

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1996-1997

---

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1996.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur  
le projet de loi de finances pour 1997, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE  
NATIONALE,

TOME XVIII

TRANSPORTS TERRESTRES

Par M. Georges BERCHET,

Sénateur.

---

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

Voir les numéros :

Assemblée nationale (10ème législ.) : 2993, 3030 à 3035 et T.A. 590.

Sénat : 85 et 86 (annexe n° 18) (1996-1997).

Lois de finances.

## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>AVANT-PROPOS</b> .....	5
<b>CHAPITRE PREMIER LES PRINCIPALES DONNÉES BUDGÉTAIRES POUR 1997</b> .....	9
<b>I. LES CRÉDITS INSCRITS AU BUDGET DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS</b> .....	9
<b>A. LES DÉPENSES ORDINAIRES</b> .....	9
1. <i>Les moyens des services</i> .....	9
2. <i>Les interventions publiques</i> .....	10
<b>B. LES DÉPENSES EN CAPITAL</b> .....	11
1. <i>Les investissements exécutés par l'Etat</i> .....	11
2. <i>Les subventions d'investissement accordées par l'Etat</i> .....	12
<b>II. LES CRÉDITS INSCRITS AU FITTVN</b> .....	12
<b>CHAPITRE II LA SNCF</b> .....	15
<b>I. LE « PLAN DE SAUVETAGE » : DANS UNE LOGIQUE DE RÉFORME DE STRUCTURES</b> .....	16
<b>II. DU CONTRAT DE PLAN AU « PACTE DE MODERNISATION » : UNE ÉVOLUTION ?</b> .....	17
<b>III. LA RÉALITÉ DES CHIFFRES</b> .....	19
<b>A. LES RÉSULTATS FINANCIERS</b> .....	19
1. <i>1995</i> .....	19
2. <i>1996 : un budget prévisionnel bien précaire</i> .....	19
<b>B. LES TRAFICS</b> .....	20
1. <i>1995</i> .....	20
2. <i>1996</i> .....	22
<b>C. LES EFFECTIFS</b> .....	23
<b>D. LES RÉMUNÉRATIONS</b> .....	23
<b>IV. SIX SUJETS DE PRÉOCCUPATION</b> .....	23
<b>A. LE SERNAM : LA « FILIALISATION » NE SEMBLE PLUS D'ACTUALITÉ</b> .....	23
<b>B. LE RÉSEAU À GRANDE VITESSE : CONTESTATION ET DOUTES</b> .....	24
1. <i>Les développements récents et en cours</i> .....	24
2. <i>Des remises en cause</i> .....	26
<b>C. LE DIALOGUE SOCIAL : UNE IMPÉRIEUSE NÉCESSITÉ</b> .....	28
<b>D. LES LIGNES CLASSIQUES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE</b> .....	29

E. LA SÉCURITÉ .....	30
1. <i>La sécurité des circulations</i> .....	30
2. <i>La sûreté des personnes</i> .....	30
F. LA SNCF : OPÉRATEUR DE TÉLÉCOMMUNICATIONS .....	31
<b>CHAPITRE III LA RATP</b> .....	33
<b>I. L'ÉVOLUTION DU TRAFIC (1995-1996)</b> .....	33
<b>II. LA SITUATION FINANCIÈRE DE L'ENTREPRISE</b> .....	34
<b>III. LE DIALOGUE SOCIAL</b> .....	36
A. L'ACCORD SALARIAL POUR 1996 .....	36
B. VERS UN SERVICE MINIMUM ? .....	37
C. LE NOUVEAU SIÈGE DE LA RATP AU SERVICE DU DIALOGUE .....	37
<b>IV. LA MODERNISATION DES ÉQUIPEMENTS</b> .....	38
1. <i>Les installations fixes</i> .....	38
2. <i>Les matériels roulants</i> .....	39
3. <i>Vers un réseau alternatif de télécommunications ?</i> .....	40
<b>V. LES PROLONGEMENTS DE LIGNES</b> .....	40
<b>VI. LA SÉCURITÉ</b> .....	42
A. LA SÉCURITÉ DES CIRCULATIONS .....	42
B. LA LUTTE CONTRE LA FRAUDE .....	43
C. LES MOYENS DE LA SÉCURITÉ .....	44
1. <i>Les effectifs</i> .....	44
2. <i>Les infrastructures</i> .....	45
3. <i>Les moyens techniques</i> .....	45
<b>CHAPITRE IV LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN PROVINCE</b> .....	47
<b>I. LES TRANSPORTS NON URBAINS</b> .....	47
A. LES CONTRATS ETAT-DÉPARTEMENTS .....	47
B. LES CONTRATS ETAT/RÉGIONS .....	49
<b>II. LES TRANSPORTS URBAINS</b> .....	49
A. SUBVENTION AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE .....	50
B. SUBVENTION AUX ÉTUDES ET PROGRAMMES D'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ ET DE LA PRODUCTIVITÉ .....	51

**EXAMEN PAR LA COMMISSION** ..... 53

## AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

L'année 1996 que vient ponctuer le débat budgétaire a été inaugurée par la très grave crise sociale qu'a connue la SNCF. Ce sujet sera évoqué plus loin.

Elle a ensuite été marquée, **au niveau européen, par l'approfondissement du débat sur les grands réseaux.**

Le financement des quatorze grands réseaux prioritaires de transport était, en effet, à l'ordre du jour du Conseil européen du 29 mars 1996. L'accord était recherché sur le montant des crédits nécessaires pour compléter la dotation déjà prévue pour 1996-1999 (1,8 milliard d'écus<sup>1</sup> au profit de ces réseaux dont la liste a été arrêtée en juin 1994, à Corfou, puis en décembre 1994 à Essen. Le recours à l'emprunt étant exclu, il était nécessaire de recourir à des redéploiements des crédits communautaires. Un accord est intervenu sur ce sujet le 17 juin 1996 entre le Conseil des ministres et le Parlement européen. On observera que trois de ces grands projets concernent la France. Ils sont tous ferroviaires.

---

<sup>1</sup> 1 écu = 6,50 Francs

Scénario de financement des grands travaux (1995-1996) (en millions d'écus)			
	Coût total	Perspectives financières actuelles 1995-1999	Besoins identifiés pour combler le déficit 1997-1999
Train à grande vitesse/transport combiné Berlin-Verona	21 925	177	160
Train à grande vitesse Paris-Brussels-Köln-Amsterdam-London	15 754	320	430
Train à grande vitesse South	12 870	45	25
Train à grande vitesse Est	5 100	175	230
Ligne de la Betuwe (rail/transport combiné)	4 117	58	90
Train à grande vitesse/transport combiné France-Italie	13 230	163	160
Autoroutes PATHE, Via Egnatia	6 360	45	60
Autoroute Lisboa-Valladolid	970	15	30
Liaison rail/transport combiné en Irlande	238	0	
Aéroport de Malpensa	1 047	12	15
Liaison rail/route sur l'Oresund Danemark-Suède	3 647	105	100
Triangle nordique	8 780	111	50
Corridor routier Irlande-UK-Benelux	3 340	15	
West Coast Main Line	2 160	45	60
Contrôle-commande réseau G.V.	380	64	
<b>Total pour projet prioritaires</b>	<b>99 918</b>	<b>1 350</b>	<b>1 410</b>
Gestion du trafic (cf. par.22)		340	80
Autres projets importants (cf. par. 23)		108	250

Le Conseil européen de Florence s'est seulement engagé à « étudier » les projets.

L'automne a également été ponctué par les réactions mitigées du Gouvernement français aux conclusions du « Livre blanc » de la Commission européenne sur la poursuite de la libéralisation des chemins de fer en Europe. A l'évidence, ce sujet ne peut être traité qu'au prix d'une concertation avec les opérateurs du transport ferroviaire en France et avec leurs personnels.

L'année 1996 a été marquée, au niveau national, par la poursuite des **travaux de mise à jour des divers schémas d'infrastructures de transport** commandés par la loi n° 95115 du 4 février 1995 d'orientation pour le développement et l'aménagement du territoire.

Pour notre commission, il est clair -c'est la logique même en pays cartésien- que c'est la synthèse des schémas d'infrastructures qui devrait, ensuite, permettre d'élaborer le schéma national d'aménagement et de développement du territoire : il y a là un problème de cohérence.

On ne peut que partager le souci du Gouvernement d'opérer, à la faveur de l'élaboration de ces schémas, les choix modaux qu'impose le concept de meilleur service au meilleur coût dans une logique d'aménagement du territoire.



Notre commission renouvelle son souhait de voir mettre, dans les meilleurs délais, en chantier, un schéma national des plates-formes multimodales, faisant apparaître les points où il convient de faire effort sans laisser croire que, dans ce domaine, n'importe quoi peut être construit n'importe où.

L'année 1996 a été marquée par la publication, sous l'égide du Commissariat général du Plan, d'un rapport intitulé « Transports : le prix d'une stratégie ».

Ce rapport a le mérite d'examiner les outils économiques de la politique des transports (tarification, clés de financement, compétitivité des opérateurs) et d'approfondir la réflexion sur la cohérence globale.

L'année a enfin été marquée par les travaux, très commentés, de la commission « Réseaux-Infrastructure » réunie sous l'égide de la DATAR pour la préparation du schéma national d'aménagement du territoire déjà évoqué.

**Il est permis de s'interroger sur la considération du critère de « rentabilité » pour la construction des infrastructures et sur la recherche d'un « principe commun de tarification » des transports. L'aménagement du territoire, la politique de la ville et la revitalisation rurale peut justifier, en effet, des choix que la seule recherche de l'équilibre financier à court terme sembleraient devoir écarter.**



## **CHAPITRE PREMIER**

### **LES PRINCIPALES DONNÉES BUDGÉTAIRES POUR 1997**

#### **I. LES CRÉDITS INSCRITS AU BUDGET DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS**

**Les crédits accordés aux transports terrestres en 1997 atteignent initialement, en dépenses ordinaires et crédits de paiement, 44,5 milliards de francs, soit un recul de 1,34 % en francs constants par rapport au budget voté de 1996.**

##### **A. LES DÉPENSES ORDINAIRES**

**Au sein de ces crédits, les dépenses ordinaires -qui représentent 97,5 % du total- atteignent 43,47 milliards de francs. Elles progressent -ce fait mérite d'être noté dans la conjoncture de réduction que connaît le budget général- de 0,8 % en francs courants par rapport à 1996.**

##### **1. Les moyens des services**

**Les moyens des services (Titre III) atteignent la somme modique de 13,49 millions de francs, en recul de 0,29 % par rapport à 1996.**

**On notera pour mémoire que ces crédits concernent :**

**- à hauteur de 828.000 francs les pensions et retraites des employés de chemins de fer d'intérêt régional ou local ;**

- à hauteur de 6,37 millions de francs l'organisation et le fonctionnement des transports de défense.

L'absorption de l'Observatoire économique et statistique des transports (OEST) par un service statistique mérite d'être évoquée.

La nécessité de constituer un pôle d'observation statistique et d'études économiques regroupant dans un même unité des économistes et des statisticiens sur l'ensemble du champ de compétence du ministère de l'équipement, du logement, du transport et du tourisme, a abouti à la création du Service économique et statistique : SES, au sein de la direction des affaires économiques et internationales (DAEI). Le SES résulte de la fusion de l'OEST et de la SDISC (Sous-direction de l'information statistique sur la construction). L'observation statistique s'exercera au sein de deux sous-directions, l'une consacrée à la construction, l'autre aux transports. Par ailleurs, le SES comporte un département des études économiques sans délimitation sectorielle et qui répond à la nécessité d'une approche intégrée des questions de transport, d'habitat et d'aménagement. Les publications de l'OEST et de la SDISC sont inchangées en 1996. Mais elles seront amenées à évoluer et un effort particulier sera consacré au développement de différentes formes de diffusion.

## **2. Les interventions publiques**

Les crédits consacrés aux interventions publiques (Titre IV) atteignent 43,46 milliards de francs et représentent, à eux seuls, 97,5 % des crédits des transports terrestres. Ils augmentent de 0,85 % par rapport à 1996.

