

N° 75

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2003-2004

Annexe au procès-verbal de la séance du 20 novembre 2003

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 2004, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME XVIII

TRANSPORTS TERRESTRES

Par M. Bernard JOLY,
Sénateur.

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

Voir les numéros :

Assemblée nationale (12^{ème} législ.) : 1093, 1110 à 1115 et T.A. 195

Sénat : 72 et 73 (annexe n° 16) (2003-2004)

Lois de finances.

Mesdames, Messieurs,

A partir de cette année, la Commission des Affaires économiques a souhaité traiter de façon thématique un certain nombre de ses avis budgétaires. Il en sera ainsi pour les transports terrestres.

Les enjeux majeurs posés par la régionalisation ferroviaire rejoignent ceux de la décentralisation dont « l'Acte II » est actuellement en discussion devant le Parlement.

Pour ces raisons, il est apparu intéressant de consacrer, dans cet avis, un chapitre important et préalable à la régionalisation ferroviaire.

Votre rapporteur pour avis évoquera ensuite, de façon plus concise, les grandes lignes du projet de budget des transports terrestres pour 2004 ainsi que la situation du secteur ferroviaire.

CHAPITRE PREMIER

LA RÉGIONALISATION FERROVIAIRE

Le transfert de compétences en matière de transports collectifs d'intérêt régional est intervenu le 1^{er} janvier 2002 conformément aux dispositions de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU).

Cette compétence ferroviaire est venue s'ajouter aux responsabilités que détiennent déjà les régions en matière d'organisation et de financement des services routiers réguliers non urbains régionaux.

Les régions sont, donc, devenues autorités organisatrices des services ferroviaires régionaux, la SNCF n'étant plus que l'exploitant.

RFF, en tant que gestionnaire d'infrastructure et maître d'ouvrage, est en relation avec les régions pour les dossiers d'infrastructures dans lesquels ces dernières interviennent financièrement. RFF attribue, par ailleurs, les capacités d'infrastructure à l'exploitant ferroviaire en fonction des demandes de celui-ci.

Les régions ont la possibilité de faire évoluer l'offre en fonction des besoins des populations, en liaison avec les autres autorités organisatrices dans leur domaine de compétence respectif. Elles peuvent également mettre en place une politique tarifaire spécifique en direction de certaines catégories de clients ou pour certains événements dont elles assurent le financement.

Elles ont passé une convention avec la SNCF à qui elles versent une contribution financière au titre de l'exploitation de ces services et de la perte de recettes induite par la mise en œuvre des tarifs sociaux nationaux et de leur tarification spécifique régionale.

Cette contribution s'est élevée à 1,217 milliard d'euros en 2002 et devrait atteindre 1,244 milliard d'euros en 2003.

La SNCF s'est engagée sur la base d'un forfait de charges évoluant suivant une formule d'indexation choisie par les deux partenaires alors qu'elle facture « au réel » les charges indépendantes d'elle.

Pour 2003, les charges forfaitisées devraient représenter plus de 1,720 milliard d'euros.

Les conventions comportent aussi des dispositions en matière d'évolution des services, de coordination entre les services « Grandes lignes » et TER, d'utilisation des biens affectés à l'exploitation, d'information de la région et de concertation entre les différents partenaires.

En compensation, l'Etat a versé, en 2002, aux vingt régions concernées, près de **1,518 milliard d'euros** au titre de la décentralisation des services ferroviaires régionaux de voyageurs :

– 1,129 milliard d'euros au titre de la contribution pour l'exploitation des services transférés permettant au compte de l'activité TER de la SNCF d'être équilibré l'année du transfert d'exploitation ;

– 179,7 millions d'euros correspondant aux pertes de recettes induites par les tarifs sociaux mis en place à la demande de l'Etat ;

– 208,7 millions d'euros pour aider au renouvellement du parc de matériel roulant affecté aux services transférés.

On sait que ce montant est indexé, chaque année, sur le taux d'évolution de la dotation globale de fonctionnement (DGF). Ainsi, la compensation financière, intégrée dans la dotation générale de décentralisation versée aux régions, progressera, en 2003, de 2,29 %.

