

N° 89

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2001-2002

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 novembre 2001.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 2002, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME XVIII

TRANSPORTS TERRESTRES

Par M. Bernard JOLY,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Gérard Larcher, *président* ; Jean-Paul Emorine, Marcel Deneux, Gérard César, Pierre Hérisson, Jean-Marc Pastor, Mme Odette Terrade, *vice-présidents* ; MM. Bernard Joly, Jean-Paul Émin, Patrick Lassourd, Bernard Piras, *secrétaires* ; MM. Jean-Paul Alduy, Pierre André, Philippe Arnaud, Gérard Bailly, Bernard Barraux, Mme Marie-France Beauvils, MM. Michel Bécot, Jean-Pierre Bel, Jacques Bellanger, Jean Besson, Claude Biwer, Jean Bizet, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Dominique Braye, Marcel-Pierre Cleach, Yves Coquelle, Gérard Cornu, Roland Courtaud, Philippe Darniche, Gérard Delfau, Rodolphe Désiré, Yves Detraigne, Mme Evelyne Didier, MM. Michel Doublet, Paul Dubrulle, Bernard Dussaut, André Ferrand, Hilaire Flandre, François Fortassin, Christian Gaudin, Mme Gisèle Gautier, MM. Alain Gérard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Charles Guené, Mme Odette Herviaux, MM. Alain Journet, Joseph Kerguéris, Gérard Le Cam, Jean-François Le Grand, André Lejeune, Philippe Leroy, Jean-Yves Mano, Max Marest, René Monory, Paul Natali, Jean Pépin, Daniel Percheron, Ladislav Poniatowski, Jean-Pierre Raffarin, Daniel Raoul, Paul Raoult, Daniel Reiner, Charles Revet, Henri Revol, Roger Rinchet, Claude Saunier, Bruno Sido, Daniel Soulage, Michel Teston, Pierre-Yvon Trémel, André Trillard, Jean-Pierre Vial.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (11^{ème} législ.) : 3262, 3320 à 3325 et T.A. 721.

Sénat : 86 et 87 (annexe n° 22) (2001-2002).

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	4
CHAPITRE I^{ER} - LES GRANDES DONNÉES BUDGÉTAIRES	6
CHAPITRE II - LE SYSTÈME FERROVIAIRE	8
I. LA SNCF	9
A. LE TRAFIC DE VOYAGEURS	9
B. LE TRAFIC DE MARCHANDISES	10
C. LE RÉSEAU TRANSEUROPEËN DE FRET FERROVIAIRE	12
D. LES « CORRIDORS DE FRET EUROPEËN »	13
E. LE RÉSEAU FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE	14
a) Le TGV Sud-Est (ex-Méditerranée)	15
b) Le TGV Est-Européen	16
c) Le TGV Rhin-Rhône	18
d) Le TGV Aquitaine	20
e) Le TGV Bretagne-Pays-de-La-Loire	21
f) Le TGV Sud-Européen	22
g) Le projet Lyon-Turin	23
F. L'ACHÈVEMENT DE L'ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU	25
G. LA SITUATION ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE	26
1. <i>La situation comptable de l'entreprise et du groupe</i>	26
2. <i>La dette</i>	30
H. LA DÉLINQUANCE ET LA FRAUDE	31
1. <i>La délinquance</i>	31
2. <i>La fraude</i>	34
II. RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE	35
CHAPITRE III - LA RATP	38
A. L'ÉVOLUTION DU TRAFIC	38
B. LA SITUATION COMPTABLE DE L'ENTREPRISE	39

C. L'INVESTISSEMENT.....	41
1. <i>La modernisation des équipements</i>	41
2. <i>Les nouvelles lignes</i>	43
D. LA DÉLINQUANCE ET LA FRAUDE.....	44
E. LA PRÉVENTION DES CONFLITS À LA RATP : LES PROCÉDURES « D'ALARME SOCIALE »	46
CHAPITRE IV - LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN PROVINCE.....	47
EXAMEN EN COMMISSION	51

Mesdames, Messieurs,

Le projet de budget affecté aux transports terrestres, à la route, à la sécurité routière et à l'aviation civile pour 2002, est de 9,292 milliards d'euros contre 8,637 milliards d'euros en 2001, soit une hausse de 7,58 %.

Les autorisations de programmes demandées s'élèvent à 2,333 milliards d'euros contre 2,215 milliards d'euros en 2001, soit une augmentation de 5,32 %.

On rappellera que le Gouvernement a procédé l'année dernière à une modification de la nomenclature budgétaire qui rend difficile l'identification des crédits affectés aux seuls transports terrestres. C'est le cas de la fusion des crédits destinés aux routes, aux transports terrestres, aux voies navigables et au transport aérien au sein d'un même fascicule.

Les agrégats sont désormais présentés non plus en fonction du mode de transport et de sa localisation, mais en fonction du « service rendu ». Ces agrégats dits transversaux permettent d'identifier les grandes catégories de dépenses. Ils sont au nombre de trois :

– l'agrégat 23 intitulé « modernisation et développement des réseaux d'infrastructures », qui regroupe les crédits consacrés par l'Etat aux investissements sur le réseau ferroviaire et ceux des voies navigables. La dotation inscrite à ce titre (2,687 milliards d'euros) est en progression légère de 0,7 % sur 2001 (2,668 milliards d'euros). Elle est pour l'essentiel constitué du chapitre 45-43 qui porte contribution aux charges d'infrastructures ferroviaires et au désendettement (2,376 milliards d'euros en 2002 contre 2,598 milliards d'euros en 2001). Les voies navigables apparaissent pour un montant « négligeable » : moins de 63 millions d'euros ;

– l'agrégat 24 intitulé « transport de voyageurs », regroupant les moyens accordés aux transports collectifs urbains de province, aux transports collectifs en Ile-de-France, aux transports collectifs régionaux et

départementaux, ainsi qu'aux études et recherches dans le domaine des transports terrestres (2,529 milliards d'euros en 2002 contre 1,951 en 2001) progresse de 29,6 % ;

– l'agrégat 26 intitulé « politiques sociales » regroupant pour l'essentiel les crédits de compensation des tarifs sociaux et les subventions aux régimes de retraites (2,542 milliards d'euros en 2002 contre 2,642 milliards d'euros en 2001) enregistre une baisse de 3,7 %. Les subventions au régime général de retraite de la SNCF et à divers régimes sociaux représentent l'essentiel des dotations de cet agrégat.

Donc, au total, les crédits affectés au système ferroviaire et aux transports collectifs terrestres hors transport combiné (RATP, transports collectifs urbains) s'élèveront en 2002 à 7,707 milliards d'euros contre 7,077 milliards d'euros en 2002 soit une hausse sensible de 8,9 % et représentent environ 83 % du budget global des transports.

Les crédits d'intervention du titre IV en faveur du **transport combiné** devraient s'élever à 39,8 millions d'euros en 2002 ; les crédits d'investissement prévus à ce titre s'établiraient à 13,01 millions d'euros.

CHAPITRE I^{ER}

LES GRANDES DONNÉES BUDGÉTAIRES

Sur un total de 9,2 milliards d'euros pour le budget des transports tous modes confondus hormis les ports maritimes et la marine marchande, les moyens de paiement des transports terrestres demandés pour 2002 s'élèvent à 7,6 milliards d'euros, soit 83 % de l'ensemble.

Les autorisations de programme s'établissent à 725,1 millions d'euros pour 2002.

Les dépenses ordinaires sont constituées en quasi-totalité de dépenses d'intervention publique et représentent 93 % des crédits des transports terrestres ; elles sont en légère progression pour 2002 (7,85 milliards d'euros contre 7,65 milliards d'euros en 2001).

Notons surtout l'accroissement des dotations aux services régionaux des voyageurs (1,5 milliard d'euros en 2002 contre 479 milliards d'euros en 2001), tandis que la contribution aux charges d'infrastructures ferroviaires, versée par l'Etat à RFF, baisse de 221 millions d'euros.

La contribution de l'Etat aux transports collectifs en Ile-de-France enregistre une progression de 9,7 millions d'euros.

Relevons que les charges de retraites de la SNCF devraient progresser de 74 millions d'euros.

Le tableau ci-après récapitule les grandes catégories de dépenses (regroupées par titres) de la partie « transports » de la nouvelle section III « Transports et sécurité routière » du « bleu » du ministère de l'équipement, des transports et du logement.

Soulignons que les transports terrestres sont concernés par les agrégats 23, 24 et 26.

RÉCAPITULATION PAR AGRÉGAT : CRÉDITS PAR TITRE

(en euros)

CRÉDITS						
	Agrégats	Dépenses ordinaires		Dépenses en capital		Total pour 2002
		Titre III	Titre IV	Titre V	Titre VI	
14	Développement du réseau routier national	4 810 000		534 445 000	25 105 000	564 360 000
15	Entretien et réhabilitation du réseau routier national	179 750 000	18 140 000	384 120 000		582 010 000
16	Sécurité routière et exploitation de la route	26 531 400	1 982 000	24 598 000	1 538 000	54 649 400
23	Modernisation et développement des réseaux d'infrastructures des réseaux ferroviaires et des voies navigables		2 376 470 000	2 103 000	309 062 000	2 687 635 000
24	Transport de voyageurs		2 308 870 000	4 865 000	215 360 000	2 529 095 000
25	Transport de marchandises		48 662 000	1 615 000	14 542 000	64 819 000
26	Politiques sociales	91 500	2 542 857 000			2 542 948 500
27	Aviation et aéronautique civiles			263 737 000	3 049 000	266 786 000
	Totaux	211 182 900	7 296 981 000	1 215 483 000	568 656 000	9 292 302 900

CHAPITRE II

LE SYSTÈME FERROVIAIRE

Les systèmes ferroviaires de l'Union européenne sont désormais soumis au droit communautaire.

Jusqu'en 1998, le droit européen, en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire, était fondé sur trois textes :

- la directive 91-440 relative au développement des chemins de fer communautaires ;
- la directive 95-18 relative aux licences des entreprises ferroviaires ;
- la directive 95-19 relative à la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et à la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure.

L'article 10 de la directive 91-440 prévoyait :

- pour les entreprises ferroviaires, des droits d'accès et de transit dans les Etats membres où sont établies les entreprises ferroviaires qui constituent ces regroupements, ainsi que des droits de transit dans les autres Etats membres, pour les services de transports internationaux entre les Etats membres où sont établies les entreprises constituant lesdits regroupements.

En 1998, la Commission européenne a présenté un ensemble de propositions, constituant le « paquet ferroviaire », visant à réformer les directives 91-440 et 95-18 et à refondre la directive 95-19 dans le sens d'une plus grande ouverture des réseaux.

Les négociations qui ont suivi ont abouti à trois directives en date du 26 février 2001 sont le fruit de cet accord :

- la directive 2001-12 modifiant la directive 91-440 relative au développement des chemins de fer communautaires,
- la directive 2001-13 modifiant la directive 95-18 relative aux licences des entreprises ferroviaires ;

– la directive 2001–14 relative à la répartition des capacités d’infrastructure ferroviaire, la tarification de l’infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, qui abroge la directive 95–19.