Il convient de souligner :

- que 5,09 milliards de francs sont consacrés à la contribution de l'Etat à l'exploitation des services d'intérêt régional de voyageurs (chapitre 45.42, article 10).

On notera que 799,3 millions de francs de mesures nouvelles sont inscrits à ce chapitre pour faciliter la poursuite de l'expérience de régionalisation lancée sur la base de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

Il s'agissait de remédier aux lacunes de financement mises en évidence par un récent audit de cabinet KPMG réalisé à la demande de l'ANER ;

- qu'un chapitre 45.43 nouveau de contribution aux charges d'infrastructures ferroviaires et au désendettement est ouvert.

Ce chapitre est abondé à hauteur de 16,25 milliards de francs. En contre partie, l'ancien chapitre 45-44 consacré au service annexe d'amortissement de la dette de la SNCF, qui atteignait 4,44 milliards de francs en 1996, de même que le chapitre 45-45 de contribution aux charges

d'infrastructures SNCF, qui atteignait 12,61 milliards de francs en 1996, sont supprimés.

- le chapitre 46-41 de contribution de l'Etat aux transports collectifs parisiens reçoit 5,3 milliards de francs.

On peut y signaler :

- 4,21 milliards de francs d'indemnité compensatrice à la RATP ;
- 796 millions de francs d'indemnité compensatrice à la SNCF ;
- 2 millions pour la desserte des villes nouvelles.

On notera que le chapitre 46-42 reçoit encore 1,93 milliard de francs au titre de la compensation pour tarifs sociaux de la SNCF.

Enfin, autre « poids lourd » budgétivore, le chapitre 47-41 reçoit 13,93 milliards de francs en 1997 au titre des charges de retraite de la SNCF. **On notera que la croissance mécanique de ces charges représente, à elle-seule, 270 millions de francs d'une année sur l'autre.**

## ***B. LES DÉPENSES EN CAPITAL***

S'agissant des **dépenses en capital**, les crédits de paiement atteignent 1,06 milliard de francs pour 1997. Ils sont en recul de 27,24 % et c'est à ce niveau que l'effort de réduction budgétaire a principalement porté.

Quant aux autorisations de programme, elles atteignent 1,01 milliard de francs, en recul de 6,2 % par rapport à 1996.

### **1. Les investissements exécutés par l'Etat**

Les **investissements exécutés par l'Etat** (Titre V), reçoivent 14,8 millions de francs pour 1997, viatique modeste qui marque une réduction de 15,4 % par rapport au budget voté de 1996.

Les autorisation de programme à ce titre représentent, quant à elles, 19 millions de francs, en recul de 0,2 % par rapport à 1996.

On se bornera à signaler :

- que 5 millions de francs sont attribués à l'organisation du marché des transports routiers (chapitre 53-44 article 10) ;
- que 5,3 millions de francs sont consacrés aux études économiques dans le domaine des transports (chapitre 53-41 article 10).

## **2. Les subventions d'investissement accordées par l'Etat**

**Les subventions d'investissement accordées par l'Etat (Titre VI)** reçoivent, quant à elles, 1,049 milliard de francs de crédits de paiement pour 1997, soit une réduction de 27,2 % par rapport au budget voté de 1996. Les autorisations de programme correspondantes atteignent 993 millions de francs, en recul de 6,3 % par rapport à 1996.

On notera que :

- 119,4 millions de francs seront consacrés en 1997 au réseau ferré du RER-RATP ;
- 297,6 millions de francs sont consacrés au réseau SNCF dans la banlieue de Paris ;
- 457,3 millions de francs sont consacrés à des aménagements d'infrastructures pour les transports collectifs urbains en site propre et en province ;
- 62,2 millions de francs sont affectés au développement de la productivité des transports de marchandises ;
- 43,87 millions de francs enfin sont affectés au Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation dans les transports.

## **II. LES CRÉDITS INSCRITS AU FITTVN**

Institué par la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, **le fonds d'investissement des transports terrestres et voies navigables (FITTVN)** constitue une seconde voie de financement des transports terrestres au sein de budget général.

Le FITTVN a pour objet de participer au financement des investissements suivants :

- réseau TGV inscrit au schéma directeur national ;
- développement des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, particulièrement dans les zones d'accès difficile ;
- développement des transports combinés ;
- investissements routiers nationaux et particulièrement pour le désenclavement des zones d'accès difficile ;
- réalisation des voies navigables, figurant au schéma directeur des voies navigables.

Compte d'affectation spéciale institué sur la base des articles 22 et 47 de la loi de finances initiale pour 1995, le FITTVN figure sous le n° 902-26 au fascicule des comptes spéciaux du trésor.

Ses recettes sont constituées par :

- le produit de la taxe sur les titulaires d'ouvrage hydroélectriques concédées, soit 990 millions de francs en 1997 ;
- le produit de la taxe sur les concessionnaires d'autoroutes, soit 2,21 milliards de francs pour 1997.

Elles atteignent au total 3,1 milliards de francs pour 1997, en progrès de 50 millions de francs par rapport au budget voté de 1996.

Les dépenses du fonds devraient atteindre, pour les investissements en matière de transport ferroviaire et de transport combiné, la somme de 1,142 milliard de francs en autorisations de programmes et crédits de paiement, soit un progrès de 18 millions de francs par rapport au budget voté de 1996.

**Votre commission, tout en accueillant avec intérêt l'effort engagé en 1996 pour le transport combiné souligne toutefois que la plus grande partie des crédits du FITTVN est affectée aux infrastructures routières. Elle met ce fait en rapport à la politique menée chez certains de nos voisins proches, comme la Suisse qui a opté pour un recours très organisé au ferroviaire.**



## CHAPITRE II

### LA SNCF

Que n'a t-on dit ou écrit sur la SNCF depuis le vote de la loi de finances pour 1996 ?

Une fois de plus, les commentaires ont été multipliés (rapport du groupe de travail « Martinand », rapport « *L'Europe : une chance pour la SNCF* » de notre collègue M. Nicolas About, avis du conseil économique et social, avis du Conseil national des transports, etc.). Les diagnostics se multiplient.

Alors que la grève se prolongeait, il était permis de se demander si l'équilibre financier et l'efficacité commerciale de l'établissement -auquel la grève a coûté 3,5 milliards de pertes d'exploitation- et, plus généralement, la santé économique du pays -à qui la grève a coûté 0,2 point de croissance- constituaient de véritables soucis pour une partie de ses personnels.

Au total, la grève se solde par **l'éloignement apparent de bien des clients** (voyageurs ou chargeurs) qui se tournent vers d'autres moyens ou modes de transport.

L'encadrement -qui avait exposé son autorité en soutenant la mise en oeuvre des réformes opérées jusqu'alors- peut-il conserver la foi dans sa mission dès lors que le pouvoir exécutif le plus élevé affirme, si nécessaire, dialoguer directement avec les organisations professionnelles ? Les responsables sur le terrain peuvent-ils garder le goût des responsabilités s'ils doivent être désavoués par la voie syndicale ? Invisible mais bien réel, le principal dégât causé par la sortie de grève, -au début de 1996, est la **sensible démotivation de l'encadrement**.

Pour comble, le président nommé, en décembre 1995, a été contraint à démissionner de son poste dès juillet 1996, au terme de sept mois d'activité. Il est donc souhaitable que la stabilité puisse être rétablie à la tête de l'établissement, ce qui permettrait notamment **d'améliorer le dialogue entre la SNCF et ses clients, mais aussi avec la représentation nationale.**

## **I. LE « PLAN DE SAUVETAGE » : DANS UNE LOGIQUE DE RÉFORME DE STRUCTURES**

Un plan de réforme a été présenté, les 11 et 22 juin 1996, aux députés puis aux sénateurs. Il a donné lieu à un débat nourri, en séance publique, dans chacune des deux assemblées.

Il convient de résumer ici les principaux éléments du plan :

**- stabilité statutaire des personnels ;**

**- règlement de la problématique des infrastructures** par la création d'un établissement public industriel et commercial.

Le réseau existant et la réalisation et le financement des futures installations ferroviaires seraient confiées à un établissement public industriel et commercial, à créer par la loi et qui serait en place dès 1997 ;

**- compensation partielle de la dette de la SNCF** par une prise de créance sur le nouvel établissement public en charge des infrastructures.

On se souvient que l'année 1995 s'est soldée par une dette corrigée de 177,6 milliards de francs (hors service annexe).

La dette serait « compensée », à hauteur de 125 milliards de francs, par l'inscription, au passif du nouvel établissement public industriel et commercial, évoqué plus haut, d'une dette équivalente à l'égard de la SNCF. Une partie des actifs de la SNCF viendrait, en compensation, constituer l'actif du nouvel établissement public. Il ne s'agit donc pas d'une structure de cantonnement, puisque ses actifs ne sont pas destinés à être cédés.

S'agissant des actifs immobiliers, dont le total est évalué à 170 milliards de francs, le marché national actuel est déprimé et des réalisations auraient, au demeurant, risqué d'entraîner des mécomptes comparables à ceux que l'Etat a connu avec la vente de certains biens relevant du Ministère de la Défense.

Par ailleurs, si la SNCF possède des parts dans quelque 357 sociétés. (12 % d'Air Inter Europe, 55 % du journal la Vie du Rail, ferry-boats sea France, sans parler des 299 filiales de transport routier), des cessions des parts dans des secteurs d'activité aussi fragiles que le transport aérien ou le transport routier de marchandises ne devraient pas engendrer de miracle.



Il est permis d'observer que le système retenu met fin à la stratégie du « donnant-donnant » proposée, en 1994, pour redresser l'entreprise. En outre, en maintenant 83 milliards de francs de dettes à la charge de la SNCF, il n'est pas remédié à l'un des problèmes de fond auxquels se heurte l'établissement : le financement du service de sa dette ;

**- régionalisation des services régionaux de voyageurs :**

La régionalisation qui va donner lieu à une expérimentation dans six régions<sup>1</sup> -et a été évaluée par un audit du cabinet KPMG-Peat-Marwick- sera poursuivie. Les régions recevraient la compétence d'autorité organisatrice des transports ferroviaires.

L'Etat compenserait les charges ainsi transférées en portant son effort à 4,9 voire 5,8 milliards de francs l'an.

Il est permis d'observer que les régions volontaires pour expérimenter le système sont, sinon les plus riches, du moins les plus densément peuplées. Est-ce une coïncidence ?

On notera que l'expérimentation, prévue pour une durée de trois années, sera réversible.

## **II. DU CONTRAT DE PLAN AU « PACTE DE MODERNISATION » : UNE ÉVOLUTION ?**

L'idée d'un contrat de plan entre l'Etat et la SNCF a, semble-t-il, vécu. La grève de la fin de l'année 1995 a-t-elle eu raison d'elle ? Tout instrument de planification à moyen terme est exposé au risque d'être contredit par les réalités. Pour autant, faut-il s'abstenir d'une telle planification ?

Le contrat de plan, qui aurait dû entrer en vigueur au 1er janvier 1995 fait donc défaut. Pour autant, l'Etat ne doit-il pas clarifier ses relations avec la SNCF sous la forme d'engagements réciproques ?

**Des sujets aussi importants que l'évolution des effectifs, la densité du réseau, le rythme des investissements, la productivité, la contribution de l'entreprise au service public et à l'aménagement du territoire doivent, en effet, faire de la part de l'Etat l'objet d'indications claires que le seul projet d'entreprise ne suffirait pas à définir.**

---

<sup>1</sup> Alsace, Centre, Midi-Pyrénées, Nord-Pas-de-Calais, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes.

Un autre sujet mériterait de faire l'objet d'un engagement réciproque entre l'Etat et la SNCF : le **service minimum** qui, au début de l'année 1996 a donné lieu, une fois encore, à un amendement mis en discussion au Sénat puis retiré. Si le droit de grève est garanti par la Constitution, la grève ne doit pas conduire à prendre « en otages » des millions d'usagers et des centaines d'entreprises privées. Il en va de la responsabilité de l'entreprise et de son personnel de s'engager sur les modalités d'un tel service minimum en cas de grève.