S'agissant des **investissements**, la loi SRU a prévu que la dotation au titre des transports régionaux porterait une part destinée à aider les régions pour le renouvellement du matériel roulant.

Le budget initial des régions pour 2002 prévoyait des dépenses d'investissement liées à la régionalisation de l'ordre de 460 millions d'euros. De nombreuses conventions ont été signées avec la SNCF pour le financement de matériel neuf tel que les « AGC » (autorail à grande capacité, dans les versions thermiques, électriques, ou mixtes), les TER « 2N nouvelle génération » ou la fin des commandes d'autorail « 73500 ».

Les montants, actuellement investis par les régions au titre du matériel roulant jusqu'en 2008, s'établissent à 3,7 milliards d'euros pour le matériel neuf, et à 0,2 milliard d'euros pour la modernisation du matériel existant.

Notons que les conventions pluriannuelles signées entre l'Etat et les régions font généralement appel à un co-financement par l'Etat, la région et la SNCF.

Lors de ses séances des 14 et 15 octobre 2003, le Conseil économique et social a approuvé un Avis, présenté par M. Jacques Chauvineau au nom de la section des économies régionales et de l'aménagement du territoire, qui dresse un « premier bilan de la régionalisation ferroviaire ».

Huit principales conclusions ont été énoncées :

1) Les évolutions d'offre doivent être ciblées sur les pratiques nouvelles de mobilité

L'évolution sur la période 1997-2002 est retracée par le tableau ci-après.

EVOLUTION SUR LA PÉRIODE 1997-2002

	1997	% de croissance 1997/2002	Ratio Croissance trafic/ Croissance d'offre	Contribution de l'Etat au voyageur- km en euro	Nombre de voyageurs par train
Alsace					
<i>Offre en milliers de trains-km</i>	5 364	42,2			
<i>Trafic en milliers de voyageurs-km</i>	368 541	33,1	0,78	0,17	69
<i>Recettes en milliers d'euros</i>	20 763	38,4			
Aquitaine	6 085	8,8			
	336 813	11,7	1,33	0,20	43
	21 168	21,1			
Auvergne	5 043	16,2			
	226 774	- 3,7	- 0,23	0,29	32
	14 089	5,6			
Basse-Normandie	2 061	33,5			
	122 283	3,7	0,11	0,24	47
	7 977	12,8			
Bourgogne	5 690	42,8			
	285 296	92,2	2,15	0,14	39
	18 360	104,8			
Bretagne	4 256	29,0			
	239 984	24,7	0,93	0,18	46
	14 068	37,0			
Centre	6 287	62,8			
	552 541	32,1	0,51	0,11	72
	32 052	47,7			
Champagne-Ardenne	3 887	7,7			
	211 403	- 13,3	- 1,73	0,27	43
	11 711	3,2			
Franche-Comté	3 240	23,1			
	145 041	6,0	0,26	0,29	34
	8 687	20,2			
Haute-Normandie	2 372	12,0			
	144 432	12,2	1,02	0,21	50
	9 993	8,8			
Languedoc-Roussillon	4 353	14,2			
	235 554	32,7	2,30	0,22	43
	15 107	48,9			
Limousin	3 244	3,2			
	95 275	- 13,5	- 4,22	0,56	21
	5 968	- 2,4			
Lorraine	6 415	11,1			
	359 829	9,1	0,81	0,22	41
	20 444	4,9			
Midi-Pyrénées	6 155	8,6			
	359 657	15,1	1,76	0,17	36
	22 580	28,8			
Nord-Pas-de-Calais	9 112	12,2			
	844 168	- 1,3	- 0,11	0,13	91
	43 709	7,3			