Publiées au Journal officiel des communautés européennes du 15 mars 2001, ces directives définissent principalement les règles d’accès au réseau, les principes de tarification et les procédures d’attribution des sillons.

S’agissant des règles d’accès au réseau, notons que l’article 1-11 de la directive 2001–12, modifiant l’article 10 de la directive 91–440, prévoit que les entreprises ferroviaires de l’Union européenne, titulaires d’une licence, pourront offrir, à partir de 2003, sur les lignes ferroviaires constituant le réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF) défini à l’article 1–12, des services du fret internationaux, quel que soit le mode d’exploitation retenu.

I. LA SNCF

A. LE TRAFIC DE VOYAGEURS

Le tableau suivant donne l’évolution, depuis 1996, du trafic voyageurs de la SNCF sur le réseau principal, d’une part, (avec la répartition entre trains grandes lignes et services régionaux) et sur le réseau d’Ile de France, d’autre part :

en milliards de voyageurs-kilomètres	1996	1997	1998	1999	2000
réseau principal					
– TGV	24,8	27,6	30,0	32,3	34,8
– Autres trains grandes lignes ¹	18,9	17,5	17,5	16,8	16,9
Total grandes lignes¹	43,7	45,1	47,5	49,1	51,7
Services régionaux hors Ile-de-France (SRV)	7,2	7,5	7,7	8,0	8,5
Total réseau principal	50,9	52,6	55,2	57,1	60,2
Services régionaux Ile-de-France ²	8,9	9,2	9,3	9,1	9,7
Ensemble du trafic voyageurs	59,8	61,8	64,5	66,2	69,9

Après avoir subi les répercussions des mouvements sociaux SNCF de l’automne 1995, le trafic voyageurs a enregistré depuis 1996 une nette

¹ hors trafic des express d’intérêt régional

² y compris trafic des express d’intérêt régional

progression. L'ensemble du trafic voyageurs a augmenté de 3,4 % en 1997, de 4,4 % en 1998 et de 3,3 % en 1999.

La croissance du trafic voyageurs s'est poursuivie en 2000 avec une progression de 5,5 %.

- Le trafic du réseau principal évolue de manière positive (+ 3,3 % en 1999 et + 5,3 % en 2000), du fait en grande partie de l'évolution du trafic des TGV (+ 7,4 % en 1999 et en 2000).

Les premiers résultats pour 2001 indiquent un ralentissement de la progression du trafic sur le réseau principal, en grande partie dû aux mouvements sociaux du printemps : +1,9 % seulement au premier semestre 2001 par rapport au premier semestre 2000.

Le trafic régional voyageurs (SRV) a, pour sa part, enregistré des hausses de 2,7 % en 1998, de 3,9 % en 1999 et de 6,5 % en 2000.

- Le trafic de l'Île-de-France a repris, en 1997, une évolution favorable, qui est confirmée par les résultats de 1998 (+1,2 %) et 1999 (+3,3 %). En 2000, il est en augmentation de 6,6 % par rapport à 1999, notamment en raison du succès de la carte « Imagine R ». Au premier semestre 2001, on enregistre une croissance de 3% par rapport à la même période de 2000.

Relevons que la **mise en service du TGV Méditerranée** devrait avoir des effets positifs, dès le second semestre 2001, sur l'évolution du trafic voyageurs.

Pour les années 2001 et 2002, la SNCF s'est fixée pour objectif une croissance de trafic de l'ordre de 3 % par an.

B. LE TRAFIC DE MARCHANDISES

Le tableau ci-dessous indique l'évolution, depuis 1995, du trafic de marchandises de la SNCF exprimé en milliards de tonnes/kilomètres :

1995	1996	1997	1998	1999	2000
46,56	48,31	52,6	52,7	52,1	55,4

Après une reprise amorcée en 1993 et la « pause » de 1995, le trafic a repris sa progression en 1996 en augmentant de 3,8 %, retrouvant ainsi son niveau de 1992.

En 1997, le trafic a augmenté de 8,9 %.

Après une stabilisation en 1998, le trafic a enregistré une baisse de 1 % en 1999. Le transport combiné a, quant à lui, régressé de 1,1 %, la baisse ayant surtout porté sur le transport international (- 2,2 %).

Si l'année 2000 s'est traduite par une progression de 6,2 % (7,1 % pour le trafic habituel et 3,5 % pour le trafic combiné), les premiers résultats de l'année 2001 font apparaître une inquiétante baisse de trafic (- 5,1 % au premier trimestre) par rapport à la même période de l'année précédente, la baisse étant particulièrement nette pour le trafic combiné.

On sait que le ministre chargé des transports s'est fixé pour priorité le doublement de fret ferroviaire sur la période 2000-2010. Cet objectif, inscrit au demeurant dans le schéma de services collectifs de transport de marchandises, est-il d'ores et déjà hors d'atteinte ?

Quelle fut, en tout cas, l'évolution du transport combiné « rail-route » depuis quatre ans ?

Après un trafic de 13,9 milliards de tonnes/kilomètre (GT. km) en 1997, le **transport combiné rail-route** a connu un recul en 1998 avec 13,4 Gt.km et en 1999 avec 13,3 Gt.km. L'année 2000 a vu se confirmer la reprise enregistrée à partir de juin 1999, avec 13,8 Gt.km, en hausse de 3,5 % par rapport à 1999.

On soulignera qu'en 2000, les opérateurs ont été conduits à refuser du trafic dans l'attente de la réalisation des travaux nécessaires.

Le premier trimestre 2001 s'est, en tout cas, traduit par de très mauvais résultats, en réduction de 12 % par rapport au premier trimestre 2000.

Ces baisses ont moins affecté le trafic national (- 7 %) que le trafic international (- 11 % pour le trafic bilatéral et - 17 % pour le trafic de transit).

Le transport combiné rail-route, qui représentait, en 2000, 25 % du trafic de fret ferroviaire (contre 15 % en 1990) devrait de nouveau occuper, en 2001, une part estimée entre 12 et 15 % des transports à plus de 500 kilomètres.

Ceci est inquiétant.

De l'aveu même de la SNCF, la qualité du service de transport combiné reste très insuffisante : 20 à 25 % des trains sont en retard par rapport à l'heure limite de remise dans les terminaux.

Dans le cadre de l'objectif de doublement du fret ferroviaire à l'échéance de dix ans, avec 100 Gt.km à cet horizon, la part du transport combiné dans le fret devrait pourtant -en tout cas tel est l'objectif gouvernemental- atteindre 40 % contre 25 % aujourd'hui.

Lors de son audition devant votre Commission des Affaires économiques le 30 octobre dernier, le ministre chargé des transports a notamment déclaré que *« pour les longues distances et pour les zones sensibles en particulier, il est certain que la mise des camions sur le rail était l'élément qui convenait le mieux »*.

En conséquence, le ministre s'est engagé à contribuer à l'équilibre du premier service de mise en œuvre sur la ligne historique de Modane mais aussi à combler le déficit.

« Avec ce que l'on va faire dans les Alpes, a-t-il souligné, dès la fin de l'année prochaine et au moment des travaux qui vont s'effectuer pour mettre au gabarit B1 le tunnel du Mont-Cenis, il passera l'équivalent de 50.000 camions par le fer. Quand les travaux seront finis en 2005, ce sont 300.000 camions qui utiliseront le rail. Quand la ligne nouvelle Lyon-Turin sera achevée, c'est un million de camions qui passeront par le fer . »

« Dans les Pyrénées, a-t-il ajouté, 96 % du trafic terrestre passe actuellement par la route et 4 % par le fer. Une démarche franco-espagnole devrait permettre de favoriser le passage du trafic de marchandise par le rail dans cette zone sensible. »

C. LE RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE FRET FERROVIAIRE

Le principe d'un réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF) a été retenu dans le cadre des discussions relatives au « paquet ferroviaire » déjà évoqué.

Sur les lignes ferroviaires constituant ce réseau, toute entreprise ferroviaire de l'Union européenne, titulaires d'une licence, pourra offrir, à partir de 2003, des services de fret internationaux, quel que soit le mode d'exploitation retenu.

Ces services pourront par ailleurs être étendus au-delà des limites de chacune des lignes du RTEFF aux lignes d'accès, soit sur un trajet de 50 km, soit sur une distance couvrant 20 % de la longueur du parcours total du convoi, la plus longue des deux distances étant retenue. Le réseau sera étendu à l'ensemble du réseau ferroviaire européen en 2008.

La mise au point du RTEFF devra s'accompagner d'importants efforts en termes d'interopérabilité des réseaux.

La directive n° 2001-16 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel a été adoptée par le Conseil et le Parlement européen le 19 mars 2001.

Un décret n° 2001-129 du 8 février 2001 portant transposition de la directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 a traité de l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse.

D. LES « CORRIDORS DE FRET EUROPÉEN »

● **Le corridor Belifret** reliant Anvers, Bruxelles, Luxembourg, Lyon, Turin, Gênes, La Spezia et Gioia Tauro en Italie, a fait l'objet d'un accord signé entre Réseau ferré de France (RFF), la SNCF, les chemins de fer belges, luxembourgeois et italiens, le 26 novembre 1997.

Par un second accord intervenu le 27 février 1998, ce corridor de fret a été étendu à Marseille et à l'Espagne (Barcelone et Valence) à compter du 24 mai 1998 et à Milan le 24 octobre 1998.

Le corridor Belifret a enregistré un trafic de 500.000 tonnes en 1998, de 700.000 tonnes en 1999 (soit 40 % de plus qu'en 1998) et de 1.000.000 tonnes en 2000 (soit également 40 % de plus qu'en 1999).

Il convient de prendre acte de ce succès et réfléchir aux moyens de l'amplifier.

● Un corridor Est-Ouest reliant Glasgow en Grande Bretagne à Sopron, situé à la frontière austro-hongroise, a été créé le 3 mars 1999. Sont desservis, en France, Le Havre, Dunkerque et Strasbourg via Metz. Ce corridor a pour vocation de permettre au mode ferroviaire de capter un trafic aujourd'hui limité, mais ayant une bonne potentialité de croissance avec les perspectives d'ouverture de l'Union Européenne vers l'Est de l'Europe.

A chacun de ces corridors de fret est associé un ensemble de sillons, construit d'un commun accord par les gestionnaires d'infrastructure, et permettant une circulation transfrontalière continue des trains de fret sur un axe international.

L'ensemble des corridors devrait prendre son essor dans le cadre du Réseau Trans Européen de Fret Ferroviaire (RTEFF) avec le développement de l'interopérabilité, tant technique qu'administrative, entre les entreprises ferroviaires.