Il convient de rappeler que, le 5 février 1996, M. le Premier ministre avait saisi le Conseil économique et social d'une demande d'avis sur « *Les grandes orientations du contrat de plan Etat SNCF 1996-2000* ». Le Conseil a rendu son avis, dès les 23-24 avril.

**Votre commission ne peut, en outre, que rappeler les termes de l'article 24 de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 (la LOTI).** Elle invite le Sénat à réfléchir, à la lumière de l'adage « Qui décide paie » sur la signification de l'autonomie de gestion pour une entité qui reçoit de l'Etat l'équivalent de 38 milliards de francs l'an.

La lettre adressée par M. le Premier ministre au président de la SNCF le 27 juin 1996 ne saurait tenir lieu de contrat de plan, même si certains points de cette lettre constituent des objectifs essentiels :

- retour à un équilibre durable à compter de 1999 ;
- regroupement au sein d'une holding spécifique des activités non directement ferroviaires ;
- valorisation du patrimoine.

Enfin, le regroupement sous le vocable de « **Pacte de modernisation** » de cette lettre, d'une lettre du ministre chargé des Transports en date du 3 juillet 1996 et des discours de ce ministre et de son secrétaire d'Etat devant l'Assemblée nationale, le 11 juin 1996, puis devant le Sénat, le 25 juin 1996, pour utile sur le plan documentaire qu'il soit, ne constitue qu'une indication de l'engagement de l'Etat et l'on peut redouter que de telles déclarations ne s'avèrent, à terme, limitées dans leur mise en oeuvre.

Il faut donc surtout placer son espoir dans le projet « **industriel** » -le terme projet d'entreprise paraîtrait plus adapté- qu'élabore la SNCF sous l'impulsion de son président : la reconquête de la clientèle, la renonciation à une certaine pratique fixiste ou triomphaliste en matière de normes techniques et sécuritaires, l'accessibilité des chefs d'établissements au dialogue social sont autant de pistes à explorer.

### III. LA RÉALITÉ DES CHIFFRES

#### A. LES RÉSULTATS FINANCIERS

##### 1. 1995

L'année 1995 a été celle d'un nouveau et triste record pour la SNCF.

Les pertes ont atteint 16,6 milliards de francs, contre 8,2 milliards de francs en 1994 et 7,7 milliards de francs en 1993. Peut-on, sans cruauté, rappeler qu'initialement un montant de 8,9 milliards de pertes avait été prévu pour 1995 ?

Le « chiffre d'affaires » commercial, de l'ordre de 39,6 milliards de francs, a été en retrait de près de 3,5 % sur celui réalisé en 1994.

La contribution de l'Etat a atteint 39,43 milliards de francs.

L'excédent brut d'exploitation a atteint 5,7 milliards de francs, contre 7 milliards de francs en 1994.

Hors service annexe, la dette a dépassé 177,6 milliards de francs et les charges financières ont atteint 15 milliards de francs (+ 14,9 % par rapport à 1994).

##### 2. 1996 : un budget prévisionnel bien précaire

Le projet de budget présenté en avril 1996 marquait une grande stabilité apparente en dépit des perspectives de réforme :

- 12,9 milliards de francs de pertes ;

- 39,86 milliards de francs de contribution de l'Etat ;

- 18,9 milliards de francs d'investissement ;

- 70,8 milliards de francs de charges d'exploitation avec un excédent brut d'exploitation de 8,6 milliards de francs ;

- 43,6 milliards de francs de masse salariale, en recul de 150 millions de francs par rapport à 1995 ;

- 206 milliards de francs de dette dont de 118 à 136 milliards de francs imputables aux infrastructures ;

-42,4 milliards de francs de recettes commerciales.

Au premier semestre 1996, les recettes du trafic « voyageurs » ont progressé de 2,6 %. Certes, une hausse tarifaire de 1,9 % a été appliquée le 28 janvier. Mais, outre qu'elle était inférieure au taux de l'inflation, elle a été sensiblement contrebalancée par la création de nombreux tarifs promotionnels, notamment sur le TGV Paris-Londres qui, au cours des sept premiers mois de l'année, a transporté plus de voyageurs qu'en 1995.

En revanche, les recettes de trafic « marchandises » ont chuté de 5,5 %. Seul le transport combiné a progressé, en recettes, de 2,4 % face à une perte de 6,9 % pour les trains entiers et de 8,6 % pour le transport par wagons isolés.

## **B. LES TRAFICS**

### **1. 1995**

Le démarrage de l'Eurostar a été progressif en 1995 et les recettes se sont révélées moins élevées que prévu.

Les recettes du **trafic voyageur** ont chuté de 2,7 %. A lui seul, le service « grandes lignes » a rapporté, avec 20,4 milliards de francs de chiffres, 300 millions de moins qu'en 1994. En Ile-de-France, les recettes ont baissé de 5,8 % à 3,2 milliards de francs.

### ÉVOLUTION DU TRAFIC VOYAGEURS

(en milliards de voyageurs-kilomètres)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Réseau principal						
● TGV	14.9	17.8	18.9	18.9	20.5	21.4
● Autres trains grandes lignes	32.7	28.4	26.3	22.2	21.5	18.9
Total grandes lignes	47.6	46.2	45.3	41.2	42.0	40.3
Services régionaux hors Ile-de-France (SRV)	6.1	6.0	7.6	7.5	7.3	6.7
Total réseau principal	53.7	52.3	52.9	48.7	49.4	47.0
Services régionaux Ile-de-France	9.9	10.0	10.0	9.8	9.4	8.4
Ensemble du trafic voyageurs	63.7	62.3	63.0	58.6	58.9	55.5

L'activité de fret, si elle a été, pendant une partie de l'année, supérieure aux prévisions, s'est opérée à des prix bas compte tenu de la concurrence du transport routier. Avec 11,6 milliards de francs de recettes, il a chuté de 6,1 % par rapport à 1994.

### ÉVOLUTION DU TRAFIC MARCHANDISES

(Milliards de tonnes-kilomètres)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
	49,68	49,40	48,21	43,60	47,14	46,56

Enfin, le SERNAM a affiché la plus mauvaise performance avec 4 milliards de francs de chiffre d'affaires, en recul de 6,2 % par rapport à 1994.

## 2. 1996

Votre commission accueille avec soulagement la volonté, affichée par la SNCF depuis le printemps, de reconquérir sa clientèle.

L'enquête de clientèle réalisée dès février 1996 par l'entreprise laisse apparaître une triple attente concernant l'information du voyageur, spécialement en cas d'incident, la considération, notamment de la part des agents commerciaux, la souplesse du système jugé trop rigide.

Malgré une hausse de 5,7 % en août, le trafic de voyageurs sur les grandes lignes est quasiment identique (+ 0,4 %), sur les huit premiers mois de l'année, à celui de 1995 pour la même période. En revanche, le trafic de marchandises est en chute de 6,8 % par rapport aux huit premiers mois de 1995. Pour la même période, les recettes du trafic de voyageurs sur le réseau francilien sont en baisse de 4,5 %.

Au vu de ces résultats partiels, la SNCF aura des difficultés pour respecter ses prévisions budgétaires assises sur un trafic de voyageurs - grandes lignes et trains régionaux- en hausse de 3,35 % pour l'ensemble de l'année par rapport à 1995.

Pour le fret, le budget de la SNCF prévoyait cette année un trafic de 47,5 milliards de tonnes/kilomètres, en hausse de 2,3 % par rapport à 1995. Le résultat depuis le début de l'année est loin de ces prévisions.

Il faut donc accueillir positivement les mesures annoncées en juin 1996 :

- accessibilité sans réservation des trains « verts » ;
- simplification -voire allégement- des tarifs ;
- information sur les pannes et retards ;
- chèques d'indemnisation en cas de retard ;
- commande des billets à domicile.

### **C. LES EFFECTIFS**

La baisse des effectifs devrait se poursuivre. En 1995, 4.576 emplois ont été supprimés.

En 1996, le nombre de salariés devrait atteindre à 174.200 -contre 178.700 en 1995- après des embauches estimées à 2.400. 4.500 emplois seraient supprimés. Cette baisse devrait toucher notamment le siège de la SNCF où il est prévu de faire tomber les effectifs de 8.000 à 3.000 personnes en trois ans. Le service national de messageries (Sernam) est également concerné avec la suppression, dès cette année, de 1.200 emplois sur un total proche de 6.000.

### **D. LES RÉMUNÉRATIONS**

L'accord salarial pour 1996 a été signé par trois organisations syndicales sur sept.

L'accord prévoit une augmentation générale de salaires de 1,7 % en niveau, qui correspond à 1,3 % en masse. Il propose, ainsi, pour solder l'année 1995, une prime de 220 francs à laquelle s'ajoute 2 % du salaire de décembre 1995. La direction a enfin prévu d'intégrer dans les salaires, à partir du 1er avril, un demi-point de l'indemnité de résidence qui représente entre 7 et 9 % de la rémunération, assurant aux retraités une revalorisation de leurs pensions.

Ces dispositions permettent à la direction de la SNCF de respecter le plafond de 3,4 % de hausse fixé par le Gouvernement pour les entreprises publiques en 1996.

## **IV. SIX SUJETS DE PRÉOCCUPATION**

### **A. LE SERNAM : LA « FILIALISATION » NE SEMBLE PLUS D'ACTUALITÉ**

Les résultats du SERNAM ont pu être qualifiés de « désastreux » par certains commentateurs. Une mission d'audit a été conduite sur ce sujet au premier trimestre de 1996.

Avec 4 milliards de francs, le chiffre d'affaires de 1995, était en recul de 6,2 % par rapport à 1994. Les pertes courantes du Sernam atteignaient 400 millions de francs en 1995 contre 197 millions de francs en 1994.

Le déficit prévu cette année était de 499 millions de francs après - 393 millions de francs en 1995. Le premier trimestre de 1996 fait apparaître une nouvelle érosion du chiffre d'affaires de l'ordre de 10 %. La baisse du tonnage est équivalente. Le fléchissement est, en grande partie, la conséquence des mouvements de décembre 1995. Il convient; toutefois, de ne pas mésestimer les effets de l'arrivée sur le marché, l'an dernier, d'opérateurs « petit colis » sur les envois d'un poids inférieur à 20 kg.

Face à cette situation, le Sernam se doit de faire des efforts sur ses coûts. Ceux-ci porteront tout d'abord sur le plan de transport. Ils seront progressifs. Ainsi par exemple, la réduction du nombre de « moyeux express » est prévue par concentration du trafic. Ils concerneront également les dessertes terminales (enlèvements, livraison) qui seront ajustées à proportion.

Un réexamen des sites est en cours. En moyenne, les prix pratiqués par le Sernam sont ceux du marché, celui-ci ayant tiré les niveaux vers les bas. Il est exact qu'il y ait eu glissement en 1993 et 1994, mais ce dernier a été stoppé dès 1995.

Le terme de « filialisation » n'est plus d'actualité. Le Sernam a mis en place des comptes de « quasi-entreprise » répondant ainsi à la recommandation du Conseil de la concurrence et aux souhaits de la profession. L'objectif était avancé, dès la fin de 1995, de rétablir l'équilibre économique du service dès 1998.

On notera, pour finir, avec intérêt la conclusion, au début de 1996, d'un accord quinquennal de coopération entre le Sernam et la société Kühn-Nagel qui devrait permettre aux deux partenaires de renforcer leur position sur le montant de l'Europe de l'Ouest.

## **B. LE RÉSEAU À GRANDE VITESSE : CONTESTATION ET DOUTES**

### **1. Les développements récents et en cours**

La mise en service, le 2 juin 1996, d'une section supplémentaire de l'interconnexion en Ile-de-France (entre Coubert et Valenton) marque l'amélioration des liaisons entre les réseaux Nord, Atlantique et Sud-Est, et rompt la logique centralisatrice en permettant l'émergence de liaisons province-province fiables et rapides.