	1997	% de croissance 1997/2002	Ratio Croissance trafic/ Croissance d'offre	Contribution de l'Etat au voyageur-km en euro	Nombre de voyageurs par train
Pays de la Loire					
<i>Offre en milliers de trains-km</i>	4 845	36,8			
<i>Trafic en milliers de voyageurs-km</i>	324 116	33,4	0,91	0,15	50
<i>Recettes en milliers d'euros</i>	19 292	39,7			
Picardie	6 608	15,7			
	627 914	9,3	0,33	0,14	85
	34 382	20,2			
Poitou-Charentes	2 069	1,0			
	96 025	3,8	3,80	0,29	35
	5 830	12,8			
Provence-Alpes-Côte d'Azur	6 765	36,4			
	516 218	44,4	1,22	0,15	70
	34 105	60,5			
Rhône-Alpes	16 890	33,0			
	1 186	30,8	0,93	0,16	56
	884	39,9			
	73 337				
Total	110 741	24,6			
	7 278	21,4	0,65	0,17	66
	748	32,8			
	433 622				

Source : Mission de contrôle économique et financier de la SNCF et Direction du transport public et local de la SNCF.

De 1997 à 2002, l'offre ferroviaire TER globale a progressé de 24,6 % (32,8 % pour les régions expérimentatrices et 16,8 % pour les autres) et l'offre TER routière de 12 % pour l'ensemble des régions. Durant la même période, les recettes ont augmenté de 32,8 % (36,6 % pour les régions expérimentatrices et 28,6 % pour les autres) et le trafic de 21,4 % (25,1 % pour les régions expérimentatrices et 17,2 % pour les autres).

Mais le taux apparemment élevé de création d'offre de la région Bourgogne est, en réalité, l'effet d'un changement de périmètre. Quant au taux, lui aussi élevé, des régions Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) et Languedoc-Roussillon, il est la conséquence de réaménagements liés à la mise en service du TGV.

Sept régions ont vu leur trafic augmenter plus fortement que l'offre. Mais les créations de dessertes ont d'autant plus d'effet sur la fréquentation qu'elles partent d'une situation de moindre densité d'offre. A l'inverse, on note la quasi-stagnation du trafic de la région Nord-Pas-de-Calais qui s'explique notamment par le haut niveau existant d'offre et d'utilisation des TER.

Le coefficient moyen de « réponse du marché » (rapport entre le pourcentage de croissance du trafic et le pourcentage de croissance de l'offre) est de 0,65. Il passe de 3,80 en région Poitou-Charentes et 2,30 en région Languedoc-Roussillon à - 4,22 en région Limousin.

Les créations d'offre ferroviaire n'ont donc pas automatiquement généré de croissance de trafic.

Leur efficacité dépend d'autres facteurs tels que l'intermodalité autour de cette offre et les services nouveaux.

Est soulignée la nécessité pour les régions de « trouver un équilibre entre une approche extensive du développement fondée sur des créations d'offre et une approche intensive fondée sur un accroissement de l'utilisation des dessertes existantes ».

2) Le développement de l'intermodalité et les innovations dans les services offerts sont indispensables pour valoriser les créations d'offre

A cet égard, le Conseil économique et social regrette que la régionalisation confère à la région une compétence à dominante monomodale alors que l'avenir du transport public est dans l'intermodalité : les régions, souligne-t-il, n'ont guère d'action sur le transport routier interurbain pour l'essentiel sous compétence départementale.

Il relève que les grandes villes et les régions semblent avoir quelques difficultés à entrer dans une logique d'intermodalité entre les transports urbains et les TER. Dans quelques cas pourtant, régions et autorités urbaines ont créé des points d'arrêt périurbains, offrant de nouvelles possibilités de continuité entre transports régionaux et urbains.

3) Troisième constat : L'innovation dans le service pose la question de la coopération des régions avec les autres autorités organisatrices et des régions entre elles

Les innovations **tarifaires** viennent largement en tête des initiatives régionales : abonnements TER et urbain, tarifications destinées à certaines clientèles (jeunes, étudiants, demandeurs d'emplois...) extension du périmètre des tarifs actuels et en particulier extension au-delà de 75 km de l'abonnement hebdomadaire de travail.

Seule la région Rhône-Alpes envisagerait, pour l'heure, une refonte tarifaire d'ensemble dans le cadre d'un projet « fédérant » l'ensemble des autorités organisatrices. Cette tarification fusionnerait les tarifications

régionales et urbaines dans un système de zones, transposant, avec les techniques actuelles, la démarche qui avait été celle de la carte orange en Ile-de-France.

