

IV - QUESTIONS PROFESSIONNELLES ET ECONOMIQUES

Demande d'information sur la convention RATP Val Service

Pierre FOUR, responsable groupe de soutien au département RER

participe à ce point de l'ordre du jour

M. FOUR : La RATP a repris la maîtrise d'ouvrage de la liaison Orlyval en 1992, sachant qu'elle était auparavant gérée par une entreprise à capitaux privés.

Comme vous le savez, des problèmes financiers importants ont fait que le STP a demandé à la RATP de reprendre cette exploitation. Elle est maître d'ouvrage de la ligne Orlyval, dont elle est chargée de définir l'offre de service, la gestion du patrimoine et la politique commerciale, mais a confié l'exploitation et la maintenance courante à la société RVS détenue à 51 % par URBIEL, filiale à 100 % RATP, à 48 % MATRA et à 1 % SNCF.

La RATP reçoit l'ensemble des recettes des produits de la liaison et finance le fonctionnement de RVS par un forfait annuel d'environ 42 MF qui représente son chiffre d'affaires.

Ce sont les principes généraux du fonctionnement de la liaison Orlyval et des relations entre RVS et la RATP.

La RATP est responsable de la gestion patrimoniale de la ligne et a donc en charge les investissements pour la maintenir à niveau, ce qui est important.

Cependant, le financement n'est pas encore une question d'actualité dans la mesure où la ligne est encore extrêmement récente et a fait l'objet de très peu d'investissements (moins de 2 MF depuis sa création).

Nous travaillons à des simulations d'investissements sur la ligne jusqu'en 2021, date d'échéance des contrats, sachant que nous envisageons environ 200 MF d'investissements jusqu'en 2021 pour maintenir à niveau la liaison Orlyval.

Le PRESIDENT : Le 1 % détenu par la SNCF visait à faire en sorte qu'elle soit présente dans le conseil d'administration.

M. FOUR : En effet, parce qu'un prolongement était envisagé à l'époque.

M. RICHAUD : Dès l'origine du projet, des questions sur sa finalité étaient posées. S'agissait-il de financer une vitrine technologique pour MATRA, de créer une liaison pour une certaine catégorie de voyageurs pouvant payer ce transport, d'une opération politique...

Quoiqu'il en soit, cette initiative privée est entrée dans le giron public par décision du STP de par sa gestion catastrophique. Les contribuables vont être sollicités.

Après le retrait des banques et des investisseurs privés, laissant derrière eux un passif de 1,8 MdF dont 19 MF pour la RATP, il s'agit de renflouer le bateau qui prend l'eau, exit Orlyval, bonjour RVS.

Une nouvelle fois, l'argent public vient au secours d'un projet boiteux et surévalué quant aux résultats. Assurant uniquement la liaison aéroport d'Orly gare RER d'Antony, cette ligne dépend beaucoup de la politique du gouvernement sur le devenir de l'aéroport. L'exclusion des longs courriers, le transfert de la totalité du secteur voyageurs d'Air France sur Roissy, l'étude d'une liaison Villejuif - Orly Sud/Juvisy de la ligne 7 du métro, d'une ligne de tramway à Chevilly-la-Rue, Rungis et Paray-Vieille-Poste et de

la prolongation du TVM à l'est, nous laissent perplexes sur les résultats de trafic à venir pour Orlyval.

Mais qu'importe, la RATP installe une perfusion qui laisse couler 42 MF dans RVS pour couvrir les charges d'affrètement, plus 5 MF pour promouvoir la liaison Val d'Orly. L'affectation de cette ligne à la RATP et la sous-traitance de son exploitation à RVS, dont la concession comme jusqu'en 2001, nous interpellent.

Pourquoi la RATP ne rattache pas complètement cette ligne à son réseau ?

Pourquoi la tarification RATP n'est-elle pas appliquée sur cette ligne ?

Dans le cadre de la construction du 12ème plan et du PDU, dont le leitmotiv est de favoriser le transport collectif, la liaison Val d'Orly nous apparaît être en contradiction avec les résultats attendus.