Ainsi, en juin 1996, tous les TGV en service sont interconnectés ; 1.280 km de lignes nouvelles sont en exploitation (sur les 4.700 prévues au schéma directeur de 1991).



La construction de deux nouvelles lignes à grande vitesse s'est traduite progressivement dans les faits :

- TGV-Méditerranée : après la déclaration d'utilité publique (DUP) de la ligne nouvelle prolongeant le TGV-Sud-Est de Valence à Marseille et Montpellier, intervenue le 31 mai 1994, et l'approbation ministérielle du projet le 25 septembre 1995, les travaux ont pu débuter et les premiers grands viaducs de traversée du Rhône et de la Durance sont en chantier. L'achèvement de cette ligne jusqu'à Marseille et Nîmes devrait intervenir au début de l'an 2000 ;

- TGV-Est : après un avis favorable à la déclaration d'utilité publique de la liaison à grande vitesse entre Paris et Strasbourg et des ses prolongements vers l'Allemagne par Kehl et Sarrebruck, vers Luxembourg et des raccordements vers Metz et Nancy, émis le 28 juin 1995 par la Commission d'enquête, la DUP a été prononcée le 15 mai 1996. Le coût estimatif de cette ligne serait de 22 milliards de francs avec 241 communes traversées. La réalisation, sous forme d'une ligne nouvelle, se fera par phases successives.

#### L'avancée des cinq autres projets en phase d'études :

- TGV-Languedoc-Roussillon, reliant Montpellier à la frontière espagnole puis à Barcelone : l'Avant-Projet sommaire (APS) a été approuvé par le ministre en 1995. Le GEIE Sud Europe Méditerranée, créé au cours de l'année 1995, et l'accord de gouvernements intervenu le 10 octobre 1995 à Madrid ont permis des avancées significatives dans les études et les décisions en partenariat au cours de l'année 1996 ;

- TGV-Lyon-Montmélian-Turin : actuellement en phase d'avant-projet sommaire (APS), il allie deux composantes, nationale, pour la partie Lyon-Montmélian, et internationale, pour le tronçon Montmélian-Turin, qui comporte un tunnel sous les Alpes de 54 km.

Sur le plan national, le GIP Transalpes a été créé en janvier 1996. Il associe la région Rhône-Alpes, la SNCF, ainsi que la région italienne du Piémont, les Sociétés d'autoroute et des tunnels alpins, et la CCI de Lyon, en vue de réaliser des études complémentaires portant sur les actions d'accompagnement d'aménagement des territoires concernés et sur les aspects financiers.

Le projet a été marqué par la signature d'un accord relatif à la création d'une commission intergouvernementale (CIG) le 15 janvier 1996, pour préparer la réalisation de la ligne nouvelle et piloter les études menées notamment par le GEIE, ALPETUNNEL, constitué en 1995 entre les chemins de fer italiens et français. La procédure de constitution de la CIG s'achève actuellement ;

- TGV-Rhin-Rhône : actuellement en phase d'avant-projet sommaire, depuis la décision gouvernementale du 22 décembre 1995, ce projet qui s'inscrit comme un maillon clé des liaisons Nord/Sud et Est/Ouest, vise à relier dans un premier temps l'Alsace à la Bourgogne. Une convention d'APS a été signée entre les régions concernées, l'Etat et la SNCF ;

- TGV-Bretagne-Pays-de-la-Loire : en phase d'études préliminaires, ce projet qui vise à prolonger le TGV-Atlantique vers Rennes et Angers, a fait l'objet d'une convention d'études préliminaires signée le 15 mars 1996 ;

- TGV-Aquitaine : le débat préalable sur ce projet, qui prolongera la ligne à grande vitesse déjà existante de Tours jusqu'à Bordeaux s'est clos le 31 mars 1996 et les études préliminaires devraient débuter prochainement.

## 2. Des remises en cause

Le bien-fondé de la réalisation du schéma des transports ferroviaires à grande vitesse - dont le coût d'achèvement est évalué à 150 milliards de francs- a été remis en cause par le rapport « Martinand » évoqué plus haut, selon lequel « *la rentabilité des nouveaux TGV se dégrade sous le double effet de la hausse des coûts de construction et de la concurrence accrue de l'aérien* ». Par ailleurs, selon ce même rapport, l'avenir des liaisons classiques, notamment celles qui, à l'instar de Nantes-Lyon, sont « *court-circuitées par des TGV* » doit être examiné.

**M. Philippe Rouvillois** a rendu, en août 1996, un rapport aux ministres en charge des Transports sur la mise en valeur du schéma directeur national des lignes à grande vitesse.

*Selon ce rapport, « on est conduit à s'interroger sur un réexamen fondamental de la politique suivie jusqu'à présent. A l'évidence, un redimensionnement des ambitions exprimées au schéma directeur de 1992 s'impose (...). Non moins important (...) est l'effort à consentir pour améliorer leur équation financière (...). La SNCF (...) gagnerait sans doute à se soucier davantage des dessertes intermédiaires et à ré-examiner sa politique d'implantation de gares nouvelles. »*

Le rapport public de la **Cour des Comptes** en 1996 a critiqué les conditions dans lesquelles la ligne du TGV « Nord » avait été édifiée.

Tout d'abord, il constate que le bilan économique est moins positif que prévu. Il note que « les prévisions de trafic ont été fortement surestimées » et que « la rentabilité du projet a été considérablement surévaluée. »

Ensuite, il dénonce « l'entente généralisée » entre les entreprises de travaux publics, ce qui a entraîné « un surcoût important » pour la SNCF. Même si des sanctions ont été prises en 1995, il reste que la société nationale n'a pas détecté, dès 1989, « les indices multiples, graves et concordants d'une très forte présomption d'entente ».

Face à ces deux déconvenues, la Cour estime que la « surévaluation générale » de la rentabilité des lignes à grande vitesse rend « nécessaires » une révision du schéma directeur de ces lignes, et un réexamen des projets soumis à enquête d'utilité publique.

De fait, alors qu'en 1996, 1.280 kilomètres de lignes à grande vitesse sont en service et transportent 22 millions de voyageurs par an, beaucoup reste pourtant à faire pour exécuter le schéma directeur qui a prévu 4.700 kilomètres de lignes.

Il est vrai que le coût de réalisation d'un kilomètre nouveau de voie à grande vitesse atteint 70 millions de francs en moyenne. Cette considération, jointe au souci de ne compromettre ni l'activité du transport routier, ni la

rentabilité des lignes aériennes intérieures conduit certains à proposer un ralentissement des réalisations à grande vitesse.

De fait, si l'on s'en tient au critère consacré par la SNCF des 8 % de rentabilité, seuls deux projets de ligne (Tours-Bordeaux et Lyon-Turin en transport mixte brut voyageurs-fret) semblent éligibles. En outre, Montpellier-Perpignan-Espagne et Le Mans-Rennes semblent commercialement envisageables.

En revanche, la rentabilité de lignes comme Bordeaux-Toulouse, Le Mans-Angers, Paris-Clermond-Ferrand, Paris-Rouen, Mulhouse-Dijon, apparaît hypothétique.

Quant au TGV « Est » qui, pour des raisons liées à la dynamique européenne a bénéficié du soutien gouvernemental, il fait l'objet de restrictions et de réserves y compris de la part de la **commission « Réseau et territoire »**, chargée, sous l'égide de la **DATAR**, d'élaborer le futur schéma national d'aménagement et de développement du territoire.

**MM. André Blanc, Christian Brossier, Christian Bernardini et Michel Gérard** ont remis, en juillet 1996, un rapport sur ce sujet.

Outre une intéressante analyse des concepts de « prix-temps » et « d'effet-frontière », on relèvera que le taux de rentabilité interne de cette ligne pour la SNCF demeure à 1,08 % et qu'aucune des variantes de phasage des travaux ne permettrait d'améliorer cette rentabilité.

*Les auteurs du rapport concluent que « la réalisation sur ces bases du TGV-Est européen ne peut, dans les conditions actuellement prévisibles de trafic être soutenue sous l'angle économique (...). Sa réalisation devrait donc être différée d'au moins une dizaine d'années (...). La construction du tronçon central (...) associée à l'utilisation des matériels pendulaires (...) paraîtrait la moins mauvaise solution (...). Elle générerait cependant (...) un supplément d'endettement culminant à 8 ou 9 milliards de francs ».*

Enfin, certains projets de lignes à grande vitesse font l'objet de vives controverses.

**C'est le cas du TGV « Méditerranée » de Valence à Marseille par la branche Ouest qui permettrait de gagner... 15 minutes sur le trajet Paris-Marseille.**

Le Gouvernement a décidé, en 1995, le lancement des travaux de la ligne nouvelle TGV Méditerranée entre Valence, Marseille et Nîmes, ainsi que ses acquisitions foncières vers Montpellier. Ce projet est estimé à 24,2 milliards de francs aux conditions économiques de 1994 et présente un taux de rentabilité interne de 7,3 %. Il permettra dès l'horizon 2000 de gagner plus d'une heure sur les liaisons ferroviaires vers le Midi Méditerranéen.

### **La situation est, en conséquence paradoxale.**

D'un côté, nous disposons d'une technologie exemplaire, en service depuis 1981, détenant le record de vitesse mondial (513,3 kilomètres/heure) depuis 1990, qui, dans sa version « NG » roule à 370 kilomètres à l'heure, et

que nous avons exporté jusqu'en Corée mais qui est soumise à la concurrence et pourrait être fragilisée par une « auto-flagellation » française.

De l'autre, la conjugaison des intérêts des groupes de pression représentant les autres modes de transport, les difficultés budgétaires, la montée des revendications environnementalistes, l'absence d'une volonté claire en matière d'aménagement du territoire conduisent à mettre en cause la réalisation du schéma du TGV.

Certaines avancent que la technologie pendulaire permettrait de surmonter les inconvénients du TGV.

La pendulation, étudiée en France depuis vingt ans, permet d'augmenter la vitesse commerciale d'un train sur les voies existantes sans gêner les voyageurs. En effet, pour des trains plus rapides, le dévers (la surélévation du rail extérieur) est insuffisant pour compenser une augmentation de la force centrifuge. Afin d'en effacer les effets, il suffit de donner une inclinaison supplémentaire à la caisse du wagon. Fiat en Italie et ABB en Suède commercialisent des trains à pendulation pouvant rouler entre 205 et 250 km/h. Aux Etats-Unis, le TGV pendulaire de GEC-Alsthom-Bombardier circulera à 240 km/h. En France, des trains express régionaux seront équipés de bogies Fiat, et GEC-Alsthom devrait disposer de sa propre technologie d'ici à la fin du siècle. Enfin, le nouveau programme quinquennal de recherche sur les transports terrestres devrait consacrer plusieurs centaines de millions de francs à la pendulation.

Mais, la technologie pendulaire n'est pas encore totalement maîtrisée industriellement dans notre pays et ne serait pas utilisable sur tous les sites (notamment les tunnels). Le choix du pendulaire implique donc soit un délai d'adaptation de notre appareil industriel soit une fragilisation de notre commerce extérieur.

### ***C. LE DIALOGUE SOCIAL : UNE IMPÉRIEUSE NÉCESSITÉ***

Le dialogue social au sein de la SNCF doit être l'un des principaux objectifs au sein de la SNCF.

L'accord du 11 janvier 1996 relatif au droit syndical et à la représentation du personnel dans les établissements, signé par la direction de l'entreprise et l'ensemble des organisations syndicales, vise précisément à améliorer le dialogue social. L'accord salarial du 4 mars 1996 proposé par la direction de l'entreprise a été signé par trois syndicats. Parallèlement, les organisations syndicales, vise précisément à améliorer le dialogue social. L'accord salarial du 4 mars 1996 proposé par la direction de l'entreprise a été signé par trois syndicats. Parallèlement, les organisations syndicales ont accepté de participer avec la direction de l'entreprise à l'élaboration d'un projet industriel. Cette procédure a permis, dans un premier temps, d'établir un constat sur la situation de la SNCF d'un point de vue économique et social. La direction et les organisations syndicales se réunissent depuis la mi-avril, dans le cadre de la deuxième étape de cette démarche, pour réfléchir aux missions et à l'identité de l'entreprise. La troisième étape devrait être constituée par la rédaction de ce projet commun mobilisateur pour

l'entreprise, au service du redressement de la SNCF et du développement du transport ferroviaire dans notre pays.