4) L'arrivée du matériel TER moderne souligne les déficits de qualité existants

Les régions ont fait un effort important de modernisation du parc de matériel. A l'horizon 2007, le tiers du parc sera nouveau et un autre tiers aura été modernisé.

Cette amélioration entraîne dans le public une nouvelle attente de qualité et rend moins acceptable la vétusté des omnibus, ou encore la fraude répétitive qui crée de l'insécurité à bord des trains, tant pour le public que pour le personnel d'accompagnement, sans compter qu'elle fausse l'évaluation de la fréquentation. La perte de recette pour la SNCF est évaluée, à cet égard, à plus de 30 millions d'euros, désormais supportée, pour l'essentiel, par les régions.

5) Les logiques différentes entre TER et Grandes Lignes appellent de nouvelles synergies

En effet, toute modification d'un des deux périmètres, TER ou Grandes Lignes, a généralement des conséquences sur l'autre.

Cette situation met en évidence, au sein du réseau ferroviaire, une zone intermédiaire constituée d'un ensemble de services interrégionaux, de jour mais aussi de nuit, importants pour les besoins locaux, échappant à la compétence des régions et qui, par ailleurs, sont mal pris en compte par l'organisation de la SNCF.

6) Si le Conseil économique et social relève que la régionalisation stimule la vie démocratique régionale avec les « comités de ligne », il souligne, en septième lieu, **7) que l'efficacité de la gestion régionale des ressources publiques conditionne la réussite de la régionalisation.**

L'équilibre économique des TER nécessite des contributions publiques élevées et implique, par conséquent, une gestion rigoureuse.

Le montant annuel des charges en 2002 atteignait, rappelons-le, 2,040 milliards d'euros, couvertes par 633 millions d'euros de recettes directes des utilisateurs, 1,227 milliard d'euros de contribution des régions et 180 millions d'euros de contribution transférés par l'Etat aux régions au titre des tarifs sociaux.

La collectivité publique finance encore le renouvellement du matériel roulant et une part essentielle de la modernisation des gares.

8) Enfin, le Conseil économique et social remarque, avec regret, que la régionalisation reste disjointe de la politique d'infrastructures et des orientations européennes.

CHAPITRE II

**LES GRANDES LIGNES DU BUDGET
DES TRANSPORTS TERRESTRES
DANS LE PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2004**

L'évolution des crédits des transports terrestres dans le projet de budget des transports terrestres pour 2004 est retracée dans le tableau ci-dessous :

(en millions d'euros)

	LFI 2003	PLF 2004 (hors transferts)	Evolution	Evolution (hors RFF)
Titre III	92	90	- 1,2 %	- 1,2 %
Titre IV	5 785 860	6 521 790	+ 12,7 %	- 1,1 %
Total dépenses ordinaires	5 785 951	6 521 881	+ 12,7 %	- 1,1 %
Titre V (AP)	22 175	19 356	- 12,7 %	- 12,7 %
Titre VI (CP)	670 375	1 307 102	+ 95,0 %	- 39,3 %
Total dépenses en capital (AP)	692 550	1 326 458	+ 91,5 %	- 38,4 %
Titre V (CP)	17 723	16 007	- 9,7 %	- 9,7 %
Titre VI (CP)	588 604	1 100 631	+ 87,0 %	- 27,7 %
Total dépenses en capital (CP)	606 327	1 116 637	+ 84,2 %	- 27,2 %
Moyens de paiement DO + CP	6 392 278	7 638 518	+ 19,5 %	- 3,6 %
Moyens d'engagement DO + AP	6 478 501	7 848 339	+ 21,1 %	- 5,1 %

Au titre des **moyens de paiement** (dépenses ordinaires + crédits de paiement), le projet de loi de finances propose une enveloppe de 7,6 milliards d'euros, soit une augmentation de 19,5 % par rapport à l'année dernière, qui prend en compte la budgétisation des dotations autrefois versées à Réseau ferré de France sous forme de dotation en capital. Hors RFF, on enregistre une baisse de - 3,6 %.