E. LE RÉSEAU FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE

Pour le réseau ferroviaire à grande vitesse, les principales données et perspectives sont les suivantes en 2001 et 2002 :

- le TGV Sud-Est a été mis en service le 10 juin 2001 ;
- la convention de financement de la première phase du TGV Est-européen a été signée le 7 novembre 2000. Les études d'avant-projet détaillé se sont achevées à l'automne 2000. L'objectif de mise en service du projet est fixé à 2006 ;
- l'enquête d'utilité publique de la branche « Est » du TGV Rhin-Rhône s'est déroulée en juin et juillet 2000, en vue d'une déclaration d'utilité publique d'ici fin 2001 ;
- la branche « Sud » du TGV Rhin-Rhône a donné lieu à un débat public au cours du premier semestre 2000 ;
- l'enquête publique de la partie française du projet franco-espagnol Perpignan-Figueras a été organisée en septembre 2000, en vue d'une déclaration d'utilité publique courant 2001 ;
- le programme d'études 1998-2000 sur la section internationale du projet Lyon-Turin a permis, lors du sommet franco-italien de Turin, aux deux Gouvernements de prendre les décisions nécessaires à la poursuite du projet ;
- concernant le TGV Aquitaine, les études d'avant-projet sommaire ont été engagées en 2000 pour la section comprise entre le nord d'Angoulême et Bordeaux ;

– enfin, les études préliminaires du TGV Bretagne-Pays de la Loire ont été achevées en 2000. Elles ont permis au ministre d'autoriser l'engagement des études d'avant-projet sommaire.

La situation détaillée des différents projets est présentée ci-dessous :

a) Le TGV Sud-Est (ex-Méditerranée)

Avec le prolongement de la ligne TGV jusqu'à Marseille et Nîmes, le tracé TGV Sud-Est prend origine à proximité de Valence, à l'extrémité sud du maillon dit « TGV Rhône Alpes », mis en service le 3 juillet 1994.

Son dessin général est une étoile à trois branches dont le centre se situe à l'ouest d'Avignon. Sa branche sud-est dessert la région Provence-Alpes-Côte d'Azur jusqu'à l'entrée dans la ville de Marseille. Sa branche sud-ouest, à destination du Languedoc-Roussillon, se raccorde à la ligne existante Tarascon-Sète à proximité de Nîmes.

Le projet traverse les départements de la Drôme, du Vaucluse, du Gard, et des Bouches du Rhône.

Il a été construit 250 kilomètres de ligne nouvelle et trois gares nouvelles, constitué 36 millions de m³ de déblais et 40 millions de m³ de remblais, réalisé 483 ouvrages d'art courants, 17.155 mètres de viaducs et 12.768 mètres de souterrains et tunnels.

Au total, un millier d'agents a participé à la construction des voies permettant la création de 11.500 emplois directs ou indirects pendant cinq ans.

On relève les améliorations suivantes :

– des gains de temps : la mise en service de la ligne nouvelle permet une diminution des temps de parcours de 1 heure à 1 heure 30 sur 140 relations. A titre d'exemple, Paris est desservi en 3 heures depuis Marseille au lieu de 4 heures et 20 minutes (soit un gain d'1 heure et 20 minutes) et Lyon en 1 heure 35 minutes au lieu de 2 heures et 40 minutes (soit un gain de 1 heure et 5 minutes) ; de plus, la jonction des branches Avignon - Marseille et Avignon - Montpellier par le « barreau sud » de la ligne nouvelle dans la zone d'Avignon permet de proposer les premières relations à grande vitesse sur l'arc méditerranéen. Ainsi, Montpellier sera desservi en 1 heure et 20 minutes depuis Marseille ;

– une amélioration de l'offre : le cadencement des rames TGV est à l'heure et à la demi-heure en période de pointe sur la liaison Paris - Marseille avec 17 relations par jour. L'offre est rythmée sur Paris - Montpellier et Lyon - Marseille à raison de 11 et 15 relations/jour ;

– une amplitude horaire élargie : l’aller-retour Paris - Marseille ou Paris - Montpellier est désormais possible dans la journée avec une arrivée à Paris avant 9 heures ;

– un matériel roulant rénové : la ligne nouvelle bénéficie de rames TGV Sud-est rénovées, aptes à circuler à 300 km/heure.

Au total, 130 TGV par jour relie l’Europe du Nord et le Sud de la France. Ils devraient, à terme, générer 23 millions de voyageurs soit 5 à 6 millions de voyageurs supplémentaires.

La SNCF fait observer que depuis l’ouverture de la ligne, le 10 juin 2001, le trafic global sur l’ensemble de l’axe Méditerranée est en hausse de 40 %, comparé à la même période de l’année 2000.

Selon l’entreprise ferroviaire, le TGV Sud-Est, depuis son ouverture au public, a connu un succès croissant. Les taux de remplissage atteignent 85 % en seconde classe et 70 à 75 % en première classe.

Globalement, le trafic sur l’ensemble de l’axe Méditerranée est en hausse de 40 %, comparé à la même période de l’année 2000.

b) Le TGV Est-Européen

Le projet de TGV Est-Européen consiste à réaliser une ligne nouvelle de 406 km entre la région Ile -de-France et l’Est de la France, mettant ainsi Strasbourg à 1 h 50 de Paris.

Le projet a été déclaré d’utilité publique en mai 1996, il figure parmi les 14 projets reconnus comme prioritaires par l’Union européenne dans le domaine des transports.

La consistance de la première phase de réalisation du TGV Est-européen a été arrêtée le 29 janvier 1999. Cette première phase comporte :

– l’exécution des études d’avant-projet détaillé sur la totalité du projet ;

– la réalisation d’une première section de ligne nouvelle entre Vaires-sur-Marne en région parisienne et Baudrecourt en Moselle (soit un linéaire de 300 km) ;

– la création de trois gares nouvelles (la gare « Champagne-Ardenne » au sud de Reims, la gare « Meuse » au sud de Verdun, et la gare « Lorraine » entre Metz et Nancy) ;

– des acquisitions foncières en Alsace ;

– l'aménagement de la ligne Strasbourg-Kehl.

Le matériel roulant sera constitué de rames TGV roulant à 320 km/h.

Le coût de la première phase du TGV Est-européen, hors électrification des lignes des Vosges qui fait l'objet d'un **financement spécifique**, est évalué à 3,125 milliards d'euros.

Ce coût comprend les investissements de Réseau ferré de France (2,916 milliards d'euros) et les investissements d'installations fixes relevant de périmètre de la SNCF (209 millions d'euros).

Le montant des concours publics a été fixé à 2,393 milliards d'euros, RFF et la SNCF assurant le solde du financement à hauteur de 732 millions d'euros. Cette première phase a fait l'objet d'une convention de financement signée le 7 novembre 2000, entre l'Etat, RFF, la SNCF et les collectivités locales.

La répartition des concours publics est la suivante :

:Répartition des subventions publiques	M Euros	MF
Etat	1219,6	8 000
Union Européenne (attendues)	320,1	2 100
Grand Duché de Luxembourg (attendues)	117,4	770
Ile-de-France	76,2	500
Champagne-Ardenne	Participation totale : 124,2	Participation totale : 815
Région Champagne-Ardenne	42,1	276
Ville de Reims	45,7	300
District de Reims	4,0	26
Conseil Général des Ardennes	7,6	50
Conseil Général de la Marne	24,8	163
Lorraine	Participation totale : 253,8	Participation totale : 1665
Région Lorraine	203,1	1332
Conseil Général de la Meuse	4,1	27
Conseil Général de la Meurthe-et-Moselle	15,7	103
Conseil Général de la Moselle	22,4	147

Conseil Général des Vosges	8,5	56
Alsace	Participation totale : 282,0	Participation totale : 1850
Région Alsace	141,0	925
Conseil Général du Bas-Rhin	70,6	463
Communauté urbaine de Strasbourg	35,4	232
Conseil Général du Haut-Rhin	24,4	160
Ville de Colmar	3,6	24
Ville de Mulhouse	7,0	46

En ce qui concerne l'Union européenne, le total des subventions d'ores et déjà attribuées au projet s'élève à 85 millions d'euros, ce soutien devant se poursuivre au delà de 2000 dans le cadre de la programmation pluriannuelle 2001-2006.

L'objectif est d'obtenir une participation totale de l'Union européenne à hauteur de 300 millions d'euros, niveau correspondant aux taux maxima de subvention communautaire actuels.

Les études d'avant-projet détaillé se sont achevées à l'automne 2000. Les études de projet ont été menées au début de l'année 2001, afin de constituer les dossiers de consultation des entreprises.

Les fouilles archéologiques, les enquêtes parcellaires, et les travaux préparatoires ont d'ores et déjà commencé.

Les grandes travaux de terrassement vont débuter fin 2001, en **vue d'une mise en service du projet en 2006.**

c) Le TGV Rhin-Rhône

Le projet de TGV Rhin-Rhône, inscrit au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse de 1992, figure également dans le réseau européen des trains à grande vitesse. Ce projet est constitué de trois branches :

– une branche « Est » entre les agglomérations de Dijon et de Mulhouse ;

– une branche « Sud », reliant la branche « Est » à la région lyonnaise ;

– une branche « Ouest », entre Dijon et la ligne à grande vitesse Paris-Lyon.

- La branche « Est »

A l'issue d'un débat préalable sur les objectifs du TGV Rhin-Rhône, organisé en 1993, les études préliminaires ont été engagées sur la branche « Est » de ce projet, constituée par une ligne nouvelle de 190 kilomètres entre l'agglomération de Mulhouse et l'agglomération de Dijon.

Cette branche « Est » représente un investissement d'infrastructure de 1,81 milliards d'euros. Elle doit permettre de relier Paris à Mulhouse en 2 heures 30 et Strasbourg à Lyon en 2 heures 50. La rentabilité socio-économique du projet a été évaluée à 9,7 %.

Les études d'avant-projet sommaire de cette branche « Est » ont été menées en 1996-1997. Les études préparatoires à l'enquête d'utilité publique ont été conduites en 1999, dans le cadre d'une convention entre l'ensemble des partenaires concernés par le projet (Etat, régions Alsace, Bourgogne et Franche-Comté, RFF, SNCF). L'enquête publique s'est déroulée en juin et juillet 2000.

En ce qui concerne le financement, la première étape Auxonne - Petit-Croix pourrait être autofinancée par RFF à hauteur d'environ 305 millions d'euros et nécessiterait de l'ordre de 1,052 milliard d'euros de concours publics.

Le financement de ce montant ferait intervenir l'Etat, les régions Alsace, Franche-Comté et Bourgogne, l'Union européenne au titre des réseaux transeuropéens, et la Confédération helvétique avec laquelle un comité de pilotage a été mis en place en novembre 1999 pour le suivi des projets ferroviaires d'intérêt commun.

Le Ministre chargé des transports a décidé, en mars 2000, la mise en place d'une mission spécifique, chargée d'évaluer les possibilités d'économies sur le financement de la première phase du projet et de finaliser le plan de financement de cette phase, en liaison avec RFF, la SNCF et les trois régions concernées (Alsace, Franche-comté, Bourgogne).

Le rapport préliminaire de cette mission, rendu en septembre 2000, a conclu à la possibilité de ramener le coût de cette première phase à 1,33 milliard d'euros, la capacité contributive de RFF étant portée à 350 millions d'euros et les concours publics ramenés à 980 millions d'euros.

La mission doit désormais rencontrer les régions concernées par le financement de la branche « Est », ainsi que les autorités helvétiques, afin de déterminer leur niveau de participation au projet.