**Votre commission émet cependant des doutes sur l'efficacité d'un dialogue qui consisterait à « ne pas parler des sujets qui fâchent » (effectifs, organisation, conséquences sur les familles, etc).**

Dans cette logique, elle accueille avec intérêt la volonté nouvelle de ramener de 10.800 à 800 le nombre de salariés employés à Paris au siège de la rue Saint-Lazare, de même que l'annonce d'un congé de disponibilité de fin de carrière possible dès 53 ans.

#### **D. LES LIGNES CLASSIQUES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE**

Votre commission ne saurait laisser passer l'occasion du débat budgétaire annuel pour attirer, une fois encore l'attention du Gouvernement sur l'intérêt qui s'attache à la modernisation et à la valorisation des grandes lignes classiques lorsque celles-ci desservent les espaces interstitiels entre les lignes à grande vitesse.

Elle salue, ainsi, l'électrification et la valorisation du matériel roulant sur la ligne Paris-Caen-Cherbourg et son « antenne » vers Deauville. Elle observe, en revanche, que le temps du parcours reste encore trop peu compétitif avec la route sur cette ligne.

Elle rappelle l'urgence d'une amélioration sur les lignes :

- Paris-Limoges-Toulouse : en principe, Vierzon-Bourges devrait être électrifié à la fin de 1997 ;
- Lyon-Bordeaux ;
- Persan-Beaumont-Beauvais, dont l'achèvement n'est prévu qu'en 2000 ;
- Paris-Bâle, dont l'électrification s'impose.

Sur cette ligne, la mission « MOISSONNIER » ne semble pas déboucher sur des améliorations substantielles. L'hypothèse d'un train pendulaire a été évoqué. Votre rapporteur a eu, en outre, l'occasion de souligner l'intérêt qui s'attache au maintien en activité de l'ensemble du site de Chalindrey (dépôt matériel-transport-gare et section d'entretien des voies).

## **E. LA SÉCURITÉ**

### **1. La sécurité des circulations**

Un seul accident a eu une conséquence mortelle en 1995.

La création, depuis 1995, d'un département spécialisé au sein de la Direction des ressources humaines semble avoir eu des effets positifs.

Les principales actions menées ont consisté à :

- continuer à supprimer des passages à niveau (63 suppressions en 1995) ;
- développer le réseau de radio sol-trains (13.000 kilomètres de lignes équipées et 5.200 engins équipés fin 1995) ;
- améliorer l'équipement des voies uniques pour réduire le risque de nez-à-nez (toutes les gares sont maintenant munies d'un dispositif d'arrêt automatique, fin 1995, la moitié du parc des engins thermiques est équipé sur un total prévu de 1665 engins) ;
- déployer le contrôle de vitesse par balise (KVB) sur l'ensemble du réseau électrifié, ce qui devrait apporter en 1998, à l'achèvement du programme, une réduction des trois quarts du risque de franchissement intempestif de signaux par des trains. Actuellement, le développement du système a acquis plus de la moitié de l'efficacité attendue avec 10.300 signaux sur 17.000, 4.100 engins moteurs sur 4.900.

### **2. La sûreté des personnes**

La période 1995/1996 aura, bien entendu, été marquée par les attentats terroristes, mais il convient de situer ce bilan dans la perspective plus générale d'évolution du problème qu'est, pour l'ensemble des transports collectifs, la sécurité des personnes et des biens.

La multiplication des agressions et actes de malveillance se poursuit, en effet, avec une progression de 6,6 % du nombre des atteintes contre les clients de la SNCF de 1994 à 1995. En Ile-de-France, l'évolution des six premiers mois 1996 est très préoccupante avec des taux de progression de l'ordre de 40 %.

Face à cette situation, les orientations prises pendant la période 1994-1995 ont été renforcées :

● **renforcement de la présence d'agents dans les gares**

Depuis 1989, 1.456 agents supplémentaires ont été mis en place dont 80 personnes en 1996. Un agent est présent de 6 h 30 à 21 h dans toutes les gares où plus de 5.000 voyageurs par jour prennent le train (soit plus de 100 gares sur 393). En 1995, environ 3.000 agents assurent ainsi l'accueil, l'information, la vente dans les gares ;

● **renforcement de la communication entre les voyageurs et les agents**

Les actions suivantes sont poursuivies :

- fin 1995, 650 bornes d'appel avaient été installées dans 278 gares. En 1998, toutes les gares seront équipées. Ces téléphones très repérables sont installés sur les quais et permettent de donner l'alerte 24 h/24 ;

- dans les trains, l'équipement en sonorisation sera achevé en 1998 ;

- le remplacement du signal d'alarme qui déclenche directement le freinage est remplacé progressivement par une liaison par interphonie permettant aux voyageurs d'appeler le conducteur qui peut alors juger de l'opportunité d'arrêter ou non le train : 450 rames sur un parc de 772 sont équipées. Fin 1998, seules les 113 rames en voie de radiation ne seront pas équipées ;

● **renforcement de la communication entre les agents et fonctionnaires partenaires de la lutte contre l'insécurité.**

## ***F. LA SNCF : OPÉRATEUR DE TÉLÉCOMMUNICATIONS***

Sur la base de la loi n° 96-656 du 26 juillet 1996 de réglementation des télécommunications, la SNCF s'apprête à devenir un acteur du domaine des télécommunications grâce au réseau « alternatif » dont elle dispose, à savoir :

- 8.600 km de fibre optique pour un réseau de câbles de 28.000 km au total ;

- 100.000 « abonnés » (internes) au téléphone ;

- une transmission de données dont l'activité représente environ 10 % de celle de l'opérateur public, Transpac. Il travaille avec le même standard, X 25 ;

- près de 2.000 agents de la fonction Equipement exploitent et entretiennent ces installations.

La SNCF pourrait s'associer à des entreprises spécialisées. Elle recherche avec l'appui de la banque conseil Lehman choisie après un appel d'offres, le « tour de table » idéal. Ces partenaires pourraient être franco-européens, voire inclure, dans le respect des dispositions désormais prévues par la loi, des opérateurs US ou autres. Des partenaires investisseurs français se sont déjà déclarés prêts à entrer dans le capital d'une structure spécialisée.

Compte tenu des aspects réglementaires liés à l'interconnexion des opérateurs avec France Télécom et des compétences propres de la SNCF, celle-ci entend organiser ensuite cette activité en deux structures distinctes : une filiale consacrée à l'exploitation du réseau d'infrastructures de télécommunications, à majorité SNCF et une filiale services, dans laquelle la SNCF sera minoritaire. Le personnel de la filiale sera régi par un accord d'entreprise de droit privé. Il comportera entre autres une centaine de salariés d'origine SNCF, volontaires pour un changement professionnel, qui conserveront évidemment leur statut personnel, clause garantie par un accord avec les organisations syndicales. Les projections effectuées tablent sur environ 3.000 emplois en régime de croisière.

Le personnel SNCF, environ 2.000 personnes, spécialisé aux télécommunications ferroviaires et qui reste dans les établissements de la fonction équipement ne voit pas son statut modifié par la création de cette activité. Il sera chargé par contrat de la maintenance des équipements installés par la filiale et participera à leur installation. L'emploi SNCF sera donc, toutes choses égales, par ailleurs, augmenté en volume à la mesure des investissements effectués et, en outre, valorisé en qualification grâce à la mise en place d'outils nouveaux et modernes.

**Votre commission accueille avec intérêt les perspectives d'action de la SNCF dans le domaine des télécommunications. Elle forme le voeu que cette activité nouvelle contribue au redressement des résultats de l'entreprise et émet le voeu que la redevance d'usage que RFN demandera, à ce titre, à la SNCF reste dans les limites permettant un épanouissement rapide de cette nouvelle activité.**



## CHAPITRE III

### LA RATP

La RATP a conçu un plan d'entreprise pour la période 1995/1997 fixant notamment des objectifs de service, de qualité, d'amélioration des performances et des résultats. Ce plan comporte de nombreuses actions à mener durant cette période :

- . un renforcement de la lutte contre la fraude ;
- . la mise en oeuvre d'un plan d'actions commerciales, visant à fidéliser les clients et faire plus consommer les occasionnels ;
- . une reconquête du territoire, pour garantir un transport plus sûr ;
- . des aménagements tarifaires pour offrir aux clients un transport plus simple ;
- . une amélioration de la propreté et une rénovation des trains et des stations, pour offrir aux clients un transport plus net.

#### I. L'ÉVOLUTION DU TRAFIC (1995-1996)

\* En 1995, le trafic brut de la RATP s'est réparti comme suit :

*(en millions de francs)*

Métro	1 029,1
Bus Paris	314,2
Bus Banlieue	442,7
RER	323,4
Tramway	15,7
Orlyval	1,6
TOTAL	2 126,7

Sur l'ensemble des réseaux de la RATP, le trafic brut a baissé de 10,1 % par rapport à 1994 (contre une baisse de 0,2 % en 1994 par rapport à 1993). Le trafic corrigé des grèves et attentats s'est établi à 2.355,3 millions de voyages soit -1,02 % par rapport à 1994.

\* Pour les six premiers mois de l'année 1996, on a enregistré par rapport aux mêmes mois de 1995, une baisse de 3,43 % du trafic qui se décompose de la manière suivante :

Métro	- 5,77 %
Bus Paris	- 3,23 %
Bus Banlieue	+ 0,65 %
Sites propres	- 0,90 %
(TVM, Tramway, Orlyval)	- 9,33 %

La reprise du trafic n'est pas encore amorcée en dehors du bus parisien.

Or, les prévisions du trafic retenues pour le budget de 1996 étaient en baisse de 1,2 %, par rapport au trafic 1995 corrigé des grèves et attentats. Elles ont été établies sur la base d'une hypothèse volontariste de rattrapage progressif d'ici fin 1996 de l'évasion de trafic consécutive aux attentats du deuxième semestre 1995 et de la grève de la fin d'année en s'appuyant notamment sur un développement des actions commerciales.

## II. LA SITUATION FINANCIÈRE DE L'ENTREPRISE

### \* L'exercice 1995

L'année 1995 s'est soldée par un manque à gagner de 700 millions de francs. Le second semestre, affecté par des attentats puis par la grève, a été catastrophique. Les conséquences de la grève sont évaluées de 500 à 600 millions de francs.

Le trafic payant -hors fraudes- a baissé de 10 %.

## \* 1996

L'évolution du compte de résultat de l'entreprise sur le premier semestre 1996 a été affectée par une baisse de recettes du trafic de voyageurs liée principalement aux incidences de la grève de la fin de l'année dernière.

Le premier semestre 1996 s'est achevé sur un déficit du solde de petit équilibre (différence entre les produits et les charges de fonctionnement) à -597 millions de francs contre - 390 millions de francs au 30 juin 1995.

Le trafic du métro a baissé de 4,2 % et s'établissait, fin juin 1996, à 561 millions de voyages. Il a stagné dans le RER (-0,2 % à 180 millions de voyages) et a progressé légèrement dans les bus (+ 1,2 % à 174 millions de voyages à Paris et + 244,5 millions de voyages en banlieue). On observe par ailleurs que la tendance à une érosion persistante du trafic observée depuis quelques années sur le métro semble s'accroître, du fait, selon certains, des effets rémanents du conflit social de fin 1995.

Les recettes en provenance des voyageurs (3 862,2 millions de francs) sont en baisse de 0,1 % par rapport à fin juin 1995 (3 866,6 millions de francs) malgré une hausse des tarifs au 1er août 1995 de 4,25 %. Cette situation résulte essentiellement d'une chute du nombre de ventes réalisées. Les compensations tarifaires diminuent de 0,6 % et atteignent 1 638,3 millions de francs contre 1 648,2 millions de francs à la fin du premier semestre 1995, principalement sous l'effet de moindres volumes de ventes de carte orange.