Au titre des **moyens d'engagement** (dépenses ordinaires + autorisations de programme), le projet de loi de finances propose une enveloppe de 7,8 milliards d'euros, soit une progression de 21,1 % avec prise en compte de la budgétisation des dotations RFF. Hors RFF, on enregistre une baisse de – 5,1 %.

Les **dépenses ordinaires** (dépenses d'intervention en quasi-totalité), qui représentent 85 % des crédits des transports terrestres, atteignent 6,5 milliards d'euros hors transferts (intégrant 225 millions d'euros au titre de la compensation de l'augmentation des péages TER), soit une hausse de 12,7 %.

Notons surtout que :

– l'aide au transport combiné (32 millions d'euros) baisse de 2,8 millions d'euros ;

– la contribution aux charges d'infrastructures ferroviaires versée par l'Etat à RFF baisse de – 19,8 %, avec pour contrepartie l'augmentation des péages versés par la SNCF à cet établissement ; cette progression des péages atteindra + 60 millions d'euros pour la SNCF et + 225 millions d'euros pour les régions, cette dernière augmentation étant compensées par une hausse de la dotation générale de décentralisation ;

– la contribution au désendettement de la SNCF (service annexe d'amortissement de la dette) reste inchangée par rapport à 2003, avec 677,2 millions d'euros ;

– une nouvelle ligne budgétaire d'un montant de 800 M€ est consacrée au désendettement de RFF ;

– les charges de retraites de la SNCF atteignent 2,43 milliards d'euros, soit 31,8 % du budget des transports terrestres.

Les **dépenses en capital** augmentent, quant à elles, de 84 % en crédits de paiement (1,11 milliard d'euros) et de 91,5 % en autorisations de programme (1,3 milliard d'euros) en raison, bien sûr, de la budgétisation des dotations affectées à RFF.

Elles représentent 14 % des crédits des transports terrestres.

Les dépenses en capital sont, pour l'essentiel, les subventions d'investissement du titre VI, consacrées aux transports urbains, aux transports

interurbains et, à partir de 2004, aux travaux de régénération des infrastructures ferroviaires.

Relevons que :

– les subventions aux transports urbains diminuent de 33,8 % en crédits de paiement (158,7 millions d’euros) et de 56,6 % en autorisations de programme (112,8 millions d’euros) ;

– les subventions aux transports interurbains (dont l’essentiel est constitué de la subvention aux infrastructures de transport ferroviaire : 316,7 millions d’euros, soit + 12,9 %) progressent de + 8,8 % (378 millions d’euros).

L’évolution des **principaux agrégats** apparaît dans le tableau ci-dessous :

(en millions d’euros)

	2003	2004	Evolution
Modernisation et développement des infrastructures			
Moyens paiement DO + CP	2 661,6	3 844,5	44,4 %
Moyens d’engagement DO + AP	2 724,4	4 133,4	51,7 %
Transport de voyageurs			
Moyens paiement DO + CP	1 061,5	918,2	– 13,5 %
Moyens d’engagement DO + AP	1 085,1	874,1	– 19,4 %
Transport de marchandises			
Moyens paiement DO + CP	65,9	56,1	– 14,8 %
Moyens d’engagement DO + AP	65,8	55,8	– 15,1 %
Politiques sociales			
Moyens paiement DO + CP	2 603,3	2 704,8	3,9 %
Moyens d’engagement DO + AP	2 603,3	2 704,8	3,9 %
Total moyens de paiement	6 392,3	7 523,6	17,7 %
Total moyens d’engagement	6 478,5	7 768,1	19,9 %

L’agrégat « **Modernisation et développement des réseaux d’infrastructures** » regroupe les crédits consacrés par l’Etat aux investissements sur les réseaux nationaux d’infrastructures de transport terrestres, à savoir le réseau ferroviaire et celui des voies navigables. Les crédits correspondants sont, pour les raisons indiquées plus haut, en

augmentation substantielle en moyens de paiement (+ 44,4 %) et en moyens d'engagement (+ 51,7 %).