- La branche « Sud »

Les études fonctionnelles de ce projet ont été menées par RFF en 1999. Elles ont conduit l'établissement à préconiser la réalisation d'une ligne nouvelle au moins partiellement mixte TGV et fret, entre l'Est de Dijon et le nord de Lyon, permettant à la fois :

- de réduire les temps de parcours pour les voyageurs sur l'axe Rhin-Rhône ;
- d'améliorer la capacité du système ferroviaire pour le fret.

- La branche « Ouest »

La branche « Ouest » du TGV Rhin-Rhône vise à relier l'Est de l'agglomération dijonnaise à la ligne TGV Sud-Est. Des études préliminaires, menées en 1999, ont donné lieu à une consultation des services de l'Etat, des collectivités territoriales, des organismes consulaires et des associations représentatives, entre le 15 mars et le 15 mai 2000.

d) Le TGV Aquitaine

Le projet de TGV Aquitaine vise à améliorer la desserte ferroviaire du Sud-Ouest de la France, par la réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre Tours et Bordeaux, en prolongement du TGV Atlantique. Ce projet ouvre également des perspectives d'amélioration des liaisons vers l'Espagne sur la façade atlantique.

Ce projet de ligne nouvelle, d'une longueur de 340 km, représente un coût d'infrastructure de 2,7 milliards d'euros.

Concernant le choix des fuseaux, il a été décidé :

- pour la partie du projet située entre Tours et Poitiers, de conserver à ce stade les fuseaux « Maillé » et « Ingrandes », le choix définitif devant être effectué à l'issue d'études complémentaires.

– pour la partie du projet située entre Poitiers et Angoulême, de retenir l'itinéraire composé des fuseaux « Est », « Coulonges » et « Marsac ».

– pour la partie du projet située entre Angoulême et Bordeaux, de retenir le fuseau « Brossac », avec un raccordement à « La Couronne » permettant la desserte d'Angoulême.

Des études complémentaires ont concerné :

– les possibilités d'aménagement de la ligne existante entre Tours et Poitiers, comme alternative partielle ou totale à la réalisation d'une ligne nouvelle ;

– une variante de fuseau de ligne nouvelle jumelé à l'autoroute A 10 au nord de Poitiers ;

– des études d'avant projet sommaire concernant le passage de la ligne nouvelle au droit de la commune de Maillé, le sud immédiat de Tours.

Elles devraient être achevées à la fin de l'année 2001.

Les études d'avant projet sommaire ont été lancées à la fin de l'année 2000. Elles sont cofinancées par l'Etat, RFF, la SNCF, et les collectivités régionales d'Aquitaine et de Poitou Charente.

L'Union Européenne participe au financement de ces études à hauteur de 25 % (3,05 millions d'euros) de leur montant. Ces études devraient être terminées pour le début de l'année 2002. Les consultations des services puis des collectivités territoriales pourraient se dérouler au cours du deuxième semestre 2002. D'autres décisions ministérielles relatives à ce projet sont attendues pour la mi 2003.

e) Le TGV Bretagne-Pays-de-La-Loire

Le projet consiste à réaliser une ligne nouvelle de 225 kilomètres. Il comporte un tronç commun à partir de Connerré, à l'Est du Mans, puis une branche vers la Bretagne (jusqu'à Rennes) et une branche vers Nantes (se raccordant au réseau existant au nord de Sablé-sur-Sarthe).

Les études préliminaires ont été engagées en 1995.

En 1998, le ministre a retenu le fuseau pour la ligne nouvelle entre Laval et Rennes ainsi que l'option du contournement nord de la ville du Mans et de Laval, et a demandé que soient réalisées des études complémentaires.

Les études complémentaires ont été achevées à la fin de l'année 1999.

Le 2 avril 2001, le ministre a retenu un fuseau pour la partie du projet comprise entre Le Mans et Laval et a choisi la variante dite « Centre » dans son tracé nord pour l'entrée de la ligne nouvelle dans Rennes.

Par ailleurs, l'étude du phasage de réalisation de la ligne nouvelle a permis de retenir le scénario Connerré - Sablé - Laval Est comme première phase de réalisation.

Le ministre a décidé d'autoriser l'engagement des études d'avant-projet sommaire sur l'ensemble de la ligne nouvelle entre Le Mans et Rennes. Elles devraient faire l'objet d'un cofinancement de l'Etat, de RFF et de la SNCF et des collectivités régionales de Bretagne et des Pays de la Loire pour un montant estimé à 13,8 millions d'euros.

Ces études pourraient commencer à la fin de l'année 2001, pour une durée d'environ deux ans et demi.

La réalisation de ce projet permettrait une amélioration des temps de parcours de 35 minutes entre Paris et Rennes, de 25 minutes entre le Mans et Rennes et de 10 minutes entre Paris et Angers ou Nantes.

Le coût de la ligne nouvelle est évalué à 1,5 milliards d'euros pour un gain de trafic de 2,1 millions de voyageurs par an. La mise en service pourrait intervenir en 2010.

f) Le TGV Sud-Européen

Les gouvernements français et espagnol ont signé le 10 octobre 1995 à Madrid un accord concernant la construction et l'exploitation de la section internationale d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre la France et l'Espagne (façade Méditerranéenne).

Ce projet de ligne à grande vitesse est inscrit parmi les quatorze projets prioritaires retenus au titre des grandes infrastructures de transport. A ce titre, ce projet bénéficie d'une participation de l'Union Européenne (à hauteur de 50 %) au financement des études.

Au sein de la ligne nouvelle entre la France et l'Espagne, le tronçon Perpignan - Figueras est défini comme la « section internationale », prévue à double voie, à écartement international, et conçue pour accueillir à la fois un trafic de voyageurs et un trafic de marchandises.

Le coût de la partie française de cette section internationale (Perpignan - Le Perthus), longue d'environ 25 km, est estimé à 460 millions d'euros.

Les gouvernements français et espagnol ont défini à la fin de l'année 2000 la procédure à mettre en œuvre pour réaliser ce projet. Il s'agit d'une concession de travaux, conforme à la réglementation européenne. Cette procédure comporte deux étapes : un avis de concession qui fait l'objet d'une publicité, suivi d'un appel d'offres avant négociation.

L'avis de concession a été publié en juillet 2001.

Le programme d'aménagement global de l'axe Languedoc-Roussillon comporterait la réalisation d'un contournement en ligne nouvelle de Nîmes et de Montpellier, et les aménagements de capacité nécessaires à moyen terme sur la ligne ferroviaire existante entre le sud de Montpellier et Perpignan.

Les investissements actuellement envisagés s'élèvent à 700 millions d'euros pour les contournements de Nîmes et Montpellier (y compris les raccordements à la rive droite du Rhône) et à 122 millions d'euros pour les aménagements de la ligne existante entre Montpellier et Perpignan.

g) Le projet Lyon-Turin

La nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin figure également parmi les quatorze projets européens prioritaires.

Ce projet qui concerne les voyageurs et le fret comprend :

– pour les TGV, une ligne à grande vitesse Lyon-Turin à aménager progressivement, avec un « tunnel de base » transfrontalier d'environ 52 km de long, et, en territoire italien, un ensemble d'ouvrages de raccordement de ce tunnel de base à la ligne historique et à la future ligne nouvelle dans la vallée de Suse à proximité de Bussoleno ;

– pour le trafic de marchandises (classique, combiné et autoroute ferroviaire), un itinéraire empruntant le même « tunnel de base », et combinant pour y accéder l'utilisation des lignes existantes et de tronçons neufs.

Le projet comporte :

– une partie française, à l'ouest de la Combe de Savoie;

– une section internationale, entre la Combe de Savoie et Turin, comportant une partie commune franco-italienne en ligne nouvelle entre les raccordements avec la ligne existante au voisinage de Saint-Jean de Maurienne en France et de Bussoleno en Italie;

– des aménagements du côté italien.

Pour la partie française le ministre des transports a pris, le 25 janvier 2001, plusieurs décisions concernant :

- le choix du tracé de la LGV entre Lyon et le Sillon alpin ;
- le choix d'un franchissement en tunnel du massif de la Chartreuse pour améliorer les conditions d'acheminement du fret en provenance de Lyon, en demandant à RFF de produire l'avant projet sommaire de l'ouvrage pour le premier semestre 2002 ;
- l'engagement d'études complémentaires dans le courant de l'année 2001, permettant de conclure d'ici le printemps 2002 les études préliminaires relatives à l'acheminement du fret entre le secteur de Lyon/Ambérieu et le massif de la Chartreuse ;
- enfin, la poursuite du programme de modernisation de la ligne existante de la Maurienne et de ses itinéraires d'accès pour doubler d'ici 2010 la capacité d'acheminement des marchandises vers l'Italie ;

La section internationale du projet, située entre la Combe de Savoie et Turin et comprenant le tunnel de base transfrontalier, est étudiée sous l'égide d'une commission intergouvernementale (CIG) franco-italienne.

Lors du sommet franco-italien du 29 janvier 2001, les deux Gouvernements ont :

- arrêté les caractéristiques du projet et décidé sa mise en œuvre **en fixant à 2015 au plus tard** la date d'ouverture du tunnel international ;
- décidé d'engager dès 2001 la première phase du projet par un nouveau programme d'études et de travaux afin de préparer la construction des ouvrages ;
- signé un accord international qui engage la France et l'Italie dans la réalisation de cette nouvelle liaison ferroviaire et définit très précisément le contenu de la première phase du projet. Cet accord doit être soumis à ratification parlementaire.

Le nouveau programme d'études et de travaux comporte notamment la réalisation des galeries de reconnaissance du tunnel international. Il représente un montant total de 371 millions d'Euros et sera pris en charge, à parts égales, entre la France et l'Italie.

Une subvention de l'Union européenne a par ailleurs été sollicitée pour l'ensemble du programme par les deux pays. Sur la partie franco-italienne du projet, entre Saint-Jean de Maurienne et Bussoleno, les deux Gouvernements sont convenus de confier, sous l'égide de la CIG, la mise en œuvre de ce programme à une entité (« le promoteur ») constituée, à parts

égales, par les gestionnaires d'infrastructures des réseaux ferrés français et italien, RFF et RFI.

Le 24 juillet dernier lors de sa première réunion depuis le sommet de Turin, la CIG franco-italienne a notamment approuvé le contenu du nouveau programme d'études et de travaux de reconnaissance, ainsi que les statuts du promoteur, dénommé Lyon Turin Ferroviaire (LTF).

La société LTF, dont la création a été entérinée en France par un arrêté interministériel du 11 septembre 2001, engagera rapidement la mise en œuvre du programme dont elle a la charge.

Enfin, lors du sommet franco-italien du 29 janvier dernier, les deux Gouvernements ont également fixé à l'horizon 2005/2006 la mise en œuvre d'un service complet d'autoroute ferroviaire sur la ligne existante entre l'entrée de la Maurienne et Turin, après une première mise en service de quelques navettes à titre expérimental, dès 2002.

Le service complet d'autoroute ferroviaire comporterait entre 20 et 30 navettes par jour et par sens. Il nécessitera la mise à un gabarit supérieur des tunnels existants.

