leurs auteurs semblent avoir porté leurs fruits. Depuis 1992, les sommes consacrées à l'effacement des graffiti et à la protection des surfaces sont en diminution : 68 millions de francs en 1992, 56 millions de francs en 1993 et 48 millions de francs en 1994.

Il faut savoir qu'à l'exception de deux lignes de métro, dont le matériel roulant sera prochainement revêtu d'un pelliculage anti-graffiti, tous les trains ont été protégés.

Grâce à ces actions, on peut constater que le nombre de graffiti signalés est en diminution constante : par exemple, 91 graffiti ont été effacés dans les gares et les stations au cours du premier semestre 1993 et 52 au cours de la même période en 1994 ; sur le RER, on passe presque 70 % des trains graffitiés au cours de l'été 1991 à moins de 50 % à l'automne 1993.

En 1995, 33,6 millions de francs seront consacrés à l'effacement des graffiti et à la protection des stations et du matériel roulant.

C. LA LUTTE CONTRE LA FRAUDE : UN DEVOIR CIVIQUE

Le ticket est, évidemment, obligatoire. Mais, aujourd'hui, n'importe qui pénètre, n'importe comment, dans le métro. Il suffit de sauter au-dessus du portillon automatique ou de se coller au corps d'un usager en règle. Les agents distributeurs de tickets regardent trop souvent indifférents les indécents. Le contrôle sur les quais et a fortiori dans les wagons ou dans les autobus devient l'exception. Pire : la fraude est devenue, pour certains jeunes voire certains adultes « anti-autoritaires » un sport, voire une manifestation de leur liberté face à l'ordre établi.

La fraude fait, bon an mal an, perdre 500 à 650 millions de francs à la RATP et concerne 7 % à 8 % des voyageurs.

Par comparaison, le taux de fraude n'est que de 1 % à Hong-Kong...

Pour la RATP, le manque à gagner équivaut à la rénovation de trente-cinq stations.

Or les amendes n'ont rapporté que 75 millions de francs en 1992.

Un plan de lutte devait être rendu public au début de 1994 pour réduire le taux de fraude. L'objectif est de contenir la fraude à son «noyau dur», soit 3 % des usagers.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan juge nécessaire que la RATP -tous personnels confondus- et ses passagers dépassent le sentiment diffus de culpabilité qu'ils développent trop souvent sur le thème de la gratuité potentielle des déplacements.

Un service -fût-il public- doit être payé à son prix. Il l'est d'ailleurs toujours et quand il y a fraude, c'est le contribuable qui, en définitive, en fait les frais.

Selon une récente étude, 37 % des usagers confessent leur compréhension à l'égard de la fraude. Quand ils mettront fin à cette indulgence, la RATP pourra équilibrer ses recettes.

III. UNE ADAPTATION NÉCESSAIRE À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE : L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ÎLE-DE-FRANCE

Le problème du versement par les collectivités publiques d'une indemnité compensatrice aux transports en Ile-de-France reste entier.

Les défenseurs d'un aménagement du territoire équilibré ont ainsi beau jeu de critiquer la participation sans contrepartie des

contribuables de tout le territoire au financement des transports collectifs de la région la plus riche du pays.

Trois remarques peuvent être faites. D'abord, l'étude de la réforme financière se poursuit. Ensuite, le volet institutionnel -à savoir la réforme du Syndicat des transports parisiens (STP)- pourrait bénéficier d'une évolution prochaine. Enfin, le recours à des organismes indépendants de la SNCF et de la RATP devrait pouvoir s'étendre pour les lignes inter-banlieues.

A. L'ETUDE DU PROBLEME FINANCIER SUIT SON COURS

Depuis janvier, le Gouvernement a confié au préfet de Région le soin d'organiser une concertation avec les collectivités locales. Un rapport d'étape était prévu en avril. Il s'agit de rapprocher, d'une part, le régime de l'Ile-de-France de celui des autres grandes villes françaises et, d'autre part, renforcer le caractère public et national de la RATP et de la SNCF en proche banlieue. Bien entendu, il ne s'agit pas pour l'Etat de se désengager du jour au lendemain. Il faut que l'Ile de France acquière progressivement les possibilités de décision lui permettant d'exercer une véritable responsabilité.

Cette réforme sera nécessairement longue et progressive. En effet, il convient de distinguer deux choses : le calendrier d'élaboration de la réforme, qui pourrait s'étendre sur plusieurs mois, voire plusieurs années ; les conditions d'application des mesures de la réforme, comme la mise en place de modalités de financement qui pourront s'étendre sur dix ans ou plus.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan tient à rappeler que, quelle que soit la région concernée, on ne peut jouer que sur trois variables : les recettes provenant des usagers, le versement transport, financé par les entreprises, et la part prise sur les contribuables locaux. Il convient donc de trouver un équilibre. La question concerne à la fois la politique et le niveau du service rendu.