En ce qui concerne le réseau ferroviaire, cet agrégat comprend une contribution aux charges d'infrastructures ferroviaires et au désendettement, aux études en matière de transports ferroviaires et combinés, et les subventions d'investissement consacrées aux transports interurbains.

On relèvera notamment :

– le concours annuel de l'Etat à RFF (1,38 milliard d'euros) ;

– la contribution au désendettement de la SNCF à hauteur de 677,2 millions d'euros à travers le « service annexe d'amortissement de la dette ». **Rappelons que la dette de la SNCF s'élevait à 7,3 milliards d'euros au 31 décembre 2002.**

– la contribution au désendettement de RFF (800 millions d'euros) qui constitue une ligne nouvelle ;

– les dotations aux investissements (316,7 millions d'euros).

L'agrégat « **transport de voyageurs** » regroupe les dotations accordées aux transports collectifs en Ile-de-France, aux transports collectifs urbains de province, aux transports collectifs interurbains, aux études et recherches dans le domaine des transports terrestres.

L'enveloppe proposée pour transport de voyageurs en Ile-de-France s'élève à 836,6 millions d'euros en 2004, soit une diminution de 9,1 %.

Les dotations proposées en faveur du transport de voyageurs en province atteignent 80 millions d'euros en 2004, soit une diminution de 44 %.

L'agrégat « **transport de marchandises** » (0,75 % du budget des transports terrestres) est modeste.

Pour l'essentiel, il s'agit des interventions dans le domaine des transports combinés dont 32 millions d'euros au titre des interventions (- 8 % après - 12,6 % en 2003) et 13,6 millions d'euros (- 26 %) au titre des infrastructures et des équipements.

On rappellera que la dotation consacrée au transport combiné avait été réduite de 58 % en 2002, ce qui avait été présenté comme une conséquence des exigences de la Commission européenne.

A l'évidence, la situation du transport combiné en France mérite un débat. Le décalage est trop grand entre les discours (tous favorables à ce mode) et les actes (réduction des moyens alloués).

L'agrégat « **politiques sociales** » regroupe, enfin, les crédits de compensation des tarifs sociaux et les subventions aux régimes de retraites.

Soulignons que les subventions au régime général de retraite de la SNCF et à divers régimes sociaux représentent l'essentiel de cet agrégat (2,7 milliards d'euros en 2004, soit + 3,9 %).

CHAPITRE III

LA SNCF

I. LE FERROVIAIRE ET L'EUROPE

● Le **premier « paquet ferroviaire »**, composé des directives 2001-12 (développement des chemins de fer et droits d'accès), 2001-13 (licences ferroviaires) et 2001-14 (capacités d'infrastructures, redevances et certificats de sécurité), a été adopté le 26 février 2001.

Seuls cinq pays, dont la France, ont, à ce jour, transposé les directives du 26 février.

Le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003, relatif à l'utilisation du réseau ferré national, permet aux entreprises ferroviaires de l'Union européenne qui veulent offrir des services internationaux de fret ferroviaire, d'emprunter le réseau ferré national. Pour exercer ces droits, elles doivent disposer d'une licence et d'un certificat de sécurité délivrés par l'Etat, et formuler des demandes de capacités d'infrastructure -les « sillons »- auprès de Réseau ferré de France.

Ce texte a été complété par des arrêtés des 6 et 20 mai 2003 sur les licences et celui du 6 mai sur la mission de contrôle des activités ferroviaires.

A ce jour, une seule société a présenté au ministère chargé des transports une demande expresse de licence, actuellement en cours d'instruction. Par ailleurs, trois autres entreprises ferroviaires se sont informées des modalités et des procédures de délivrance en France des certificats de sécurité.

● Le **deuxième « paquet ferroviaire »**, adopté par la Commission européenne en janvier 2002, comporte une communication et cinq propositions de textes qui ont été examinées par le Parlement, en première lecture, le 14 janvier 2003.

Le Conseil européen des ministres des transports est parvenu à un accord politique le 28 mars 2003 (la France ayant voté contre) mais une position commune a pu être arrêtée le 26 juin 2003. Le 23 octobre dernier, le Parlement a réaffirmé, en seconde lecture, son souhait d'ouvrir à la concurrence, dès le 1^{er} janvier 2008, le transport ferroviaire de voyageurs.