Le développement du trafic aurait pu être plus probant si la Région avait tenu ses engagements de verser 10 MF par an. Ce qui aurait permis de créer en outre une correspondance avec la ligne C du RER à la Fraternelle.

Quant aux banques qui ont participé aux investissements, elles se voient garantir, grâce à un mécanisme juridique appelé "retour à meilleure fortune", des dividendes, au-delà d'un trafic donné de l'ordre de 1,5 million de voyages, de 95 % des recettes générées au-dessus de cette limite.

La RATP sauve les meubles et qu'obtient-elle en retour ?

Rien, sinon de financer le fonctionnement de RVS, d'assurer la promotion de cette ligne.

Nous revendiquons le rattachement complet de la ligne Val d'Orly à la RATP avec son personnel. De cela découlera la gratuité pour les agents RATP ainsi qu'une modification de la tarification.

Je souhaite faire un aparté : les 10 MF annuels que doit verser la Région servent aux investissements et non uniquement aux installations et au matériel. Ils incluent également la création d'une correspondance avec la ligne C.

M. FOUR : 10 MF par an ne permettent pas de financer un prolongement de ligne, mais uniquement le gros entretien.

M. RICHAUD : C'est encore pire quand on ne les verse pas.

Nous pouvons revendiquer le rattachement complet de la ligne Val d'Orly à la RATP avec bien entendu son personnel, la gratuité pour les agents ainsi qu'une tarification RATP et non une tarification spéciale qui limite l'utilisation de la ligne et fait en sorte qu'elle est réservée à une certaine catégorie de voyageurs.

M. RAULT : La mise en place de cette liaison politique, en octobre 1991, aura fait couler beaucoup d'encre. En effet :

> étude de marché volontairement "surlookée" par MATRA Transport pour l'obtention de cette liaison ;

> liaison scandaleuse pour une certaine catégorie d'usagers.

> et la RATP se mettant aux petits soins pour assouvir les desiderata de la société Orlyval :

- pelliculage des voitures,
- inversement de la "1ère classe",
- 14 missions supplémentaires entre 19 h 30 et 21 h 30 afin d'obtenir un intervalle de 7 mn 30 à Antony pour satisfaire la clientèle "bon chic bon genre" devant potentiellement emprunter cette liaison.

Sur ce sujet, le PDG de la RATP de l'époque -lors d'un conseil d'administration du 28 février 1988- annonçait à qui voulait l'entendre que la recette collectée par la RATP devait se situer aux alentours de 50 à 60 MF par an. Erreur de technocrates ou arguments fallacieux pour séduire certains capitaux ?

En deux ans d'exploitation, le trafic voyageurs n'est pas au rendez-vous de cette liaison aberrante et le passif de la société Orlyval atteint plus de 1,8 milliard de francs, ce qui rend impossible le remboursement des prêts contractés auprès des banques, majoritaires dans cette affaire.

La société Orlyval est conduite à la liquidation judiciaire et un accord intervient le 29 janvier 1993 pour sauver les grands financiers. Les requins au capital ne se mangent pas entre eux, le Syndicat des transports parisiens -qui avait affecté la liaison à la société Orlyval- réaffecte cette desserte à la RATP, mais sous certaines conditions.

Moralité : le service public est le bon samaritain quand il n'y a plus d'argent et qu'il faut sauver certains capitaux. Dans cette affaire, la RATP a subi une perte de plus de 14 MF, auxquels il convient d'ajouter 5 MF pour sa participation au capital.

Les conditions qu'exige le STP de la RATP sont les suivantes :

1. Gratuité de la liaison entre les aéroports d'Orly Ouest et d'Orly Sud ;

2. Fonctionnement de la ligne assuré par une filiale majoritaire de la RATP, URBIEL. L'exploitation est donc assurée par RVS dont la filiale URBIEL à 100 % de capitaux RATP se trouve majoritaire dans RVS à 51 % ;

3. Mise en place d'un mécanisme d'indemnité des banques ayant financé l'intégralité de l'investissement par un mécanisme juridique appelé "le retour à une meilleure fortune" et ce pendant 30 ans, avec une limite de 35 ans. En clair, 95 % des recettes générées par le trafic voyageurs au-dessus de 1,475 million de voyages/an jusqu'en 1996 et de 1,545 million

de voyages/an au-delà de cette date seront attribués aux banques... ce qui, par an, nous amène à une redevance aux banques entre 10 et 14 MF ;