F. L'ACHÈVEMENT DE L'ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU

A la fin de l'année 1999, le réseau ferré national comportait 31.386 kilomètres de lignes principales, dont 14.174 kilomètres de lignes électrifiées.

En ce qui concerne les électrifications les plus récentes, on relèvera :

– l'électrification de la ligne Persan-Beaumont-Beauvais, en Picardie, achevée en 1999. Cette opération, consistant à électrifier une section de ligne de 42 km située sur la radiale Paris -Beauvais - Le Tréport, permet la suppression des ruptures de charge sur la ligne Paris-Beauvais, un gain de temps significatif et une amélioration de la régularité de la desserte ;

– l'électrification de la ligne Plouaret-Lannion, en Bretagne, achevée en juillet 2000. Cette opération permet la mise en place d'une desserte directe de Lannion à partir de Paris.

Dans le cadre de la première phase du TGV Est-européen, l'électrification des lignes Blanville-Epinal-Remiremont et Lunéville -Saint-Dié a été décidée.

L'électrification de ces deux lignes permettra, notamment, des liaisons directes par TGV entre Paris, Epinal et Remiremont, d'autre part, Paris, Lunéville et Saint-Dié, d'autre part. Les travaux ont commencé, et doivent s'achever avant la mise en service de la première phase du TGV Est-Européen.

Les contrats de plan signés entre l'Etat et les régions pour la période 2000-2006 prévoient, notamment, l'électrification des lignes Tours-Vierzon, Rennes-Saint-Malo, Nantes-Les Sables d'Olonne et Moirans-Valence. Enfin, il est prévu d'achever l'électrification de la ligne Paris-Bâle.

Lors de son audition devant votre Commission des Affaires économiques, le 30 octobre 2001, le ministre chargé des transports a indiqué que le «chiffrage» des investissements nécessaires serait fixée à la fin de l'année 2002.

Votre rapporteur pour avis s'est interrogé, quant à lui, sur une autre option : la substitution des motrices performantes à l'actuel matériel roulant dans l'attente de la mise en service du TGV Rhin-Rhône entre 2010 et 2015.

G. LA SITUATION ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE

1. La situation comptable de l'entreprise et du groupe

Le « retour à l'équilibre » obtenu en 2000 aura été, hélas, de courte durée pour la SNCF.

Après un résultat net de +68 millions d'euros l'année dernière, l'entreprise ferroviaire devrait, en effet, enregistrer en 2001 une perte de quelque 160 millions d'euros soit plus de 1 milliard de francs !

Pour expliquer ces mauvais résultats, le président de la SNCF a récemment évoqué plusieurs causes et notamment :

- les dépenses de lancement du TGV Sud-Est (500 millions d'euros environ) ;
- la « montée en puissance » des 35 heures (qui a fait passer la masse salariale de 6,9 à 7,4 milliards d'euros de 2000 à 2001) ;
- la grève de mars-avril 2001 ;

– le ralentissement économique mondial.

Les principaux résultats de la SNCF pour l'exercice 2000 et les prévisions établies pour 2001 sont fournis dans le tableau ci-après, en francs et en euros.

en millions de francs

Situation financière de la SNCF Principaux éléments	2000 Résultats	2001 Démarche prévisionnelle
Chiffre d'affaires	94 119	94 287
Charges d'exploitation courante	- 92 096	- 93 831
Excédent brut d'exploitation	7 175	5 720
Amortissements et provisions nets	- 5 216	- 5 710
Résultat d'exploitation	1 674	- 17
Résultat financier	- 1 015	- 1 045
Résultat courant	659	- 1 062
Résultat exceptionnel	- 515	Non chiffré
Résultat comptable	444	- 1 062

en millions d'euros

Situation financière de la SNCF Principaux éléments	2000 Résultats	2001 Démarche prévisionnelle
Chiffre d'affaires	14 348	14 374
Charges d'exploitation courante	- 14 040	- 14 304
Excédent brut d'exploitation	1 094	872
Amortissements et provisions nets	- 795	- 870
Résultat d'exploitation	255	- 3
Résultat financier	- 155	- 159
Résultat courant	100	- 162
Résultat exceptionnel	- 79	Non chiffré
Résultat comptable	68	- 162

La SNCF est présente dans le capital de 646 sociétés dont 568 sont portées par SNCF Participations. En 2000, le chiffre d'affaires consolidé du groupe SNCF s'est élevé à 130 milliards de francs (19,84 milliards d'euros) contre 107 milliards de francs (16,3 milliards d'euros) en 1999.

Le volume des opérations réalisées à l'intérieur du groupe est de 11,1 milliards de francs (1,69 milliards d'euros) en 2000 dont 3,58 milliards de francs (54,58 millions d'euros) consacrées par la SNCF aux achats de prestations à ses filiales.

Les filiales de la SNCF s'articulent autour de trois branches : transport de voyageurs ; transports de marchandises ; infrastructure, valorisation du patrimoine et du savoir-faire. Les résultats par activité pour l'exercice 2000 sont les suivants :

En millions d'euros	Transport de voyageurs	Transport de marchandises	Infrastructure, valorisation du patrimoine et savoir faire	Groupe consolidé
Chiffre d'affaires	8 562	6 152	4 765	19 839
Excédent brut d'exploitation	1 130	184	291	1 605
Résultat d'exploitation	343	- 69	133	407

En millions de francs	Transport de voyageurs	Transport de marchandises	Infrastructure, valorisation du patrimoine et savoir faire	Groupe consolidé
Chiffre d'affaires	56 163	42 716	31 256	130 135
Excédent brut d'exploitation	7 412	1 207	1 909	10 528
Résultat d'exploitation	2 250	- 453	872	2 670

La branche «**transport de voyageurs** » regroupe les activités des transport ferroviaire de longue distance, le transport européen de longue distance, le transport public régional et local, les services complémentaires au transport et enfin le transport maritime.

Toutes les activités réalisées au sein de la branche au cours de l'exercice 2000 affichent une forte croissance. Le chiffre d'affaires est ainsi en hausse de 8% par rapport à 1999. Les difficultés de l'activité de transport maritime conduisent à un résultat d'exploitation en baisse de 6% par rapport à 1999.

En millions d'euros	2000	1999	Variation en %
Chiffre d'affaires	8 562	7 926	+ 8,0 %
Excédent brut d'exploitation	1 130	1 100	+ 2,7 %
Résultat d'exploitation	343	365	- 6,0 %

En millions de francs	2000	1999	Variation en %
Chiffre d'affaires	56 163	51 991	+ 8,0 %
Excédent brut d'exploitation	7 412	7 215	+ 2,7 %
Résultat d'exploitation	2 250	2 394	- 6,0 %

La branche « **transport de marchandises** » a enregistré une évolution importante en 2000 avec la filialisation du SERNAM. Cette branche comprend donc en 2000, outre la messagerie SERNAM, le fret ferroviaire, le groupe GEODIS, le transport combiné, le transport de céréales et de vrac, le transport d'automobiles et la gestion des wagons.

En 2000, le chiffre d'affaires de **GEODIS** a progressé de 296 millions d'euros sur l'exercice. Toutefois la hausse des prix du gazole et la mise en œuvre des 35 heures ont « pesé » sur les marges de ce groupe (- 27 % en 2000 par rapport à 1999). Le résultat global d'exploitation de la branche se trouve ainsi dégradé et a d'ailleurs enregistré une baisse de 39 millions d'euros entre 1999 et 2000.

En millions d'euros	2000	1999	Variation en %
Chiffre d'affaires	6 512	6 184	+ 5,3 %
Excédent brut d'exploitation	184	251	- 27,0 %
Résultat d'exploitation	- 69	- 30	ns

En millions de francs	2000	1999	Variation en %
Chiffre d'affaires	42 716	40 564	+ 5,3 %
Excédent brut d'exploitation	1 207	1 646	- 2,7 %
Résultat d'exploitation	- 453	- 197	ns

Enfin, la branche « **infrastructures, valorisation du patrimoine et du savoir-faire** » rassemble les activités de gestion des infrastructures, de télécommunication (Telecom Développement), d'ingénierie et d'études et de gestion du parc immobilier du groupe. L'activité « télécommunication » du groupe a « tiré », en 2000, le résultat de la branche vers le haut avec une augmentation de +72,7 % par rapport à 1999.

En millions d'euros	2000	1999	Variation en %
Chiffre d'affaires	4 765	4 325	+ 10,2 %
Excédent brut d'exploitation	291	313	- 7,0 %
Résultat d'exploitation	133	77	+ 72,7 %

En millions de francs	2000	1999	Variation en %
Chiffre d'affaires	31 256	28 370	+ 10,2 %
Excédent brut d'exploitation	1909	2 053	- 7,0 %
Résultat d'exploitation	872	505	+ 72,7 %

2. La dette

Au 31 décembre 2000, l'endettement net de la SNCF s'élevait à 6,384 milliards d'euros (41,873 milliards de francs) tandis que la dette du service annexe d'amortissement de la dette se montait à 8,930 milliards d'euros (58,580 milliards de francs), ce qui représente un endettement total de 15,314 milliards d'euros (100,453 milliards de francs).

La dette du **groupe SNCF** au 31 décembre 2000, s'élevait à 25,728 milliards d'euros (168,765 milliards de francs), contre 28,002 milliards d'euros (183,681 milliards de francs) au 31 décembre 1999.

On sait que la **loi portant création de Réseau ferré de France** a conduit le groupe à céder en 1997 à cet établissement 20 milliards d'euros de dette, soit environ **131 milliards de francs**, en contrepartie du transfert des immobilisations d'infrastructure. Ce transfert a consisté en la constatation, à l'actif du bilan du groupe, d'une créance sur le Réseau Ferré de France, le passif restant identique.

Au 31 décembre 2000, la dette nette de la créance sur RFF s'établissait à 7,634 milliards d'euros (50,076 milliards de francs) contre 8,138 milliards d'euros (53,382 milliards de francs) au 31 décembre 1999.

A cette date, la dette globale « groupe SNCF » + « RFF » atteignait donc près de 340 milliards de francs.

On reste un peu « confondu » par le montant de ces chiffres. Ne peut-on pas légitimement s'interroger sur la capacité d'investissement du système ferroviaire à l'heure où l'Etat se désengage et où le ferroviaire reste plus que jamais à l'ordre du jour des programmes européens ?

H. LA DÉLINQUANCE ET LA FRAUDE

1. La délinquance

On a enregistré en 2000 une inquiétante augmentation des atteintes contre les voyageurs en province (+ 25,8 %), essentiellement dans les zones les plus urbanisées et une hausse substantielle en Ile-de-France (+ 13,1 %). Les atteintes contre les agents ont été en forte progression en province (+ 21,3 %).

Les vols simples commis au préjudice des voyageurs ont augmenté en Ile-de-France (+ 20,3 %). Les vols commis au préjudice de la SNCF ont eux-aussi augmenté en Ile-de-France (+ 10,3 %).

Au total, 34.881 actes délictueux ont été constatés en 2000 dont 18.024 pour l'Ile-de-France et 16.857 pour la province.