Les recettes diverses de l'entreprise connaissent une augmentation de 1,7 % à 1 004 millions de francs : les recettes annexes (199,6 millions de francs) progressent de 3,4 % du fait d'une hausse de recettes de la publicité commerciale suite à une amélioration du marché publicitaire sur le second trimestre 1996 ; les produits divers (prestations de service externes, production immobilisée et transfert de charges) enregistrent une hausse de 1,5 % et atteignent 744,6 millions de francs).

\* Le budget de l'exercice 1997 devrait être présenté au Conseil d'administration de la RATP du mois de décembre 1996.

L'ensemble des charges du compte de résultat pourrait s'élever à 21.730 millions de francs, en progression de 2,2 % par rapport au budget initial de 1996 (21.257 millions de francs).

### ● Les charges

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

- les charges de personnel de + 1,9 % environ ;
- les matières et autres charges externes subiraient une baisse de 3,1 % ;
- les charges financières augmenteraient de 4 % ;
- les amortissements en seraient en hausse de 4,3 % ;

- le poste « aléas » s'élèverait à 100 millions de francs. Il correspond au taux habituel retenu, soit 0,5 % de l'ensemble des charges.

#### ● Les produits

Les produits du transport pourraient augmenter de 2,4 % par rapport à ceux du budget initial de 1996 suivant l'analyse ci-dessous :

- recettes directes : + 4,3 % environ. L'entreprise prévoit le rattrapage intégral des pertes de trafic constatées en 1996 suite aux effets rémanents des grèves et des attentats. La hausse tarifaire est prévue au 1er juillet ;

- compensations employeurs : + 4,6 % ;

- reliquat VT : + 0,8 %. Cette très légère hausse tient compte des insuffisances des rentrées du VT depuis plusieurs années en raison de l'instabilité de la situation économique ;

- indemnité compensatrice : + 1,36 %. Le budget initial 1996 ne prend pas en compte l'impact des grèves et attentats en 1995 (- 610 millions de francs hors taxe) sur les recettes, la baisse du reliquat de VT affecté à l'entreprise (- 123 millions de francs hors taxe) et le décalage de deux mois de la hausse tarifaire (- 71 millions de francs hors taxe). Par rapport au budget révisé 96, l'indemnité compensatrice baisse de 11,4 %.

### III. LE DIALOGUE SOCIAL

#### A. L'ACCORD SALARIAL POUR 1996

La direction et les organisations syndicales de la RATP, à l'exception de la CGT, ont conclu le 30 mai 1996 un protocole d'accord relatif au droit syndical et à l'amélioration du dialogue social. Cet accord traduit la volonté de ses signataires de rénover le cadre des relations sociales défini jusqu'alors par un protocole dont la signature datait de 1970.

L'accord du 30 mai 1996 définit les niveaux où la négociation doit se dérouler et un cadrage dans la composition des délégations y participant. La garantie de la liberté d'exercice des fonctions syndicales est renforcée par l'assurance d'une évolution professionnelle et d'une réintégration réussies des militants syndicaux. L'enveloppe globale des moyens accordés aux syndicats est maintenue mais elle est redistribuée du niveau central vers les niveaux locaux. Elle est répartie entre les sept familles syndicales identifiées à l'occasion de ce protocole (les cinq organisations représentatives au plan national et les organisations représentatives dans l'entreprise -autonomes et indépendants- avec attribution d'une part fixe à chacune d'entre elles. Des délégués syndicaux légaux sont créés au niveau des dix établissements (au sens des comités d'établissement) et sont désormais clairement identifiés comme les interlocuteurs privilégiés des représentants de la direction à ce niveau. Certains délégués syndicaux peuvent exercer de manière permanente leurs fonctions syndicales mais, dans une proportions réduite d'un tiers par rapport au nombre de permanents antérieurs et restant près du « terrain » grâce à leur qualité de délégué syndical légal. Pour permettre le développement du dialogue social dans les unités,

lignes de métro, centres bus, des représentants locaux peuvent y être désignés et mandatés pour conclure des accords locaux.

Une procédure dite « d'alarme sociale » est mise en place lorsque direction ou syndicats perçoivent qu'une situation est susceptible de générer un conflit. L'engagement ainsi souscrit par les signataires de l'accord démontre leur souci d'épuiser toutes les voies de la négociation avant d'exercer le droit de grève comme ultime recours. Les organisations syndicales conviennent de privilégier les formes d'appel à la grève capables de conclure la volonté des agents de manifester leur désaccord avec le souci de respecter les voyageurs et les valeurs fondamentales du service public.

### **B. VERS UN SERVICE MINIMUM ?**

Réclamée par les associations d'usagers ou par les petites et moyennes entreprises, souhaitée par M. le Premier Ministre dans une lettre au secrétaire général de la CFDT déclarée « faisable » par le président de la RATP en décembre 1995, la mise en place d'un service minimum ou essentiel mérite examen.

Des amendements ont été déposés au Sénat en ce sens, en diverses occasions, par plusieurs de nos collègues mais il serait préférable que l'organisation d'un service minimum découlât du dialogue social plutôt qu'elle soit imposée par la loi. Un tel service minimum devrait pouvoir consister en un service quasi normal lors des deux heures de pointe du matin et des deux heures de pointe du soir.

### **C. LE NOUVEAU SIÈGE DE LA RATP AU SERVICE DU DIALOGUE**

Le regroupement sur quatre pôles des 6.000 agents de la RATP jusque là répartis sur 35 sites est à mettre au crédit de la réorganisation de la régie qui permet notamment de rassembler autour de la direction générale tous les services liés à l'exploitation des réseaux -métro, bus, tramway et RER- en dépit des différences de « culture ». Ce regroupement devrait, affirme la RATP, favoriser la mise en place d'une politique multimodale et multiservice.

Votre commission qui avait, l'an dernier, fait part des préoccupations que lui inspirait le financement, à hauteur de 985 millions de francs, du nouveau siège observe que, conformément à son analyse, la baisse du marché foncier parisien a fragilisé celui-ci, dès lors qu'il était presque entièrement fondé sur des cessions immobilières. Tout en prenant acte de l'autorisation obtenue de la ville de Paris de construire près de 100.000 m<sup>2</sup> de logements sur

le site d'Alésia-Montsouris, elle forme le voeu que la cession à un groupe hôtelier allemand du siège ancien, situé quai des Grands Augustins, aboutisse dans des conditions favorables.

#### **IV. LA MODERNISATION DES ÉQUIPEMENTS**

Hors opération d'extension des réseaux, la RATP engagera un montant total d'investissement d'environ 3,7 milliards de francs pour chacun des exercices 1996 et 1997.

Parmi les multiples aménagements et équipements inscrits dans ces programmes, l'on peut retenir les principales opérations suivantes qui concourent directement et de façon visible à l'amélioration de la qualité du service offert par l'entreprise.

##### **1. Les installations fixes**

S'agissant du métro, une nouvelle organisation en station sera mise en place.

Les axes retenus pour procéder à l'extension du nouveau service en station à l'ensemble du réseau métro (lignes 3 et 3 bis depuis début 1995) portent sur les ventes, l'information, la lutte anti-fraude,... Un accent particulier a été mis sur la nécessité d'améliorer, à la fois, la visibilité des changements par les voyageurs et la disponibilité des agents d'exploitation auprès des voyageurs.

En 1996 et 1997, les différentes actions programmées représentent respectivement un montant global de 350 millions de francs et de 198 millions de francs.

Pour le RER, les installations fixes seront adaptées pour la mise en service du matériel roulant à deux étages (MI2N).

Pour permettre la circulation du MI2N il est nécessaire d'adapter certains quais et les systèmes d'aide à la conduite (SACEM), de renforcer les voies et l'alimentation électrique, de mettre en place des systèmes de visualisation et de signalisation.

La mise en service de ce nouveau matériel doit permettre une sensible amélioration de l'offre sur la ligne A en diminuant la surcharge actuelle.

En 1996 et 1997, les différentes actions programmées représentent respectivement un montant global de 77 millions de francs et de 80 millions de francs.

**S'agissant d'autobus, la radiolocalisation par satellite sera étendue.**

Au vu des résultats favorables sur la ligne 47, cette extension est prévue sur les lignes 62 et 95 ; cette opération est destinée à mettre en oeuvre un système d'information pour les voyageurs (destination, heure de passage, temps d'attente, temps de parcours,...). L'amélioration de la qualité de service offert sera notable grâce à la meilleure maîtrise de la régulation de l'offre et aux informations affichées aux points d'arrêts. Sera ainsi satisfaite une forte demande exprimée depuis longtemps par les voyageurs.

Pour 1997, est programmé un montant de 16 millions de francs au titre du démarrage de l'extension avec à terme une prévision d'équiper 40 lignes.

**Certaines opérations « multi réseaux » seront conduites.**

- Installation d'appareils distributeurs à usage public (ADUP) (RER) et généralisation des terminaux points de vente (TPV) (sur le RER et sur le métro en complément de la nouvelle organisation en station) ;

Les ADUP (appareils distributeurs à usage public) représentent une nouvelle génération d'automate de vente de titres de transport dont les principales caractéristiques sont la vente de l'essentiel de la gamme des billets pour les trois réseaux, l'acceptation du paiement par cartes bancaires et l'amélioration de l'ergonomie d'utilisation.

En complément, les terminaux point de vente sont des appareils de vente au guichet destinés à faciliter la relation d'achat client/RATP de titres avec notamment la possibilité également de paiement par carte bancaire.

En 1996 et 1997, 17 millions de francs et 30 millions de francs seront consacrés à ces divers appareils.

- Poursuite du programme d'équipement des stations et des gares en dispositifs anti-fraude.

Les nouveaux équipements installés apportent des améliorations dans leur efficacité pour lutter contre la fraude tout en favorisant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et aux personnes accompagnées d'enfants. Aujourd'hui, environ 2.800 dispositifs sont installés dans les accès « entrée » et « sortie » des stations du métro et près de 600 sur le RER.

Les enveloppes prévues en 1996 et 1997 atteignent 40 millions de francs et 45 millions de francs.

## **2. Les matériels roulants**

S'agissant des matériels roulants, la RATP associe des opérations de rénovation à « mie vie » et des modifications diverses qui visent à optimiser les aspects techniques, les coûts (de maintenance notamment) et la perception du voyageur (obsolescence commerciale).

Pour le métro, après celles des trains pour la future ligne METEOR, les commandes en cours concernent l'acquisition de la nouvelle génération de métro sur pneus (MP89) pour le renouvellement du matériel sur la ligne 1, soit 52 trains au total. Les rénovations en cours ou prévues à court terme portent sur les matériels circulant sur les lignes 4,9, 6.

Pour le RER, les commandes de matériels à deux étages ont déjà porté sur 13 rames dont les livraisons s'étaleront sur la fin de l'année 1996 et sur 1997.

Pour le réseau d'autobus, ce sont de 300 à 350 véhicules qui sont commandés chaque année afin de maintenir un parc dont l'âge de réforme ne dépasse pas 15 ans. En outre, le nouveau standard de matériel est devenu le bus à plancher bas destiné à en faciliter l'accès pour l'ensemble des clients.

Les montants consacrés à ces divers matériels sont de 1,394 milliard de francs en 1996 et 1,527 milliard de francs pour 1997.

### **3. Vers un réseau alternatif de télécommunications ?**

La RATP a annoncé la création d'une filiale télécommunications. Baptisée **Telecom Réseaux**, cette société sera contrôlée à 100 % par la régie.

La RATP qui dispose de 300 kilomètres d'emprises ferroviaires, peut tirer rapidement des kilomètres de fibres optiques pour installer son réseau. L'installation de plus de 200 kilomètres de câbles devrait représenter un investissement de 56 millions de francs sur 10 ans, dont 28 millions dès la première année.