4. Création d'une correspondance de la ligne C du RER avec une gare nouvelle à la Fraternelle. Qu'en est-il ?

5. Renouvellement et grosses réparations de matériels et d'infrastructures font l'objet d'une subvention annuelle de 10 MF votée par le Conseil Régional d'Ile-de-France. Versée pendant 2 ans, cette subvention s'est arrêtée sans que l'on sache le motif. Si nos calculs sont bons, c'est un arriéré de 60 MF que la Région Ile-de-France doit à l'entreprise RATP. Où sont-ils passés, M. le président, car invisibles dans les différents budgets d'exploitation que l'on est appelé à voter en ce lieu ? Pourquoi la RATP ne rappelle-t-elle pas la Région à ses engagements initiaux ?

Concernant la démarche sociale, ce fut comme à l'habitude : la direction du RER de l'époque voulait faire payer aux conducteurs de la ligne B le déficit d'exploitation d'Orlyval. M. SCHWEBEL aurait voulu effectuer une opération d'efficacité économique à l'encontre des conducteurs de la ligne B. D'ailleurs, l'article 7 de la convention RATP/Orlyval explicite bien la démarche de la direction du RER de l'époque. Je cite :

"En tout état de cause, la RATP s'engage à rechercher toute solution permettant de minimiser le coût de ces services supplémentaires".

En octobre 1993, ce fut le fameux troc Schwebellien des postes conducteurs contre des postes à l'antifraude et, finalement, des gains de productivité chez les conducteurs de la ligne B, avec suppression d'emplois, pour éponger une partie du déficit d'Orlyval. Le lourd passif est encore dans la tête de chaque conducteur de la ligne B qui n'a pas digéré l'alibi pour faire passer la pilule.

En 1999, le trafic est toujours aussi chaotique et encore très loin des 4,2 millions de voyageurs par an prévus dès l'origine. Entre 1992 et 1998, soit en 6 années, le trafic moyen est de 1,5 million de voyageurs par an.

Il faut donc encore "sauver les meubles" et l'on fait appel à un département d'exploitation pour une politique de relance de cette liaison. Le département RER, via le directeur de l'unité gares ligne B, va entreprendre la gestion de cette nébuleuse. Faudrait-il dégraisser les effectifs du département CML pour arriver aux objectifs du budget 1999, à savoir - 100 personnes dans le tertiaire.

Chaque année, les charges d'affrètement (rémunération de RVS par la RATP) concernant cette liaison, inscrites au budget d'exploitation de l'entreprise, sont en constante augmentation : 40 MF en 1996, 42 MF en 1997, 43 MF prévus en 1999. Ce qui, pour les élus Autonomes, est inadmissible. La RATP, en versant l'affrètement à RVS, constitue 100 % de ses produits d'exploitation. Sans argent provenant du budget d'exploitation RATP, RVS ne peut fonctionner. Il est donc pour nous, tout naturel que cette liaison soit gratuite pour l'ensemble des personnels de l'entreprise. Il faut donc revoir l'IG 290 C en actant la gratuité de cette liaison aux agents de l'entreprise.

De plus, il est aujourd'hui purement scandaleux que cette liaison ne soit pas accessible avec une carte orange ou d'autres titres de transport. Orlyval, financé à 100 % par la RATP, doit rendre un transport de service public, accessible à tous ; cette liaison doit être démocratisée pour l'ensemble des voyageurs empruntant les transports publics.

Cette tarification spéciale n'a plus lieu d'être et cette liaison, sorte de verrue implantée dans le schéma transport, sera-t-elle incluse dans le programme ORBITALE, dans le 12^{ème} contrat Plan Etat/Région ?

Comme une liaison nébuleuse peut en cacher d'autres, comment ne pas parler du SK6000 à l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, du SK à Noisy-le-Grand. Les déboires financiers des filiales RVS, SDIACDG, ligne Horizon nous laissent particulièrement sceptiques.