En 2000, les agents du service de sûreté interne à l'entreprise, la « SUGE », ont interpellé 11.201 personnes, soit une augmentation de 10,4 %, ce qui représente respectivement en Ile-de-France et en province des augmentations de 5,3 % et de 14,8 %.

Les jeunes de moins de 13 ans représentent 3% des interpellés, les 13/16 ans 9%, les 16/18 ans 17 % et les personnes majeures 71 %.

On rappellera les mesures réglementaires récemment décidées.

– un décret du 24 novembre 2000 autorise les agents de la SUGE à porter des armes de 6ème catégorie, ce qui leur permet de disposer d'un « tonfa » (sorte de matraque) et de bombes lacrymogènes ;

– un décret du 24 novembre 2000 définit les conditions dans lesquelles les agents de la SNCF peuvent procéder au relevé d'identité des voyageurs dépourvus de titres réguliers de transport.

Par ailleurs, des directives ont été données au parquet pour assurer une répression significative des infractions contre les personnes et le matériel et accélérer les comparutions immédiates.

Au cours de l'année 2000, la SNCF a poursuivi les principales actions suivantes :

– mise au point d'une base de données nationale qui recense l'ensemble des actes commis contre les personnes et les biens, touchant tant les voyageurs que ses agents et son patrimoine, afin de mieux connaître l'évolution du phénomène, de consolider les diagnostics, de mesurer l'impact des mesures prises, de les évaluer et de les corriger éventuellement ;

– création de « l'Ecole Nationale de Sûreté SNCF », chargée d'assurer la formation initiale et continue de tous les cadres et agents en charge de la sûreté (agents des régions, surveillance générale). Plus de la moitié des 10.000 agents du service commercial des trains ont d'ores et déjà bénéficié d'actions de formation ;

– mise en œuvre au 2ème semestre 2000 d'un plan de renforcement et de développement des actions sûreté grandes lignes-gares et trafic régional, qui comprend des dispositions tendant à :

. améliorer la réactivité de l'entreprise ;

. assurer la tranquillité des clients et des agents en gare en préservant les salles d'attente, en informant les clients, en maîtrisant mieux l'espace de la gare et en rendant son périmètre plus visible ;

. faciliter l'accueil des voyageurs lors de l'accès au train par l'accueil-filtrage, la surveillance des rames à quai, les dispositifs de contrôle des titres de transport ;

. assurer la tranquillité des voyageurs et des agents dans les trains par la vérification des rames avant mise à quai, la fermeture sélective des portes, la suppression des arrêts des trains de nuit entre 0h 30 et 5h 30 et le placement des femmes seules voyageant la nuit ;

. prévenir les agressions.

Ce plan comprend un volet « investissements » d'un montant de 35 millions de francs et représente 20 millions de francs en 2001 au titre des dépenses de fonctionnement sûreté. Il s'accompagne de la création de 330 emplois nouveaux consacrés aux actions de sûreté.

L'effectif de la « SUGE » a augmenté depuis trois ans, passant de 1.641 agents en 1999, à 1.890 agents fin 2001.

Un nouveau poste de commandement a été ouvert, le 6 juin dernier, à la gare du Nord à Paris, pour assurer la coordination opérationnelle des cinq brigades de la région parisienne et centraliser l'information en provenance des vingt trois brigades régionales.

Juxtaposé avec le PC de la brigade des chemins de fer de la police aux frontières, ce projet, d'un coût total de 9,9 M d'€ a été cofinancé par le Syndicat des transports d'Ile-de-France, la région Ile-de-France et la SNCF.

En région parisienne, l'ouverture des postes de police en gare se poursuit. A ce jour, quatre postes sont ouverts et sept le seront avant la fin de l'année.

Le coût moyen d'un poste de police hébergeant 12 à 16 fonctionnaires de police est estimé à 0,38 million d'euros, financés au tiers par la SNCF, la région Ile-de-France et le Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La SNCF assume les frais de fonctionnement, estimés à un coût annuel moyen de 6.098 euros.

Sont désormais inclus dans les projets de rénovation des gares l'utilisation des espaces et une meilleure gestion des flux de voyageurs, ainsi que la télé-surveillance et la vidéo-surveillance.

En région parisienne, 17 gares sont déjà équipées et un programme d'équipement de 60 autres gares sera mis en œuvre de 2001 à 2005, pour un coût total de 27,4 M€ (180 MF), financé par la SNCF, la région Ile-de-France et le Syndicat des transports d'Ile-de-France.

En Province, le déploiement de la vidéo-surveillance est prévu dans les gares de Mulhouse, Nancy et Dijon, notamment. Son financement est assuré par la SNCF.

Ces moyens sont-ils suffisants ?

Certainement pas. C'est un effort financier, juridique et humain d'une autre ampleur qui devra être consenti dans les gares et les trains pour contenir ce fléau que constitue la petite et moyenne délinquance, et qui ne concerne pas, hélas, que les emprises ferroviaires. Votre rapporteur pour avis s'est demandé s'il ne serait pas possible de mettre en place des appareils d'enregistrement qui permettraient de faciliter l'identification des délinquants en présentant -peut-être- à terme un caractère dissuasif.

2. La fraude

Depuis 1999, la SNCF a, dans le cadre de son « projet industriel », lancé des actions nationales pour enrayer la progression du non compostage des billets.

La diminution de la perte de recettes a été estimée à 19,82 millions d'euros (130 millions de francs).

Les résultats, pour l'année 2000, font apparaître une perte de recettes évaluée à 205,81 millions d'euros (1,350 milliard de francs) soit 4% des produits du « trafic voyageurs ».

Les objectifs pour 2001 sont de réduire, à nouveau, les pertes de recettes de 19,82 millions d'euros (130 millions de francs).

Pour 2002, l'objectif est de gagner 13,72 millions d'euros (90 millions de francs) entre 2001 et 2002.

Compte tenu des résultats obtenus depuis 1999 et des objectifs fixés pour 2001 et 2002, la SNCF espère réduire de 53,36 millions d'euros (350 millions de francs) la perte de recettes.

Sept « thèmes de lutte » font l'objet de réflexions à la SNCF :

- le renforcement du contrôle et de l'accueil ;
- une répression accrue des contrevenants ;
- l'évolution des règles de remboursement ;
- l'évolution des dispositifs tarifaires ;
- la lutte contre la fraude technique ;
- l'évolution des attitudes et comportements du personnel de l'entreprise vis à vis de la fraude visible ;
- l'aménagement de zones « billets obligatoires ».

II. RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

L'exécution du budget de Réseau ferré de France (RFF) pour l'exercice 2000 a conduit aux résultats suivants :

– un résultat d'exploitation de - 208 millions d'euros (- 1,4 milliard de francs) ;

– un résultat financier de - 1,6 millions d'euros (- 10,5 milliards de francs) ;

– un résultat net de - 1,7 milliards d'euros (- 11,2 milliards de francs).

Pour 2001, il est prévu un excédent brut d'exploitation de 719 millions d'euros (+ 4,7 milliards de francs) contre + 628 millions d'euros (+ 4 milliards de francs) en 2000.

L'année 2002 devrait être marquée par la poursuite des travaux de construction du TGV Est-européen et le début de la réalisation des travaux prévus dans le cadre des contrats de plan Etat / régions. Le montant des **investissements** de RFF prévus en 2002 sur fonds propres s'élève à 1,079 milliards d'euros (7,075 milliards de francs).

Au 31 décembre 2000, l'endettement à long terme de RFF s'élevait à 25,718 milliards d'euros (168,698 milliards de francs).

La dette héritée de la SNCF se caractérisant par un échéancier de remboursement très chargé sur la période 2001-2006, RFF a mis en place un programme de restructuration du profil de sa dette, en constituant un portefeuille d'actifs, d'un montant de 3 Mds€ (20 MdsF) à la fin de l'année 1999, permettant de « lisser » le service financier de la dette transférée entre 2001 et 2006.

La mise en place de ce portefeuille de restructuration explique pour une part, selon RFF, l'augmentation de la dette à long terme de l'établissement en 1999.

Afin de consolider la situation financière de RFF, le Gouvernement a décidé, en juin 1998, une contribution supplémentaire de l'Etat au secteur ferroviaire de 5,6 Mds€ (37 MdsF) sur la période 1999-2001.

Cet effort de l'Etat, ainsi que l'évolution des redevances d'utilisation de l'infrastructure au cours des prochaines années, pourrait, selon ses dirigeants, stabiliser la dette de RFF, à partir de 2001, à hauteur de 23 milliards d'euros (150 milliards de francs).

Le tableau ci-après retrace l'évolution de la dette à long terme de RFF depuis la création de l'établissement public, en distinguant la dette héritée de la SNCF et la dette propre générée par RFF pour couvrir son besoin de financement.

(en millions de francs)	01/01/1997	31/12/1997	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Dettes héritées	134 200	129 027	122 480	115 234	102 988
Dettes propres à long terme		6 500	25 607	54 842	65 710
Dettes à long terme	134 200	135 527	148 087	170 076	168 698
Portefeuille de restructuration			(1 389)	(20 003)	(19 288)
Dettes nettes à long terme	134 200	135 527	146 698	150 073	149 410

(en millions d'euros)	01/01/1997	31/12/1997	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000
Dettes héritées	20 459	19 670	18 672	15 567	15 700
Dettes propres à long terme		991	3 904	8 361	10 017
Dettes à long terme	20 459	20 661	22 576	25 928	25 718
Portefeuille de restructuration			(1 389)	(20 003)	(19 288)
Dettes nettes à long terme	20 459	20 661	22 364	22 878	22 777

On sait que Réseau ferré de France a reçu en pleine propriété, à compter du 1^{er} janvier 1997, l'infrastructure du réseau ferré national, représentant une valeur comptable nette de 22,6 milliards d'euros (147,9 milliards de francs) à cette date.

Un décret du 5 mai 1997 portant constitution du patrimoine initial de RFF a précisé la consistance des actifs transférés à l'établissement public.

Au 31 décembre 2000, ce patrimoine était composé de la manière suivante :

– réseau ferré national :

33.472 km de lignes dont 32 515 km en service ;

– voies ferrées :

52.938 km de voies principales en exploitation

73.906 appareils de voie ;

- signalisation et équipements de sécurité ;
- passages à niveau ;
- ouvrages d'art ;
- télécommunication.

En ce qui concerne les **cessions**, le rythme des procédures domaniales s'est accéléré en 2000, avec 598 décisions de déclassements, portant sur 294 hectares.

Réseau ferré de France a poursuivi, en 2000, un programme de valorisation de ses biens, avec un programme portant sur plus de **150 millions d'euros** (1 milliard de francs) de cessions à trois ans au plus. Pour l'année 2000, 44 ventes ont été conclues pour un montant total de 52 millions d'euros (342 millions de francs), soit 50 % de plus qu'en 1999.

CHAPITRE III

LA RATP

A. L'ÉVOLUTION DU TRAFIC

Depuis 1997, le retour de la croissance économique a assuré une progression du trafic sur tous les réseaux.

A partir de l'automne 1998, le succès de la carte Imagine'R et l'ouverture de la ligne 14 du métro ont permis de confirmer la croissance retrouvée du trafic de la RATP.