Cela rappelé, même si les tarifs en Ile-de-France augmentent au-delà du niveau de l'inflation depuis trois ans, l'on n'a toujours pas rejoint les tarifs de province.

LE VRAI PRIX D'UN TICKET DE METRO : 10 F 50
Prix calculé à partir d'un ticket à l'unité acheté par carnet (39 F les 10)

Le voyageur paie (37,1 %)	3,90 F
État et collectivités locales paient (31,2 %)	3,30 F
Les employeurs paient (19,1 %)	2,00 F
Publicité et commerces dans le Métro paient (12,5 %)	1,30 F

Le ticket de métro est donc deux fois moins cher à Paris que dans les villes de province.

B. LE SYNDICAT DES TRANSPORTS PARISIENS À LA VEILLE D'UNE RÉFORME ?

Le syndicat des transports parisiens (STP) fut créé, sous la forme d'un établissement public en 1959.

Son conseil est présidé par le préfet de région et composé de représentants des ministères compétents et des collectivités territoriales concernées. Toutefois, le conseil régional -qui ne participe pas aux dépenses d'exploitation- n'y est pas représenté alors qu'il a financé environ 1,5 milliard de francs d'investissements au profit de la RATP et de la SNCF.

La réforme du STP est annoncée régulièrement depuis une quinzaine d'années.

Dans la logique de l'adage « Qui paye commande » il a été suggéré de remplacer le STP par une autorité organisatrice des transports décentralisée, voire une agence régionale sous la tutelle du conseil régional.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan estime qu'une telle réforme ne peut être élaborée que dans la concertation et au prix d'un processus très progressif. La discussion du projet de loi d'orientation pour le développement du territoire peut fournir l'occasion de l'initier.

La Commission des Affaires économiques et du Plan suggère cependant que la réforme :

1. permette à la région d'Ile-de-France d'exercer dans le domaine des transports collectifs des compétences à la hauteur de son engagement financier ;

2. incite les entreprises publiques (SNCF et RATP) à prendre leurs responsabilités, sans rechercher systématiquement leur équilibre dans les subventions publiques ;

3. conduise à faire payer aux usagers et aux entreprises un prix correspondant aux réalités, ce qui inciterait peut être les uns et les autres à se tourner -au grand bénéfice de l'aménagement du territoire- vers d'autres lieux d'implantation professionnelle.

C. LE DÉVELOPPEMENT DES NOUVELLES DESSERTES DOIT POUVOIR S'OPÉRER SANS RECOURIR OBLIGATOIREMENT À LA SNCF OU À LA RATP

Les mises en services actuellement programmées concernent :

- le prolongement de la ligne n° 13 à Saint-Denis Université (fin 1997) ;

- l'ouverture de la ligne «METEOR» entre Tolbiac et Madeleine (fin 1997) ;

- le Tram «Val-de-Seine» entre La Défense et Issy-les-Moulineaux (projet exploité par la RATP sur emprises ferroviaires SNCF) (en 1996).

Il faut souligner qu'alors que les transports en commun assurent 60 % des déplacements dans Paris intra muros, ils n'en assurent que 16 % en banlieue.

Et cette part de marché en banlieue reste stable, voire régresse au profit de l'automobile. La raison en est simple : le réseau des transports en commun en banlieue n'est plus adapté à cette nouvelle donne. Le réseau RATP a été constitué et structuré pour répondre aux flux dominants entre Paris et sa banlieue. Et la Régie n'a pas pu, enserrée dans une arcan politique et administratif,

anticiper ce phénomène structurel. Toute réalisation importante, notamment en matière d'infrastructures, doit, en effet, obtenir l'aval de différentes administrations et composer avec de puissants intérêts locaux, régionaux ou nationaux souvent contradictoires, avant de s'imposer.

S'il n'y a pas de raison de retirer aux entreprises publiques les lignes qu'elles exploitent déjà, en prenant notamment en considération l'efficacité résultant de l'effet de réseau, pour les autres lignes, qui touchent des secteurs de développement très importants de l'Île-de-France, notamment en grande couronne, les entreprises privées ont vocation à les exploiter dans un contexte qui évoluerait du système administré actuel vers une ouverture à la concurrence.

En tout état de cause, sur cette question, comme sur l'ensemble du dispositif, pour votre Commission des Affaires économiques et du Plan, c'est la recherche du meilleur service à l'usager qui doit constituer la « ligne de conduite ».

CHAPITRE IV

Les transports collectifs en province

I. LES TRANSPORTS EN SITE PROPRE ONT CONNU UN SUCCÈS INCONTESTABLE

Le transport en commun en site propre (TCSIP) n'a pas toujours une bonne image mais il s'impose, peu à peu, notamment grâce à son moindre coût. La conjoncture conduit à rechercher des systèmes de transport moins onéreux que les systèmes ferroviaires et l'on constate un regain d'intérêt pour la solution plus économique du site propre routier. Selon une étude du GART, le financement des projets de TCSIP s'élève à 62 milliards de francs.