Rappelons le contenu des cinq propositions de textes :

1) La directive modifiant la directive 91/440 a trait au calendrier à retenir pour **l'ouverture des réseaux ferroviaires nationaux en ce qui concerne exclusivement le transport de marchandises**. L'ouverture est envisagée en janvier 2006 pour le fret international, et en janvier 2008 pour le fret national.

Il a été aussi décidé que la Commission européenne publierait, le 1^{er} janvier 2007, un rapport d'évaluation sur les effets de la libéralisation du fret international, et en particulier sur la sécurité, les parts de marché et le volume de fret, la santé des entreprises et les conditions de travail du personnel.

La France a, par ailleurs, obtenu l'engagement de la Commission de présenter, avant la fin de l'année 2003, une proposition de texte sur la licence de conducteur de train.

2) La proposition de directive sur « *le contrôle de la sécurité et les enquêtes relatives aux accidents sur les chemins de fer communautaires* » vise à rapprocher les niveaux et les règles de sécurité applicables dans les Etats membres. Elle garantira également une application non discriminatoire des règles de sécurité, sans préjudice des niveaux et des règles de sécurité existants.

3) La proposition de directive « *modifiant les directives 96/48 et 2001/16 sur l'interopérabilité* » vise à mettre en cohérence deux directives antérieures et à tenir compte de l'expérience acquise lors de l'élaboration des premières spécifications techniques d'interopérabilité (STI).

4) La proposition de règlement « instituant une **agence ferroviaire européenne** » confie à cette future instance la mission :

- de contribuer à l'élaboration des objectifs communs de sécurité et des méthodes communes de sécurité ;

- d'examiner les mesures nationales de sécurité soumises par les autorités nationales.

S'agissant de l'interopérabilité, l'Agence sera principalement chargée :

- de piloter l'élaboration des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) ;

- de répertorier les qualifications professionnelles et les systèmes de formation pour la conduite des trains et de proposer un système d'accréditation des instituts de formation ;

- d'inspecter les organismes notifiés ;

- d'élaborer un format unique pour l'immatriculation et l'enregistrement du matériel roulant.

5) Le cinquième texte concerne la possibilité pour la Commission de négocier son adhésion à la convention internationale pour les transports internationaux par chemin de fer (COTIF), modifiée par le Protocole de Vilnius.

II. QUELQUES ÉLÉMENTS SUR LE PROGRAMME DE TGV

1) 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.

Ce projet figure parmi les quatorze 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) ;

- les acquisitions foncières en Alsace ;

- l'aménagement de la ligne Strasbourg-Kehl.

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

Cette première phase devrait procurer une amélioration importante de la desserte de l'Est de la France, et permettre l'interconnexion avec les autres lignes TGV en Ile-de-France.

TEMPS DE PARCOURS ET FRÉQUENCES

	Actuel	Projet complet	1 ^{ère} phase : Vaires- Baudrecourt	Nombre d'allers-retours quotidiens
Paris-Reims	1 h 25	0 h 45	0 h 45	7
Paris-Metz/Paris-Nancy	2 h 45 / 2 h 40	1 h 30	1 h 30	8/8
Paris-Strasbourg	3 h 50	1 h 50	2 h 20	15
Paris-Luxembourg	3 h 35	2 h 15	2 h 15	4
Paris-Bâle	4 h 45	3 h 00	3 h 50	4
Paris-Sarrebruck	3 h 45	1 h 50	1 h 50	3
Paris-Francfort	6 h 00	3 h 35	3 h 35 (*)	6
Paris-Stuttgart	5 h 55	3 h 05	3 h 45 (*)	4

(*) à confirmer en fonction des aménagements du réseau allemand

Le coût de la première phase du TGV Est-européen est évalué à 3,12 milliards d'euros. Ce coût comprend les investissements du périmètre RFF (2,9 milliards d'euros) et les investissements d'installations fixes relevant de périmètre de la SNCF (208 M€). Les investissements en matériel roulant, financés par la SNCF, ne sont pas compris dans ces coûts.