En 2000, celui-ci a continué sa progression.

Les principaux résultats de trafic figurent dans le tableau ci-dessous :

Trafic annuel brut de la RATP
(en millions de voyages)

	trafic mesuré brut				variation annuelle moyenne		
	1990	1994	1999	2000	1990	1994	1999
Métro	1 222,4	1 169,9	1 190,2	1 247,1	+0,2%	+1,1%	+4,8%
RER	361,8	363,8	384,1	403,8	+1,1%	+1,8%	+5,1%
Réseaux de surface							
Paris	327,9	335,8	352,7	357,5	+0,9%	+1,0%	+1,3%
Banlieue	465,5	467,2	511,4	541,6	+1,5%	+2,5%	+5,9%
Total Réseaux de surface	793,4	826,1	906,8	946,1	+1,8%	+2,3%	+4,3%
Total RATP	2 380,9	2 364,6	2 487,3	2 604,3	+0,9%	+1,6%	+4,7%

Le tableau ci-dessous donne les résultats de trafic pour le premier semestre 2001 comparés à ceux du premier semestre 2000.

**Trafic de la RATP pour le premier semestre
(en millions de voyages)**

	2000	2001	variation 2001/2000
Métro	631	649	+ 2,9 %
RER	203	209	+ 2,9 %
Réseaux de surface			
Lignes de bus Paris	170	164	- 3,6 %
Lignes de bus banlieue et tramway	322	327	+ 1,8 %
Total RATP	1 327	1 351	+ 1,8 %

L'année 2000 a enregistré une forte croissance du trafic (+ 4,7 % par rapport à 1999).

Pendant le premier semestre 2001, le trafic a été stable : il devrait en être de même pour le second semestre.

Pour l'année 2002, une hypothèse de croissance de 0,5 % a été retenue.

Le tableau ci-dessous résume ces prévisions :

**Prévisions de trafic pour 2001 et 2002
(en millions de voyages)**

	Observé 2000	Prévision 2001	Prévision 2002
Métro	1 247	1 265	1 271
RER	404	413	415
Réseaux de surface			
Lignes de bus Paris	358	351	353
Lignes de bus banlieue et tramway	589	596	599
Total RATP (y.c Orlyval)	2 604	2 624	2 637

B. LA SITUATION COMPTABLE DE L'ENTREPRISE

Relevons d'emblée, que l'année 2000 a correspondu à la première année d'application du contrat passé entre syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) et la RATP pour la période 2000-2003.

Le résultat de l'exercice 2000 s'est établi à 21,80 millions d'euros (143 millions de francs).

Les recettes ont représenté 2,767 milliards d'euros (18,152 milliards de francs) soit 122,57 millions d'euros (+803 millions de francs) par rapport à 1999 (+ 4,6 %).

Les recettes totales du trafic se sont établies à 2,408 milliards d'euros (15,799 milliards de francs), en progression de 4,1 %.

Les autres recettes commerciales (rémunération de la vente, publicité, boni sur qualité de service, ...) ont augmenté de 45,58 millions d'euros (229 millions de francs).

La hausse des dépenses de fonctionnement (+ 4,5 %), soit +98,18 millions d'euros (+ 644 millions de francs), s'explique par :

– une forte hausse des carburants (+ 28 %) ;

– une hausse sensible des « charges externes » (+ 3,7 %), avec notamment l'incidence des 35 heures sur les marchés de main d'œuvre concernant la propreté des réseaux et le gardiennage.

– une augmentation des frais de personnel (+ 4,2 %) correspondant là encore pour près de la moitié à la mise en place de la réduction du temps de travail.

Les dotations nettes aux amortissements ont progressé de 3% par rapport à 1999.

La baisse des charges financières nettes a résulté de l'incidence des remboursements d'emprunts à taux élevé, de gains de swaps inférieurs à ceux de 1999 et de la diminution de l'endettement net et divers.

Au total, **l'excédent d'exploitation**, s'est amélioré de 24,24 millions d'euros (159 millions de francs) par rapport à 1999.

Pour 2001, les recettes commerciales sont estimées à 18,306 milliards de francs (2,79 milliards d'euros) et devraient progresser de 3,1 % par rapport au budget 2000.

Les dépenses de fonctionnement de l'entreprise représenteraient 2,339 milliards d'euros (15,345 milliards de francs), soit +4 % par rapport au budget 2000.

Le résultat d'exploitation prévu pour 2001 est de 200 millions de francs.

D'après les services de la RATP, l'offre de service devrait progresser en 2002 de + 1,4 % par rapport à 2001 sur la base des renforcements envisagés sur les 3 réseaux Métro, RER et BUS pour répondre à la forte hausse constatée du trafic

Le résultat financier escompté par l'entreprise est de +30,49 millions d'euros.

C. L'INVESTISSEMENT

1. La modernisation des équipements

La modernisation des équipements de la RATP est inscrite aux Titres II, III et IV des **programmes d'investissements de la RATP pour 2000-2002**.

● S'agissant de **l'amélioration de l'exploitation (Titre II)**, les principales opérations sont les suivantes :

– achèvement de l'adaptation des installations liée à la mise en service de rames à deux niveaux sur la ligne A du RER ;

– amélioration de la sécurité ferroviaire sur la ligne B du RER (mise en place d'un système de contrôle de vitesse) ;

– amélioration des liaisons entre les différents réseaux dans les grandes gares du RER, poursuite de l'équipement des gares et du métro en dispositifs anti-fraude, et poursuite du programme de terminaux de vente de nouvelle génération ;

– poursuite des opérations de réfection des gares et stations, notamment dans le cadre de l'opération « renouveau du métro », et de l'aménagement des pôles multimodaux ;

– remplacement du poste de commande centralisé de la ligne 4 du métro ;

– lancement d'un programme d'ateliers de maintenance en vue de l'arrivée dès 2004 du nouveau métro sur fer ;

- généralisation du système de radiolocalisation des bus par satellite (sécurité, information et régulation du trafic) aux 4000 bus, et poursuite de la mise en place du système « Altaï r » de vidéosurveillance embarquée, devant équiper 2000 bus ;

- rénovation et renforcement des centres bus ;

- renforcement des efforts en matière de capacité de transport et de sécurité ferroviaire en particulier sur la ligne 13, et mise en place des systèmes de contrôle ponctuel de vitesse dans les tronçons les plus sensibles ;

- généralisation du téléaffichage (indication du temps d'attente) sur les quais du métro, et de la vidéosurveillance dans les stations ;

- opérations de propreté (principalement anti-graffiti) par équipement en machines supplémentaires de lavage des trains ;

- fin de l'opération de transformation du centre bus de l'Est parisien, à Bussy-Saint-Martin, et d'aménagement des ateliers de Championnet.

Les ressources affectées à la politique d'amélioration de l'exploitation ont été de 125 millions d'euros, soit 820,45 millions de francs en 2000, et devraient s'élever à 111,2 millions d'euros, soit 730 millions de francs en 2001, ainsi qu'en 2002.

- En ce qui concerne le **gros entretien et modernisation**, les programmes comprennent principalement la modernisation des systèmes de transmission (voix, données et images), l'adaptation des locaux techniques pour permettre l'installation des nouveaux équipements, la poursuite du projet télébilletique (passage sans contact), et la fin des paiements des modifications liées au passage à l'Euro.

Les dépenses sur ce titre d'investissement ont été de 207,4 millions d'euros, soit 1,367 milliards de francs en 2000 et devraient s'élever à 205,8 millions d'euros soit 1,35 milliards de francs en 2001, et 213,4 millions d'euros, soit 1,4 milliard de francs en 2002.

- En ce qui concerne **les commandes de matériel roulant**, on relèvera les programmes suivants :

- pour le RER, le programme porte principalement sur la ligne A dont la RATP souhaite renforcer l'offre par accélération des acquisitions de nouvelles rames à 2 niveaux.

– concernant les tramways, les rames commandées seront consacrées à pallier la forte augmentation de la fréquentation de la ligne T2 entre Issy - Val de Seine et la Défense, ainsi que les besoins liés au prolongement du T1 de Bobigny à Noisy le Sec.

– enfin, la politique des « bus propres » est généralisée avec le renouvellement complet du parc d'autobus d'ancienne génération et l'équipement des nouveaux bus en filtres à particules, programmé d'ici la fin de l'année 2001.

Le montant des dépenses sur ce titre d'investissement s'est élevé à 193,6 millions d'euros, soit 1,27 milliards de francs en 2000 et devrait atteindre 219,8 millions d'euros, soit 1,4 milliards de francs en 2001, et 203,2 millions d'euros, soit 1,3 milliard de francs en 2002.

Au total, le niveau d'investissement, pour la RATP, s'est élevé, en 2000, à 614,1 millions d'euros, soit 4,02 milliards de francs en 2000, et devrait s'établir autour de l'objectif de 633,7 millions d'euros, soit 4,1 milliards de francs en 2001, et de 667,5 millions d'euros, soit 4,3 milliards de francs en 2002.

<i>en mE courants (milliers d'Euros)</i>	Réalisation 2000	Programme 2001	Prévision 2002
Infrastructures nouvelles (Projets du contrat de plan Etat-Région)	41 972,26	69 364,30	112 202,48
Amélioration de l'exploitation	125 076,80	111 287,78	111 287,78
Modernisation et gros entretien	208 455,74	205 806,17	213 428,62
Matériel roulant	193 628,55	219 831,48	203 214,54
Participations financières	91,47	3 048,98	3 048,98
Hors programme	44 891,66	24 391,84	24 391,84
TOTAL	614 114,95	633 730,56	667 574,25

2. Les nouvelles lignes

Pour 2000, on notera que la mise en service de la gare nouvelle Massena sur la ligne C du RER, en correspondance avec la ligne 14 (Météor) est intervenue le 30 novembre 2000. Le coût de ce projet pour la RATP a été légèrement inférieur à 250 millions de francs (38,11 millions d'euros).

Cette jonction permettra à Météor de drainer un nombre de passagers supplémentaires estimé à 70.000 par jour pour une fréquentation quotidienne actuelle d'environ 130.000 voyageurs.

S'agissant des projets en cours de réalisation, relevons que les travaux du prolongement de la ligne 14, METEOR, entre Madeleine et Saint-Lazare en cours depuis le mois de juin 1998 devraient s'achever en 2003. A l'autre extrémité de la ligne 14, les travaux du prolongement jusqu'à la station Olympiades ont démarré au printemps 2001 et leur achèvement est prévu en 2006.

Les travaux du prolongement du tramway T1 entre Bobigny et Noisy-le-Sec ont commencé en décembre 2000 pour une mise en service prévue début 2003.

Concernant les transports en site propre bus, le prolongement du Trans Val-de-Marne (TVM) à la Croix-de-Berny a été déclaré d'utilité publique au cours de l'automne 2000.

En 2002, une opération mixte avec la SNCF et RFF -la réorganisation du pôle de Massy- devrait entrer en phase de travaux.