Dans l'avenir, il faudra toujours des investissements lourds pour les axes à fort flux, mais le développement futur du transport en commun passe par des équipements plus légers. Les systèmes ferroviaires ont fait la preuve de leur attractivité. Mais ils sont très coûteux, tant au niveau des infrastructures qu'à celui du matériel.

De tels investissements se justifient lorsque l'on sait disposer d'une clientèle potentielle laissant espérer un amortissement assez rapide. Tel n'est pas le cas pour les liaisons moins fréquentées des grandes villes ou celles des cités de taille moyenne. C'est pourtant sur ces « créneaux » que les transports en commun doivent se développer dans le futur.

Le problème essentiel de toutes les autorités organisatrices de transport qui envisagent de réaliser une

infrastructure est de trouver les moyens les plus économiques pouvant obtenir les meilleurs résultats.

La raréfaction des fonds publics incite plus que jamais à la réflexion au moment de choisir un mode de transport en commun.

Les transports en commun en site propre routier apparaissent comme un choix raisonnable. Les exemples se multiplient.

Néanmoins, un obstacle sérieux subsiste au développement du site propre routier. Quel que soit le moyen de transport qu'il empruntera, ce couloir réservé nécessitera un partage de la voirie. Tout est simple lorsque le site se réalise en même temps que se bâtit la ville. Tous les avantages peuvent alors être réunis : fonctionnalité de la desserte et séparation totale des flux. En revanche, tout se complique quand il faut trouver de la place sur des axes déjà existants, souvent surchargés.

Tous les exemples montrent qu'une concertation entre les responsables des transports et les communes desservies, une élaboration de nouveaux plans de circulation et la réalisation d'équipements d'accompagnement sont nécessaires.

II. MAIS LES CONTRAINTES DE FINANCEMENT FAVORISENT LES SOLUTIONS INTERMÉDIAIRES

Après les projets d'équipements lourds de la fin des années 70, puis le renouveau du tramway dans les années 80, nous en arrivons aujourd'hui -sans négliger les projets d'extension des réseaux précédents- à une nouvelle génération de projets qui concernent beaucoup plus les villes moyennes.

Il s'agit, d'une part, de répondre au souci d'attractivité de ces villes, dont la demande est importante et, d'autre part, à la nécessité de mettre en place des projets moins coûteux que les métros et les tramways.

Sur cinq années, plus de 3,5 milliards de subventions de l'Etat devraient être attribués.

A. LA RÉFORME DU BAREME DES AIDES DE L'ÉTAT AU TRANSPORT COLLECTIF

Le nouveau barème des aides de l'État repose sur cinq catégories de transport, avec, chaque fois, un taux et un plafond de subventions différents au kilomètre. Ainsi les projets de bus en site propre disposeront d'une subvention de 40 % avec un plafond de 7 millions à 10 millions de francs du kilomètre, les sections en surface de projets routiers guidés (bus électriques guidés par un rail au sol) d'un taux de 35 % avec un plafond de 15 à 20 millions de francs du kilomètre, les sections en surface des tramways, 30 % avec un plafond de 25 à 30 millions de francs du kilomètre, les sections-aériennes des métro ou VAL, 25 % avec un plafond de 35 à 40 millions de francs du kilomètre, enfin les sections enterrées des métro, VAL ou tramway 20 % avec un plafond de 50 à 60 millions de francs du kilomètre.

La réforme des aides est incitative et favorise les projets de surface de type nouveau, dits « transport intermédiaire ». Toutes les parties sont concernées : les industriels pour l'élaboration de nouveaux produits et les collectivités locales dans la formulation de leurs besoins. L'incitation doit être générale.

Les objectifs de la réforme du barème sont :

- la relance du transport public ;
- l'incitation à une politique des villes ; la priorité sera accordée aux projets qui améliorent et valorisent les réseaux existants, qui privilégient un partage de la voirie ;
- la clarification des modes d'intervention de l'État, dans le sens de la « neutralité » par rapport au projet.

B. LA RÉFLEXION SUR LES MODES DE FINANCEMENT DES TRANSPORTS URBAINS

Le Ministre a chargé le Conseil national des transports d'une mission de réflexion sur les modes de financement des transports urbains.

Le versement transport représente 30 % des ressources totales des réseaux, en province.