M. le président, il est temps d'apporter de la transparence - financière et juridique- sur l'ensemble de ces filiales. Il est tout à fait anormal que vous nous refusiez tout débat en cette enceinte sur l'ensemble du Groupe RATP.

M. BARROIS : M. le président, j'ignore si vous nous avez remis sur table la convention RATP-Région signée le 11 mai 1993 dans un souci de transparence, mais il aurait été bon pour pousser cette transparence plus loin que vous y ajoutiez -nous pensons qu'elle est concomitante- la convention d'exploitation signée le 22 novembre 1993.

M. FONTANIER : Cette convention d'exploitation est en effet intéressante car elle permettrait de ne pas faire d'erreur dans l'appréciation de l'exploitation de la ligne Orlyval.

De plus, cette ligne relevait dans la comptabilité d'un compte dit sectoriel, c'est-à-dire que toutes les recettes et dépenses étaient a priori identifiables et identifiées.

Cela permettrait au comité de disposer d'éléments pour savoir quelles sommes viennent en compensation des dépenses et charges de l'entreprise et quel est le compte de résultat de l'exploitation de la ligne RVS.

Cette convention contient des données intéressantes qui auraient pu éviter que l'on fasse parfois fausse route.

M. MAILLARD : J'ai bien entendu qu'une simulation était à l'étude jusqu'en 2021 et pense que nous aurons des éléments à ce sujet quand vous serez à même de nous les communiquer. Toutefois, il existe une grande incohérence par rapport à ce que nous entendons aujourd'hui concernant les entreprises de transport collectif, notamment vis-à-vis du PDU.

En effet, il concernait à l'origine la limitation de la pollution, avec pour objectif de favoriser l'utilisation des transports collectifs et la situation de RVS, toujours en Ile-de-France et avec la même volonté politique.

Or, s'il faut procéder à des simulations pour savoir ce qui se passera jusqu'en 2021, il vaudrait mieux que la RATP soit très prudente en termes de perspectives entre le PDU et le 12^{ème} Plan.

Nous sommes en droit d'être très interrogatifs concernant l'accès possible des porteurs de carte orange à la ligne RVS.

Il est en effet scandaleux de voir que RVS se trouve totalement isolé de l'Ile-de-France. Il faudra bien se poser la question de savoir pourquoi à un moment donné, car la situation sera tellement incohérente que l'on ne pourra pas y échapper.

M. FOUR : Concernant les comptes sectoriels et de résultats, les recettes dégagées par la liaison Antony-Paris s'élèvent à environ 90 MF et les coûts à 75 MF, ce qui représente un résultat positif.

S'agissant du financement de la Région, elle a en effet versé 10 MF les deux premières années mais s'est arrêtée depuis, sachant que la RATP a dépensé 2 MF, ce qui signifie de toute évidence qu'elle n'avait pas besoin de ces fonds immédiatement.

Au vu des simulations, nous aurons besoin d'argent à partir de 2005 pour procéder à des investissements importants.

M. OUDNI : Avez-vous une garantie de la Région par rapport à cette échéance ?

M. FOUR : Le RER reprendra contact avec la Région avant l'été pour lui présenter des simulations dans la mesure où la convention était valable pour cinq ans, un nouvel accord devant être passé pour financer les investissements.

M. RICHAUD : La convention a été établie pour cinq ans à raison de 10 MF par an, mais seuls deux versements ont été effectués.

M. FOUR : Nous avons passé un accord avec les tutelles pour recevoir 10 MF par an et elles sont en droit de nous demander ce que nous en avons fait. Or, nous n'en avons rien fait à ce jour et il aurait été impossible de leur démontrer que nous avons procédé à un certain nombre d'investissements.

M. RICHAUD : Cela signifie donc que la convention passée ne sert à rien.

M. FOUR : C'est un commentaire.

M. BARROIS : Il nous a été dit qu'une convention nous avait été remise ce matin, mais il s'agit en fait d'une note d'information. La convention que nous avons date du 11 mai 1993.

Il est regrettable qu'elle ne nous ait pas été présentée parallèlement à la convention d'exploitation, ce qui nous aurait permis d'avoir des éclaircissements.