## **V. LES PROLONGEMENTS DE LIGNES**

### **● Ligne 13 : de Saint-Denis Basilique à l'Université Paris VIII.**

Le prolongement de la ligne de métro M13 desservira l'université de Saint-Denis Paris VIII et les cités avoisinantes. Le projet comprend la création d'une gare routière associée au nouveau terminus du métro, l'ensemble étant localisé sur la zone des Tartres à Saint-Denis.

La RATP est maître d'ouvrage et maître d'oeuvre du projet. Le coût est estimé à 464 millions de francs. La mise en service est prévue pour mai 1998.



## ● Tram Val-de-Seine-Issy-Plaine-La Défense

L'opération consiste à améliorer la ligne existante Puteaux-Issy-Plaine en la transformant en ligne de tramway et à la prolonger au-delà de Puteaux jusqu'à la Défense. Elle permettra d'améliorer les conditions de transport entre le Nord et le Sud du département des Hauts-de-Seine et de renforcer l'armature du réseau ferré dans une zone qui compte un développement rapide de l'habitat et de l'emploi. Elle s'intégrera, à terme, dans la rocade de proche couronne «ORBITALE 1».

La liaison sera exploitée par la RATP, les emprises restant dans le domaine de la SNCF. Elle se développe sur 11,3 kilomètres et desservira 13 stations dont 4 nouvelles. La ligne sera parcourue par des tramways français à plancher bas avec une fréquence d'un tramway toutes les 4 minutes à l'heure de pointe. Un complexe de maintenance et de garage est réalisé sur les terrains de l'ancienne gare de marchandises des Molineaux-Billancourt.

Les maîtres d'ouvrage sont la SNCF pour la ligne avec délégation RATP pour les stations, voies et équipements et la RATP pour le complexe de maintenance et de garage.

## ● METEOR

### \* Tronçon Tolbiac-Masséna-Madeleine

Le premier tronçon de cette ligne, intégralement automatique, d'une longueur de 7 kilomètres, se développe entre Tolbiac-Masséna (en correspondance avec la ligne C du RER) et Madeleine en passant par Gare de Lyon et Châtelet-les Halles. Le génie civil des ouvrages est pratiquement achevé et la mise en place des équipements (voie, équipements électriques, aménagement des stations) est en cours. Les essais du matériel roulant et des automatismes sont en cours sur une base d'essais implantés sur une section sud de la petite ceinture ferroviaire mise à disposition de la RATP par la SNCF.

La RATP est maître d'ouvrage et maître d'oeuvre du projet. Le premier tronçon devrait être mis en service en 1998.

### \* Tronçon Madeleine-Saint-Lazare

La réalisation de ce tronçon, qui comporte en particulier la construction de la stations Saint-Lazare, permettra de soulager complètement le tronçon central de la ligne A du RER.

Ce tronçon est couvert par la déclaration d'utilité publique de 1993. L'avant-projet a été approuvé par le syndicat des transports parisiens en juillet 1994. Le permis de construire de la station de Saint-Lazare est accordé (seules des modalités d'implantation du débouché en surface restent à mettre au point).

Des travaux de déviation de concessionnaires (chauffage urbain), pouvant influencer le planning car à réaliser obligatoirement en été, ont été réalisés.

La RATP est maître d'ouvrage et maître d'oeuvre du projet. Le coût est évalué à 885 millions de francs. La mise en service aura lieu en 2002-2003.

## ● Tronçon Tolbiac-Masséna-Tolbiac-Nationale

Lors de la première phase d'exploitation de METEOR (entre Madeleine et Tolbiac-Masséna), la station Tolbiac-Nationale, dont seul le gros oeuvre est réalisé, abritera les installations de maintenance provisoires de la ligne, le tunnel entre Tolbiac-Masséna et Tolbiac-Nationale étant utilisé pour le garage des trains. L'ouverture aux voyageurs de la station Tolbiac-Normandie nécessite donc l'aménagement et l'équipement de celle-ci ainsi que la reconstitution en arrière-gare des installations de garage et de maintenance. Ceci implique donc de réaliser une partie du tunnel qui reliera ultérieurement les stations Tolbiac-Nationale et Maison-Blanche.

La déclaration d'utilité publique de 1993 ne couvrant pas les ouvrages projetés au sud de la station Tolbiac-Nationale, la RATP a préparé un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique concernant l'arrière-gare. L'enquête est prévue pour fin 1996.

La RATP est maître d'ouvrage et maître d'oeuvre de l'opération. Le coût est évalué à 675 millions de francs. La mise en service est prévue à l'horizon 2003.

## ● Ligne de tramway T1 de Bobigny à Noisy-le-Sec

L'objectif de cette opération est de « mailler » la ligne de rocade T1 (Saint-Denis-Bobigny) sur EOLE à Noisy-le-Sec, de favoriser l'accès aux grands équipements administratifs situés à Bobigny, de dynamiser les secteurs situés au nord de A 86, ceux du Pont de Bondy et du Petit-Noisy, de relier les centres urbains entre eux et d'offrir à certains quartiers actuellement mal desservis un accès direct et rapide aux transports collectifs. Ce prolongement, d'une longueur de 3 km, entièrement en site propre, comporte quatre stations.

La RATP est maître d'ouvrage et maître d'oeuvre de cette opération. Le coût est évalué à 457 millions de francs. La mise en service intermédiaire est prévue au mieux en 2002.

# VI. LA SÉCURITÉ

## A. LA SÉCURITÉ DES CIRCULATIONS

En 1995 et 1996, s'est poursuivie la mise en place du système de contrôle de vitesse « SACEM simplifié » sur les branches de la ligne A du RER, ligne dont le tronçon central est déjà doté du SACEM qui assure cette fonction. La mise en service complète sur les trois branches est prévue pour la fin de l'année 1996.

Les systèmes dits « de contrôle de vitesse » ont pour objectif d'améliorer la sécurité de la circulation des trains en provoquant un arrêt d'urgence en cas d'erreur de conduite du conducteur, telle que dépassement de vitesse autorisée ou non-respect d'un signal à une indication d'arrêt.

En 1996, est lancé le projet de contrôle de vitesse « KVIM simplifié » sur la ligne B du RER dans le cadre d'ANTARES, conjointement avec la SNCF, sous la forme d'un marché d'études préliminaires avec un groupement de constructeurs.

La sensibilisation du personnel, tant d'exploitation que de maintenance, s'est poursuivie activement, par exemple avec la réalisation d'un film qui a obtenu un premier prix dans son domaine.

En 1995, puis 1996, a été mis en place progressivement l'organisation du retour d'expérience dans les différents départements, une mission de retour d'expérience ayant été créée fin 1994.

Les matériels roulants sont progressivement dotés de dispositifs d'enregistrement des paramètres d'exploitation : après les matériels à roulement fer (MF 88) livrés en 1994, c'est le cas des nouveaux matériels à roulement pneu (MP 89) livrés en 1996, ainsi que des matériels à deux niveaux (MI 2N) destinés à la ligne A du RER ; les matériels anciens en seront dotés à l'occasion d'opérations de modernisation. Ces dispositifs permettent des recueils de données sur les événements de conduite des trains.

## ***B. LA LUTTE CONTRE LA FRAUDE***

Aujourd'hui la fraude visible représente un manque à gagner d'environ 650 millions de francs. Votre commission ne peut que déplorer, une fois encore, cette plaie de notre société.

La lutte contre la fraude est, rappelons le, un élément du plan d'entreprise de la RATP. En 1977, selon la RATP, elle devrait se concrétiser autour de cinq axes :

**Créer une situation de « risque de se faire prendre » par la présence des contrôleurs.**

Cette orientation nécessite d'augmenter le taux de contrôle des voyageurs (aujourd'hui de 1,2 % en moyenne) en améliorant l'organisation du travail des contrôleurs par l'application de plans de lutte antifraude locaux et en augmentant le nombre d'agents présents sur le terrain.

**Disposer de machinistes (pour les autobus) exerçant pleinement le rôle de receveur.**

Cette orientation, déjà engagée par des actions visant à faciliter le travail des machinistes (modification du vignettage du coupon carte orange mensuel, processus de mise en

place de valideurs magnétiques dans les bus, sensibilisation des machinistes au métier de contrôleur,...) sera fermement poursuivie.

**Transformer les agents exerçant une fonction de contrôle en agents commerciaux.**

Cette orientation doit se concrétiser par une diminution du taux de plaintes liées au comportement des agents. Les contrôleurs, comme tous les agents d'exploitation, sont avant tout au service des voyageurs. Ils doivent en permanence avoir un comportement commercial irréprochable, être les ambassadeurs de la RATP auprès des voyageurs.

**Veiller à l'application des amendes et au recouvrement.**

Cette orientation est déjà largement engagée tant en interne, par des actions visant à augmenter à la fois le taux de paiement immédiat et le recouvrement interne, qu'en externe, par les actions entreprises en relation avec le trésor public.

**Avoir trouvé des réponses tarifaires pour les jeunes et les personnes à faibles ressources.**

## **C. LES MOYENS DE LA SÉCURITÉ**

### **1. Les effectifs**

En juillet 1989, avait été élaboré, il faut le rappeler, un « plan sécurité » dont l'objectif était de rendre la RATP « *maîtresse de son espace public, respectable et respectée en tant qu'institution* ». Les services de sécurité se composaient en octobre 1989 de deux entités : la « surveillance générale », émanation de l'exploitation, et le « Groupe d'intervention et de sécurité des réseaux » (GIRP) nouvellement créé.

Dans le cadre de la mise en place du schéma directeur des réseaux, les deux entités ont été fédérées en 1994 sous le vocable du GPSR (groupe de protection et de sécurité des réseaux). Les effectifs spécifiquement dévolus à des tâches relevant de la sécurité des personnes ont évolué comme suit :

1989	320
1990	402
1991	450
1992	481
1993	546
1994	620
1995	710
1996	722

L'effectif dévolu à la sécurité, à la fin 1997, a été fixé à 737 par le plan d'entreprise.

Une organisation spécifique a été progressivement mise en place : le « plan Khéops » répartit les effectifs dans cinq attachements ferroviaires : Paris-Gare de Lyon, Bobigny, Noisiel, Bourg-la-Reine et La Défense, complétés par des « camps de base » implantés dans les centres-bus les plus criminogènes des secteurs concernés : Gonesse, Pavillons-sous-Bois, Flandre et La Maltournée pour le département de la Seine-Saint-Denis ; Charlebourg pour le département des Hauts-de-Seine, et Thiais pour le département du Val-de-Marne. Cette structure permet une gestion de proximité de la sécurité, au plus près des spécificités et des évolutions de la délinquance. Cette démarche trouve toutefois ses limites devant le constat que la RATP n'a pas pour vocation de se substituer à la police garante de la sécurité publique.

## 2. Les infrastructures

Le principe directeur de l'organisation des forces de sécurité est leur déploiement sur le territoire de l'Ile-de-France couvert par les réseaux RATP. Il a conduit à aménager des infrastructures en conséquence.

Des attachements en banlieue sont dimensionnés pour accueillir environ 80 agents : Bourg-la-Reine, pour la zone sud, la Défense pour la zone Ouest, Bobigny pour la zone nord et Fontenay-sous-Bois (en remplacement de Noisiel, attachement provisoire) pour la zone est, Khéops-Paris, implanté depuis janvier 1996 dans la « galette » de la maison de la RATP, peut accueillir 400 agents.

L'ensemble de ce dispositif est piloté à partir d'un nouveau PC 2000, installé dans la « galette » de la maison de la RATP qui comprend deux salles situées à proximité l'une de l'autre. Ces salles sont respectivement utilisées par la RATP et la police nationale.

## 3. Les moyens techniques

Divers moyens techniques concourent à améliorer la protection des personnes et des biens et à lutter contre l'insécurité objective ou subjective (sentiment d'insécurité).

\* **La télésurveillance** : elle consiste à exploiter par détection automatique ou manuelle toute situation apparaissant anormale, dans le but de réduire le nombre de délits commis. C'est un système d'aide à l'intervention des équipes de sécurité de la RATP et de la police nationale.