Rappelons que le versement transport est une taxe sur les salaires versée par les employeurs de plus de 9 salariés et destinée au financement des transports en commun. Le taux ne peut dépasser :

. 0,55 % (des salaires) pour les villes dont la population est comprise entre 20 000 et 100.000 habitants ;

. 1 % pour les autorités organisatrices de transport de plus de 100.000 habitants ;

. 1,75 % pour les autorités organisatrices de plus de 100.000 habitants qui ont décidé la réalisation d'une infrastructure de transport collectif subventionné par l'Etat.

La loi quinquennale a, en outre, prévu la remise d'un rapport portant sur l'ensemble des ressources assises sur la masse salariale qui sera remis dans un an.

Les projets de taxe additionnelle à la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) ne semblent pas pouvoir être soutenus en l'état. L'inconvénient de tels projets réside dans l'alourdissement des prélèvements obligatoires qui en résulterait particulièrement pour la profession du transport routier. Votre Commission des Affaires économiques et du Plan a déjà eu l'occasion d'exprimer les réserves que lui inspire une telle perspective.

III. LES PRINCIPAUX PROJETS

A. LA SUBVENTION AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE (article 21)

Pour 1995, le montant de la dotation budgétaire proposée est de 513 millions de francs (chapitre 63-41 article 21) ; les opérations susceptibles de bénéficier de l'aide de l'Etat sont les suivantes :

- **Rouen** : tramway, ligne 1 et 2, solde de la première phase de réalisation du réseau ainsi que début d'exécution de son prolongement à Saint-Etienne du Rouvray ;

- **Strasbourg** : tramway, ligne 1, solde de la première phase de l'opération et éventuellement début de réalisation de la deuxième phase ;

- **Lille** : VAI., liaison Lille Roubaix Tourcoing, poursuite de l'opération en cours ;

- **Lyon** : métro, poursuite du prolongement en cours de la ligne D jusqu'à gare de Vaise et début de réalisation du prolongement sud de la ligne B à Gerland ; réseau intermédiaire en mode routier guidé à traction électrique, engagement de la réalisation des premiers tronçons sur les axes prioritaires ;

- **Grenoble** : tramway, ligne A et B, poursuite des extensions en cours ;

- **Rennes** : le projet de VAI. est susceptible de bénéficier d'une autorisation de programme soit au titre du lancement de l'opération soit de sa poursuite si un premier financement a pu être ouvert dès le présent exercice ;

- **Bordeaux** : le projet de VAI. est susceptible de bénéficier d'une autorisation de programme soit au titre du lancement de l'opération, voire de sa poursuite si un premier financement était ouvert dès le présent exercice ;

- **Saint-Etienne** : tramway, poursuite de la mise en site propre de la voie en centre ville engagée dans le cadre du plan de relance 1993 ;

- **Toulouse** : VAI., début de réalisation de la ligne B ;

- **Caen** : mode routier guidé à traction électrique (TVR), début de réalisation de la première ligne ;

- **Clermont-Ferrand, Saint-Denis de la Réunion, Tours, Maubeuge, Metz, Dijon** : sites propres pour autobus, poursuite des programmes engagés au titre du plan de relance ou antérieurement ;

- **Montpellier, Valenciennes, Orléans, Nantes (3e ligne), Saint-Etienne (2e ligne)** : tramway, début d'opérations de création de nouveaux réseaux ou d'extension de réseaux existants.

B. LES AIDES À L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ ET DE LA PRODUCTIVITÉ DES TRANSPORTS URBAINS (ARTICLE 23)

1. Contrats en 1994

Au 1er août 1994, 10 contrats ont été conclus.

Contrats conclus ou en cours de signature au 1er août 1994 et montant de la subvention :

Albi	404.722 F
Aubagne	736.000 F
Blois	201.000 F
Brest	1.650.000 F
Chateauroux	1.479.946 F
Dreux (*)	218.000 F
Lyon (*)	15.000.000 F
Poitiers	3.765.000 F
Reims	400.000 F
La Rochelle	2.040.000 F
Vannes	413.400 F
	<hr/>
	26.308.768 F

(*) Plan de relance

2. Perspective pour 1995

La dotation proposée pour l'article 23 en 1995 est de 23 millions de francs.

Les priorités de l'Etat en matière de politique contractuelle viseront plus particulièrement :

- le partage de voirie dans le cadre d'une approche globale des déplacements et d'aménagement ;
- l'intermodalité de déplacements et la complémentarité du fonctionnement de la chaîne des transports collectifs ;
- l'optimisation des investissements et la maîtrise des coûts de fonctionnement.

Reunie le mercredi 9 novembre 1994 sous la présidence de M. Philippe FRANÇOIS, vice-président, la Commission des Affaires économiques et du Plan a examiné, sur le rapport de M. Georges BERCHET, rapporteur pour avis, les crédits des transports terrestres inscrits au projet de budget de l'Équipement, des Transports et du Tourisme pour 1995.

Elle a décidé, à la majorité, de donner un avis favorable à l'adoption des crédits demandés.