Le PRESIDENT : C'est la convention avec la Région qui nous a été demandée et c'est celle-ci que nous vous avons présentée, mais nous pouvons vous fournir la convention d'exploitation si vous le souhaitez.

J'ai entendu les questions que vous avez posées, sachant que j'ai suivi de très loin ce dossier il y a quelques années, dont tout le monde sait qu'il est issu de la volonté d'un industriel de disposer d'une vitrine en matière de nouvelles technologies.

Je rappelle en effet que MATRA avait à l'époque le souci de montrer qu'ARAMIS et le Val fonctionnaient.

Or, en particulier pour le Val, il était important de pouvoir développer une application française dans la mesure où c'est la condition pour pouvoir vendre à l'étranger.

La pression a donc été exercée par les industriels sur le gouvernement de l'époque pour que ce projet soit présenté dans des conditions permettant de l'engager.

Heureusement, la RATP a su sauvegarder sa crédibilité par rapport aux discours qu'elle avait tenus à l'époque sur les estimations de trafic, qui lui avaient toujours semblé largement surdimensionnées.

Cela lui a permis de démontrer le sérieux de ses estimations et de se mettre en bonne position pour récupérer une infrastructure qui a été la meilleure affaire de l'année pour elle, pour ne pas dire de la décennie, dans la mesure où elle ne lui a rien coûté.

Il faut savoir par ailleurs que tout un débat avait eu lieu à propos de la desserte d'Orly et que l'on avait évoqué des solutions RATP : le prolongement de lignes de métro, de tramway, de la ligne C du RER SNCF et Orlyval.

La desserte d'Orly représentait un important projet à réaliser et l'on ne peut pas dire que la solution mise en œuvre soit idéale, mais elle a généré un barreau supplémentaire de dessertes en banlieue en termes de transports collectifs, ce qui a permis de structurer l'offre et la demande dans ce secteur en matière de déplacements.

De plus, cette solution offrait des possibilités d'extension, que ce soit à travers le prolongement de la ligne C ou d'autres lignes dans le cadre des réflexions menées sur Orbitale pour le prochain contrat de plan.

C'est donc en effet une ligne avec rupture de charge, mais elle établit une liaison de banlieue à banlieue intéressante et pouvant éventuellement être prolongée.

Je ne suis donc pas aussi pessimiste que vous en disant que cette infrastructure n'était pas intéressante à réaliser.

M. OUDNI : Je ne connais pas beaucoup de banlieusards qui sont prêts à payer 50 F pour un ticket.

Le PRESIDENT : Je voulais évoquer dans un premier temps l'organisation. Quant au rattachement à la RATP, il fallait passer d'une situation périlleuse et difficile à une solution permettant de continuer à exploiter et à valoriser cette infrastructure, qui avait des qualités intrinsèques et qui a su démontrer sa fiabilité dans le cadre d'un certain type de demandes.

La RATP a opté pour une solution avec ses partenaires, mais de manière à sauvegarder certains intérêts bancaires privés.

En effet, cette opération concernait également la collectivité et il fallait aussi faire en sorte de rembourser l'investissement qui avait été fait, d'où les mesures qui ont été prises s'agissant d'un retour partiel de ce dernier vers les banques.

Vos questions dépassent les pouvoirs de la RATP et moi-même concernant le rattachement complet de cette ligne au réseau RATP avec ce que cela implique vis-à-vis des voyageurs d'une manière générale (l'utilisation d'une tarification banalisée) et des personnels (la gratuité), mais je m'en ferai le porte-parole auprès de la direction générale.

Il est cependant évident que la décision ne lui appartient pas.

M. MAILLARD : J'ai bien entendu ce que vous avez dit du cadre de la contractualisation qui sera étudié par la RATP, la SNCF et le STP en avril prochain. Cela fait bien des sujets qui doivent être abordés, sinon il ne sert à rien de parler de contractualisation. C'est la raison pour laquelle j'insiste sur le fait que la direction de la RATP est concernée.

Le PRESIDENT : Je ne dis pas que cela ne nous concerne pas ; nous nous occupons d'ailleurs sérieusement de cette ligne qui a progressé.