Décidée en juin 1989, elle fut expérimentée dans quatre stations identifiées comme « à risques » : Strasbourg-Saint-Denis, Réaumur-Sébastopol, Châtelet-Les Halles et République. En 1994 et 1995, les lignes 3/3bis ont été équipées de systèmes identiques.

L'ensemble des grandes gares et pôles du RER intra-muros seront progressivement équipés. La gare d'Auber sera équipée d'un dispositif de télésurveillance en 1996.

\* **Les bornes d'appel** : cet équipement, qui répond à de nombreuses demandes de voyageurs, a pour but de mettre à leur disposition un moyen sûr et fiable de demander du secours en cas d'agression.

A ce jour, 160 bornes ont été installées sur les lignes B et 3/3bis. De nouvelles bornes seront mises en place dans les grands complexes d'échange, en accompagnement de l'opération de télésurveillance, à raison de 5 bornes par site.

\* **La radiolocalisation des bus** : la radiolocalisation des autobus et des véhicules de sécurité par le système AIGLE (aide informatisée à la gestion locale des équipes) recouvre plusieurs objectifs :

⇒ localiser les alarmes et les ressources disponibles les plus proches en vue d'améliorer les délais d'intervention ;

⇒ suivre en temps réel l'évolution du traitement des alarmes ;

⇒ réaliser a posteriori des tableaux de bord sur le traitement des alarmes.

Le système utilise le système de localisation par satellite GPS (Global positioning system). Depuis le mois d'octobre 1994, ce dispositif équipe les lignes de bus 272 (19 bus équipés), 256 (23 bus équipés) ainsi que l'ensemble des véhicules de sécurité. L'extension prévoit l'équipement progressif des lignes de bus les plus criminelles.

\* **La protection périmétrale des terminus** : elle vise à renforcer la protection des sites de garage pour limiter les intrusions et notamment les dégradations de notre matériel par graffiti. 17 sites sont actuellement protégés : les trois derniers réalisés en 1995 concernent Porte-de-Clignancourt, Porte-de-Saint-Cloud et Pont-de-Sèvres.

\* **Le projet radio** : la RATP dispose de deux réseaux radio :

- le réseau radio de surface, mis en service au mois d'août 1994, couvre aujourd'hui un rayon de 35 kilomètres autour de Paris et comprend cinq zones. Les équipes de sécurité peuvent ainsi communiquer avec le PC 2000 sur la fréquence de leur zone et le PC a la possibilité de connecter les zones entre elles ;

- le réseau radio souterrain, en cours de renouvellement et de modernisation : 1996 verra l'expérimentation du nouveau dispositif sur la ligne 1 qui, en cas de succès, sera progressivement étendu aux autres lignes du réseau lourd.

## **CHAPITRE IV**

### **LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN PROVINCE**

Le premier semestre de 1996 a, s'agissant des transports collectifs en province, été dominé par la crise sérieuse causée par la grève des tramways marseillais.

#### **I. LES TRANSPORTS NON URBAINS**

##### ***A. LES CONTRATS ETAT-DÉPARTEMENTS***

Suivant les termes de la circulaire de la direction des transports terrestres du 21 décembre 1994, les aides de l'Etat pour les études, le développement et la promotion des transports collectifs non urbains, s'apprécient sur la base des trois principes d'éligibilité suivants :

- l'aménagement du territoire ;
- l'intermodalité ;
- la modernisation des réseaux existants.

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

En fonction de ces objectifs généraux, l'aide apportée par l'Etat a privilégié cinq domaines d'intervention :

- le renouvellement et le rajeunissement du parc de véhicules : l'aide de l'Etat était au maximum équivalente à celle apportée par le département pour son programme de renouvellement du parc ;

- la promotion portant sur l'information et l'équipement du réseau : fiches horaires, plans de réseaux, Abribus, poteaux d'arrêt ;

- l'aménagement de gares routières ;

- des investissements spécifiques comme la signalisation ou la billetterie ;

- les actions portant sur la modernisation de l'exploitation du réseau : logiciels de gestion financière ou de calcul des prix de revient.

Dans le cadre de la modernisation des réseaux départementaux, l'Etat a participé au financement des nouvelles opérations d'investissement dans les départements suivants :

- Ain : 195.000 francs, étude de restructuration du réseau ;

- Allier : 2.032.381 francs, programme de modernisation ;

- Alpes-Maritimes : 2.000.000 francs, aide exceptionnelle pour la remise en état de la ligne Nice-Digne ;

- Bouche-du-Rhône : 200.000 francs, étude de la complémentarité urbain-non urbain ;

- Haute-Garonne : 90.000 francs, étude sur l'utilisation des lignes ferroviaires en zone urbaine ;

- Jura : 170.000 francs, complément billettique au contrat de modernisation ;

- Loire-Atlantique : 1.026.500 francs, étude des déplacements ;

- Moselle : 1.897.000 francs, programme de modernisation ;

- Puy-de-Dôme : 2.258.000 francs, programme de modernisation ;

- Rhône : 6.150.000 francs, programme de modernisation ;

- Haute-Savoie : 390.000 francs, étude de restructuration du réseau ;

- Tarn : 700.000 francs, programme d'amélioration du service ;

- Haute-Vienne : 12.000.000 francs, centre intermodal d'échanges.



## **B. LES CONTRATS ETAT/RÉGIONS**

En 1995 et en 1996 (au 1er août), les aides de l'Etat aux régions accordées en application de la circulaire de la direction des transports terrestres du 21 décembre 1994, chapitre 63-41, article 40, ont porté sur l'élaboration des schémas régionaux de transports :

- Aquitaine .....	537.191 F
- Auvergne .....	250.000 F
- Champagne-Ardenne.....	126.476 F
- Lorraine.....	207.500 F
- Midi-Pyrénées.....	789.378 F + 290.215 F
- Haute-Normandie.....	300.000 F
- Nord-Pas-de-Calais.....	251.500 F
- Pays-de-la-Loire .....	300.000 F
- PACA .....	182.000 F + 818.000 F
- Rhône-Alpes .....	50.000 F + 1.707.100 F + 7.575.000 F
- Bretagne .....	201.600 F
- Basse-Normandie.....	212.000 F
- Limousin .....	373.000 F

Ces schémas sont élaborés dans la perspective d'un renforcement de la responsabilité et de l'autorité des régions en ce qui concerne l'organisation des transports ferroviaires régionaux (à compléter par SCF pour les contrats de plan notamment).

## **II. LES TRANSPORTS URBAINS**

Les imputations budgétaires correspondantes relèvent du titre VI, chapitre 63-41 :

- les subventions aux infrastructures de transports en site propre (métros, tramways, modes routiers guidés ou non) émanent à l'article 21 ;

- les aides aux études et programmes d'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains, contrats de modernisation Etat/Collectivité, émarginent à l'article 23.

#### **A. SUBVENTION AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE**

##### **\* Opérations subventionnées en 1996**

Au titre de l'exercice 1996, les opérations qui ont été subventionnées ou qui devraient bénéficier d'une ouverture d'autorisation de programme d'ici à la fin du présent exercice sont les suivantes :

- Lille, Val, ligne 2, Mons-Roubaix-Tourcoing ;
- Lyon, métro, prolongement nord de la ligne D ;
- Grenoble, tramway, extensions des lignes 1 et 2 ;
- Rouen, tramway, prolongement de Sotteville-lès-Rouen à Saint-Etienne du Rouvray ;
- Lyon, métro, prolongement sud de la ligne B à Gerland ;
- Saint-Etienne, mise en site propre du tramway ;
- Rennes, Val ;
- Orléans, tramway, ligne 1 ;
- Montpellier, tramway, première ligne.

##### **\* Perspectives pour 1997**

Les opérations susceptibles de bénéficier de l'aide de l'Etat sont les suivantes :

- poursuite des opérations en cours (au 1er août 1996) :
  - . Lille : Val, ligne 2, Lille-Roubaix-Tourcoing ;
  - . Lyon : métro, prolongement sud de la ligne B à Gerland ;
  - . Grenoble : tramway, extension des lignes A et B ;
  - . Rouen : tramway, prolongement à Saint-Etienne du Rouvray ;

- poursuite des autres opérations susceptibles d'être engagées avant la fin 1996 :

- . Rennes : Val ;
- . Orléans : tramway ;
- . Montpellier : tramway ;

- opérations à engager en 1997 :

- . Nantes : réseau express districat et départemental
- . Strasbourg : tramway, ligne B ;
- . Toulouse : Val, ligne B ;
- . Valenciennes : tramway, première tranche ;
- . Nantes : tramway, troisième ligne et extensions des deux lignes existantes ;
- . Clermont-Ferrand : tramway, premier ligne ;
- . Le Mans : tramway sur pneu, première ligne ;
- . Maubeuge : site propre bus.

### ***B. SUBVENTION AUX ÉTUDES ET PROGRAMMES D'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ ET DE LA PRODUCTIVITÉ***

La dotation initiale proposée en 1997 est de 23 millions de francs.

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

- les études de plans de déplacements urbains ;
- 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 ;
- l'accessibilité aux transports publics à tous handicapés, populations exclues.



## EXAMEN PAR LA COMMISSION

Réunie le jeudi 7 novembre 1996, la commission a procédé, sur le rapport de **M. Georges Berchet, rapporteur pour avis**, à l'examen des crédits des Transports Terrestres figurant au projet de loi de finances pour 1997.

A l'issue de l'exposé du rapporteur pour avis, **M. Jean François-Poncet, président** a souhaité rendre compte des récentes conclusions de la commission « Infrastructures et Réseaux » qu'il avait présidée dans le cadre de la préparation du schéma national d'aménagement du territoire.

Il a indiqué que les travaux de cette commission avaient en particulier fait ressortir qu'il n'existait pratiquement pas, jusqu'en 2005, de marge de manoeuvre budgétaire, compte tenu des impératifs liés à la mise en oeuvre du programme autoroutier et qu'en conséquence les réflexions avaient essentiellement porté sur ce qui pourrait se faire entre 2005 et 2015.

**M. Jean François-Poncet, président**, a relevé que la commission avait été guidée dans ses réflexions par un constat éclairant, à savoir que le secteur des transports aériens était celui qui se développait le plus rapidement, venait ensuite le transport autoroutier, tandis que le transport ferroviaire à grande vitesse, stagnant, avait de plus en plus de mal à se financer et que le transport fluvial était en déclin, y compris sur la liaison « Rhin-Main-Danube ». Dans ce contexte, le transport combiné apparaissait comme la priorité absolue.

Revenant ensuite sur le rôle du comité de gestion du FITTVN évoqué par le rapporteur, le président a souligné que les membres élus de ce comité, présidé par le ministre, n'avaient pas le pouvoir de répartir les crédits du fonds et qu'il convenait de regretter que dès la création de celui-ci, les crédits

inscrits dans la loi de finances au titre du plan autoroutier aient fait l'objet d'une débudgétisation pour un montant correspondant à celui réservé à la route dans le fonds.

Le président a enfin insisté sur le rôle déterminant des aéroports internationaux, -à l'instar de ceux de Francfort et de Stuttgart,- pour le développement économique des territoires situés à proximité et mis en relief l'essor de l'espace rural qu'ils étaient susceptibles de favoriser.

**M. Jean Huchon** s'est interrogé sur les raisons pour lesquelles on avait maintenu la subvention de fonctionnement de 5,3 milliards de francs au profit des transports parisiens, alors que les débats sur la loi d'orientation sur l'aménagement et le développement du territoire avait clairement démontré la volonté du Sénat de mettre fin à cette inéquité de traitement entre la région Île-de-France et les autres régions.

**M. Jean François-Poncet, président,** a rappelé que certaines organisations professionnelles n'étaient pas favorables à la prise en charge des transports parisiens par le conseil régional de l'Île-de-France.

Il a considéré qu'à terme, la régionalisation de la SNCF pourrait créer une nouvelle dynamique en ce domaine.

La commission a ensuite émis un **avis favorable** à l'adoption des crédits consacrés aux transports terrestres dans le projet de loi de finances pour 1997, le groupe socialiste votant contre.