Parmi les projets à l'étude les plus avancés, on signalera le prolongement du Trans Val-de-Marne (TVM) à la Croix de Berny, la ligne 13 du métro jusqu'à Asnières-Gennevilliers III dont les travaux devraient être engagés à la mi 2003.

Notons enfin que l'essentiel des opérations nouvelles, inscrites au contrat de plan Etat-Région 2000-2006, est encore en phase d'études.

D. LA DÉLINQUANCE ET LA FRAUDE

En 2000, le ratio des violences à l'encontre des voyageurs par million de voyages a connu en 2000 une certaine baisse puisqu'il s'est établi à 1,6 violence par million de voyages contre 1,7 en 1999.

Quant aux atteintes physiques à l'encontre des agents d'exploitation et de sécurité, le ratio a atteint 0,34 atteinte physique par million de voyages contre 0,38 en 1999.

Au premier semestre de 2001, en revanche, on a observé une dégradation de la situation car les atteintes à la sécurité des voyageurs ont augmenté d'environ 20 %.

Ont été récemment décidées :

– l'augmentation du nombre d'agents présents sur le terrain avec une montée en puissance de 2% de 1999 à 2000 ; des missions commerciales et des activités de lutte contre la fraude et de maîtrise du territoire leur ont été confiées.

– une professionnalisation des équipes des agents chargés de la lutte contre la fraude et de la maîtrise du territoire ainsi que des agents de sécurité.

Sur le plan technique, on relèvera :

– l'extension de la vidéosurveillance des réseaux Métro et RER, prévue sur cinq ans pour un coût global de 3,49 millions d'euros (soit 200 millions de francs) ;

– la diffusion d'un réseau radio de la police dans les emprises souterraines permettant à la police de proximité de bénéficier d'un schéma de communication radio cohérent et ininterrompu entre la surface et le sous-sol. Le coût de ce déploiement sera d'environ 38,11 millions d'euros (soit 250 millions de francs).

Concernant le réseau RER, les taux de fraude constatés se sont établis respectivement à 3,6 % pour 1999 et 2000.

Concernant le réseau métro, les taux étaient de 4,9 % en 1999 et de 4,5 % en 2000.

Concernant le réseau de surface, les taux de fraude ont atteint 16,1 % en 1999 et 17 % pour 2000.

La RATP a mis en place -essentiellement sur le réseau bus- un plan d'actions portant notamment sur le contrôle, le comportement des voyageurs, la synergie des équipes pour une présence humaine dissuasive, le développement de partenariats externes et internes.

Pour la RATP, le succès des récentes mesures tarifaires prises par le syndicat des transports d'Ile-de-France (Imagine'R, section unique sur le bus, chèque mobilité...) devraient être de nature à endiguer la fraude sur les réseaux.

***E. LA PRÉVENTION DES CONFLITS À LA RATP : LES PROCÉDURES
« D'ALARME SOCIALE »***

Le nombre de ces procédures, issues d'un protocole signé le 30 mai 1996, est passé de 129 en 1999 à 182 en 2000 et, pour le premier semestre 2001, à 81, soit une tendance annuelle de 162 alarmes.

Relevons que la majorité des alarmes aboutissent à un constat d'accord :

	2000		2001 (1 ^{er} semestre)	
alarmes sociales	182		81	
accords	105	58 %	52	64 %
désaccords sans suite	45	25 %	13	16 %
désaccords avec mouvement	27	15 %	12	15 %
sans constat	5	2 %	4	5 %

En 2000, le nombre d'alarmes sociales a augmenté de 41 % par rapport à 1999.

CHAPITRE IV

LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN PROVINCE

Les aides de l'Etat pour les études, le développement et la promotion des transports collectifs non urbains, ont été attribuées sur cette période en application d'une circulaire de la direction des transports terrestres du 21 décembre 1994, dont les objectifs étaient :

– de favoriser les coopérations entre réseaux interurbains et urbains, entre réseaux ferroviaires et réseaux de transports routiers régionaux pour permettre la continuité multimodale des déplacements par exemple aux pôles d'échanges, ou encore par l'harmonisation tarifaire entre les services régionaux, départementaux et urbains.

– de permettre une répartition de l'offre de transport sur l'ensemble du territoire en particulier dans les zones spécifiques (rurales et périurbains par exemples).

– de valoriser les réseaux existantes en améliorant la qualité du service offert notamment la modernisation des parcs d'autocars.

Dans le cadre des **contrats de modernisation**, l'Etat a participé au financement des investissements présentés par les départements ci-après pour un montant de subvention de 1,167 millions d'euros (7,65 millions de francs) en 2000 et 1,350 millions d'euros (8,85 millions de francs) au 1^{er} août 2001.

Ces investissements ont permis de financer les opérations suivantes :

OPERATIONS EN 2000	MONTANT en Euros
Aisne	126 653,12 (830 790F)
Drôme	144 681,74 (949 050F)
Gers	265 368,00 (1 740 700F)
Moselle	192 085,76 (1 260 000F)
Calvados	438 813,37 (2 878 427F)
Total	1 167 601,99 (7 658 967F)

OPERATIONS EN 2001	MONTANT en Euros
Corse du sud	301 666,12 (1 978 800F)
Rhône	967 464,79 (6 346 153F)
Nièvre	81 149,53 (532 306F)
Total	1 350 280,43 (8 857 259F)

Dans le cadre des **conventions d'études de schémas et de déplacements**, les aides de l'Etat aux départements ont porté, en 2000, sur l'élaboration du schéma départemental dans l'Yonne pour un montant d'aide de 45.734,71 euros (300.000 francs) et une étude de déplacements et de circulation dans le Haut-Rhin pour un montant d'aide de 38.125,36 euros (250.086 francs).

En 2001, au 1^{er} août, quatre études de déplacements ont été financées en Ile-et-Vilaine, en Martinique, en Haute-Savoie, et dans les Alpes-Maritimes, pour un montant d'aide de 161.850,24 euros (1.061.668 francs).

Le 10 juillet 2001 a été signée une **nouvelle circulaire** relatives aux aides de l'Etat à la mise en œuvre des plans de déplacements urbains et aux transports collectifs de province.

Prenant en compte les dispositions de la loi sur l'air et de la loi sur la solidarité et le renouvellement urbain (SRU), les aides pour le transport non urbain poursuivent désormais trois objectifs :

- encourager le développement des politiques de déplacements globales, cohérentes et intermodales sur les territoires départementaux et régionaux,

- améliorer l'intermodalité avec les transports urbains et les transports ferrés d'intérêt régional ou national,

- assurer la présence du transport collectif sur l'ensemble du territoire.

On rappellera que les auteurs de la loi du 13 décembre 2000 dite « SRU » ont souhaité une plus grande coopération entre les autorités organisatrices de transport notamment en termes d'information de voyageurs, de tarifications coordonnées, d'organisation des services.

La réforme permet la coopération entre autorité départementale et autorité urbaine par la création de syndicats mixtes et prévoit de donner des moyens financiers particuliers au syndicat.

Elle lui permet en effet de prélever un versement transport dont le taux devra être inférieur à 0,5 % dans les espaces à dominante urbaine non assujettis à un « versement transport » et de l'augmenter d'une valeur inférieure à 0,5 dans les zones urbaines déjà assujetties sans toutefois dépasser les taux maximum déjà autorisés.

Cette volonté de coopération entre réseaux urbains et non urbains, sera une des priorités des aides de l'Etat sur la période du XIIe plan.

La nouvelle circulaire prévoit aussi que, quel que soit l'objet de la subvention, **celle-ci sera attribuée dans le cadre d'une convention.**

La formule des contrats de modernisation ne sera donc pas reconduite et sera remplacée par une convention, valant attribution de subvention.

*

* *

Fondamentalement, le projet de budget des transports terrestres enregistre des progressions plutôt favorables au système ferroviaire en général.

Mais la « fuite en avant » de la dette ferroviaire donne le vertige.

Ce projet de budget ne fournit aucun signe d'une réflexion sur le traitement en profondeur d'un problème structurel qu'il conviendrait pourtant de prendre à bras le corps.

L'Etat sera sans doute mis, une fois de plus, à contribution pour l'apurement partiel de cette dette mais qui financera la poursuite du programme de lignes à grande vitesse ?

En second lieu, la multiplication des actes de violence dans les trains et l'effet dissuasif qu'elle génère à l'égard de la clientèle potentielle ne peuvent qu'aboutir à terme à des résultats en totale contradiction avec les ambitions gouvernementales tendant à reporter sur le transport collectif une part importante du trafic des voyageurs qui préfèrent aujourd'hui le mode de locomotion individuel.

Sur ces deux graves sujets, le projet de budget 2002 n'est certainement pas à la hauteur des enjeux.

*

* *

La Commission des Affaires économiques a émis un avis défavorable à l'adoption des crédits consacrés aux transports terrestres dans le projet de loi de finances pour 2002.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de sa séance du mercredi 14 novembre, la Commission des Affaires économiques a procédé à l'examen du rapport pour avis de M. Bernard Joly sur les crédits consacrés aux transports terrestres dans le projet de loi de finances pour 2002.

M. Alain Gérard s'est demandé si les déclarations ministérielles en faveur du ferroutage s'accompagnaient, dans le projet de budget, des moyens financiers d'accompagnement.

Sur ce point, M. Gérard Larcher, président, a rappelé que le transport combiné rail-route avait enregistré une baisse de 12 % durant le premier trimestre 2001.

M. Gérard Bailly a estimé que la situation « alarmante » du système ferroviaire -endettement, conflits sociaux, difficultés de la régionalisation- relevait d'une réflexion d'ensemble qui allait au-delà de l'analyse budgétaire.

Après avoir jugé que la SNCF pouvait constituer un outil d'aménagement du territoire et de désenclavement, M. Claude Biwer a relevé que l'entreprise ferroviaire n'en continuait pas moins de supprimer des lignes électrifiées, en citant notamment la ligne Paris-Luxembourg passant par Reims et Charleville.

M. Ladislav Poniatowski a déclaré que son groupe émettrait un avis défavorable à l'adoption des crédits des transports terrestres dans le projet de loi de finances pour 2002. Il a notamment fait valoir, d'une part, l'insuffisante compensation financière versée aux régions à la suite de la régionalisation des services ferroviaires régionaux et, d'autre part, la progression inquiétante et non maîtrisée d'une délinquance qui nécessiterait pourtant la création de nombreux emplois.

M. Gérard Larcher, président, a, tout d'abord, fait observer que la dette du groupe France Télécom était supérieure de 150 milliards de francs à celle du système ferroviaire. Après avoir estimé que la SNCF aurait sans doute des difficultés à remettre tout son matériel roulant « à niveau », il a jugé que les grands problèmes qui venaient d'être évoqués pour le secteur ferroviaire - endettement, délinquance, ferroutage, rénovation du parc roulant, transfert de

charges aux régions - mériteraient de faire l'objet d'un débat au Sénat dans le cadre de la procédure de la question orale.

Puis la commission a émis un avis défavorable à l'adoption des crédits des transports terrestres dans le projet de loi de finances pour 2002, le groupe socialiste et le groupe communiste républicain et citoyen se prononçant, quant à eux, pour leur adoption.