M. GRASSULLO : Cette affaire ne concerne pas uniquement le fait que M. LAGARDERE voulait une vitrine dans la mesure où elle a porté préjudice à la RATP par rapport à son périmètre d'activité.

Nous avons vu apparaître Jet Bus et Orlybus et avons vécu quelques complications en termes de concurrence dans la mesure où le STP a implanté des sociétés privées sur la zone d'activité de la RATP.

Il faut resituer les raisons pour lesquelles nous devons faire avec ce "coquillard". J'entends bien qu'il représente un barreau complémentaire en matière de liaisons de banlieue à banlieue, mais je ne crois pas que les pouvoirs publics envisagent un voyage à 50 F en disant qu'il faut donner la priorité à ces liaisons.

Le PRESIDENT : Pour répondre à M. MAILLARD, il est clair qu'il s'agit d'un sujet dans lequel la RATP est partie prenante, mais la décision ne dépend pas d'elle.

M. RAULT : Comment ferez-vous pour récupérer les 10 MF actés par la convention ?

Le PRESIDENT : La Région nous aide bien depuis quelque temps dans le cadre de toutes les opérations de qualité que nous mettons en place, que ce soit en matière d'accessibilité ou de bus propres, par exemple.

La réponse de M. FOUR était claire : certes, la dette s'accumule et la Région a pris des engagements vis-à-vis de la RATP, mais je suis certain qu'elle les assumera quand nous aurons besoin d'elle.

Pour l'instant, elle préfère placer son argent dans des actions pouvant déboucher sur le terrain, ce qui n'est pas le cas pour Orlyval.

M. MORICE : Nous avons évoqué depuis ce matin deux conventions que l'entreprise n'a pas fait respecter, dont celle passée avec Eurodisney.

Le PRESIDENT : Elle l'a fait respecter.

M. MORICE : Par quels artifices ! De telles conventions posent le problème de la crédibilité de la RATP.

Le PRESIDENT : J'ai bien entendu. Je dirai à Henri SCHWEBEL, que vous avez cité gentiment dans cette instance, qui était le responsable du RER à l'époque, une cheville ouvrière de la discussion sur les problèmes de contractualisation, d'intégrer votre demande dans le cahier des charges.

M. RAULT : Qu'en est-il du SK de Roissy ?

Le PRESIDENT : Je n'en ai pas parlé dans la mesure où je n'ai pas de nouveaux éléments par rapport à ceux que je vous ai fournis il y a quelques semaines, mais la situation se présente relativement mal avec ADP¹.

La RATP s'est trouvée peu à peu prise dans un engrenage qui l'amène à faire ce qu'elle peut sur le plan technique, sachant qu'elle ne peut pas faire de miracle quand un système a atteint ses limites techniques ou que des problèmes de desserte se posent.

C'est le cas à ma connaissance pour les deux lignes de SK.

La ligne 1 est difficile sur le plan technologique dans la mesure où elle est longue, avec des virages, et comporte beaucoup d'inter stations. Elle va bien au-delà du transport hectométrique de ce qui étaient censées être ses capacités sur le papier.

Des hypothèses ont été faites au départ quant à son éventuelle adaptation, mais le niveau de fiabilité et de disponibilité de l'équipement en général n'est pas compatible avec le cahier des charges initial.

Par exemple, la vitesse de déplacement avait été fixée à 10 mètres par seconde, ce qui correspond à une très mauvaise disponibilité, et l'on a amélioré cette dernière en redescendant à 7 mètres par seconde.

Par ailleurs, la prise de câbles s'effectue difficilement, ce qui entraîne des arrêts complets dans certaines interstations et pose des problèmes dans la mesure où l'ensemble du système s'écroule, (son réarmement demandant une heure ou deux), et entraîne de réelles difficultés en termes d'exploitation.

La ligne 2 rencontre quant à elle d'autres problèmes. Elle est plus simple et s'inscrit tout à fait dans les capacités du système. Nous devrions donc pouvoir à peu près respecter le cahier des charges, mais un problème de vibrations se pose s'agissant de l'hôtel Sheraton qu'elle traverse, ce qui n'est pas dû à la RATP mais à la façon dont la plate-forme a été construite à l'origine.

Une tractation est en cours à ce sujet avec le gouvernement, qui fait partie à la fois du conseil d'administration de la RATP et de celui d'ADP. Il prendra une décision fin avril.

Première solution : on décide de tout abandonner -nous discuterons dans ce cas de la question de savoir qui paiera le surcoût, la RATP ayant un minimum de 350 MF à

¹ Aéroports de Paris

prendre à sa charge-, le gouvernement autorise ADP à opter pour une autre technologie et nous repartons pour cinq ans.

Deuxième solution (c'est notre proposition de base) : l'exploitation continuera en tenant compte de garanties que la RATP s'engagera à respecter, qui constituent en un niveau un peu dégradé en termes de vitesse et un degré de fiabilité raisonnable, sachant que nous nous étions engagés sur la ligne 1 à un arrêt par mois, mais qu'il s'est agi ces derniers temps d'un arrêt par semaine.

Il faut savoir cependant que nous n'aurions jamais mis METEOR en service ou prolongé des lignes si nous avions attendu de trouver la solution parfaite.

Nous en sommes à 99 % d'utilisation du matériel sur METEOR, mais les taux sont les mêmes pour les lignes 1 et 2. Le problème ne réside pas tant dans la disponibilité que dans le fait que les arrêts sont difficiles à gérer.

Troisième solution : la ligne 1 sera abandonnée parce que le taux de disponibilité est insuffisant -les conditions de cette indisponibilité étant très difficiles à vivre pour les voyageurs avec bagages et pour l'image de marque d'ADP - et la ligne 2 sera exploitée avec le SK.

En tout cas, la RATP a demandé qu'une décision soit prise pour les lignes 1 et 2. En effet, faire travailler des personnes sur un système qui ne se met pas en place depuis des mois est très difficile, sachant que cela continue à consommer du temps et de l'argent.

Le conseil d'administration d'ADP tranchera fin avril et nous ne prenons pas la parole à ce sujet dans la mesure où il est entre les mains d'experts n'appartenant pas à la RATP.

M. MAILLARD : Risquons-nous une convention avec l'Hôtel Sheraton ?

Le PRESIDENT : Pas nous, mais ADP oui.

M. OUDNI : Si nous mettons bout à bout les problèmes que nous avons rencontrés au cours des dix dernières années avec les deux SK, RVS et Eurodisney, cela représente quelques millions de francs.

Ce type de gaspillage pose question quant à la façon dont les négociations se sont déroulées et aux responsabilités politiques de la RATP.

De plus, comparé à votre refus sur la demande d'un demi poste de biologiste, " la pilule a du mal à passer ".

Nous pouvons établir certaines comparaisons, mêmes si elles ne sont pas toujours justes, entre l'investissement et le fonctionnement, sachant qu'au bout du compte les contribuables et les salariés de la RATP paient. Nous avons de quoi être en colère et il ne faut pas s'étonner que le ton monte parfois.

M. GILLARD : Vous avez dit précédemment que la RATP était en charge, à travers sa filiale URBIEL, de la gestion et de la maintenance patrimoniales des voies, stations et matériels.

Aurons-nous le loisir dans le cadre de révisions lourdes, pour limiter le gaspillage, de récupérer ces voies, stations et matériels dans les secteurs MTPI qui maîtrisent parfaitement ces techniques ?

En effet, certains ont déjà travaillé il y a quelques années sur Val 2000 en réparant une caisse qui avait été très abîmée, ainsi qu'à Saint-Ouen et Championnet dans le cadre de travaux de peinture.

M. FOUR : Je peux simplement vous dire que MTPI aura la maîtrise d'œuvre de ces travaux.

Quant à la réalisation, nous verrons le moment venu.

M. STIQUEL : Quelles sont les banques ayant un meilleur retour sur fortune ?

M. FOUR : La banque leader est INDOSUEZ, mais des dizaines d'autres banques, notamment d'Asie, sont concernées.

Le PRESIDENT : Merci beaucoup M. FOUR.