La convention de financement de la première phase a été signée le 7 novembre 2000, entre l'Etat, RFF, la SNCF et les dix-sept collectivités locales participant au financement du projet. La répartition du financement est la suivante :

Répartition du financement	M euros
Etat	1 219,6
Union européenne	320,1
Grand Duché de Luxembourg	117,4
Ile-de-France	76,2
Champagne-Ardenne	124,2
Lorraine	253,8
Alsace	282
RFF + SNCF	731,8

Le total des subventions, d'ores et déjà attribuées par l'Union européenne au projet depuis 1993, s'élève à 89 M€. Dans le cadre de la programmation pluriannuelle des concours européens, la Commission a promis un montant de concours de 151 M€ de 2001 à 2006.

L'objectif est d'obtenir une participation de l'Union européenne à hauteur de 320 M€, niveau correspondant au taux maxima actuel des subventions communautaires (environ 10 %).

La participation financière du Grand Duché de Luxembourg a été fixée à 117,4 M€.

Les études détaillées de la seconde phase entre Baudrecourt (Moselle) et Vendenheim (Bas-Rhin) sont achevées et les procédures foncières en Alsace sont engagées.

2) La **liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin** figure, aussi, parmi les quatorze projets européens classés prioritaires lors du sommet d'Essen en décembre 1994.

Ce projet comprend :

– **pour le 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 non accompagné et autoroute ferroviaire), un itinéraire performant empruntant le même « tunnel de base », et combinant pour y accéder l'utilisation des lignes existantes et de tronçons neufs.

Rappelons que le projet Lyon-Turin comporte :

– une partie française, à l'ouest du Sillon alpin (ou Combe de Savoie) ;

– une section internationale, entre le Sillon alpin 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 (aménagement du nœud de Turin en particulier).

Lors du sommet franco-italien du 29 janvier 2001 à Turin, la France et l'Italie ont défini les modalités de mise en œuvre de la première phase du projet. Cette première phase est évaluée à 371 millions d'euros ; elle sera prise en charge, à parts égales, par la France et l'Italie, avec le concours de l'Union européenne qui prévoit de participer à hauteur de 100 millions d'euros sur la période 2001/2006, ce qui représente 27 % des besoins estimés.

3) La **ligne à grande vitesse Rhin-Rhône**, inscrite au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse et dans les schémas de service collectifs de transports, est constituée de trois branches centrées sur la région de Dijon. Chacune d'entre elles fait l'objet d'un projet distinct :

– une branche « Est » reliant, en ligne nouvelle, l'agglomération dijonnaise au sud de l'Alsace ;

– une branche « Ouest » reliant, en ligne nouvelle, l'agglomération dijonnaise à la ligne à grande vitesse « Sud-Est » ;

– une branche « Sud » qui devrait relier, en ligne nouvelle, ces deux branches à la région lyonnaise.

4) S'agissant de la **nouvelle ligne** ferroviaire mixte (voyageurs et marchandises) **entre Perpignan et Barcelone**, les investissements actuellement envisagés s'élèvent à 1,425 milliard d'euros pour les contournements de Nîmes et Montpellier, y compris les raccordements à la rive droite du Rhône et les aménagements de la ligne existante entre Montpellier et Perpignan. L'enquête publique relative à ce projet devrait se dérouler au cours des mois de novembre et décembre 2003.

5) Le projet **LGV Sud Europe Atlantique** porte sur la construction d'une ligne nouvelle de 302 km entre Tours à Bordeaux dont :

– une première phase de 121 km entre le nord d'Angoulême et Bordeaux qui permettra un gain de temps de 25 mn sur Paris-Bordeaux ;

– une deuxième phase entre Tours et le nord d'Angoulême qui portera le gain de temps à 50 mn sur Paris-Bordeaux.

Au cours du débat en Commission, plusieurs commissaires se sont interrogés sur les perspectives du train « pendulaire » avec notamment le projet dit POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse).

On sait que sur le plan technique, le système pendulaire apparaît comme une solution séduisante puisqu'il permet de pratiquer, sur le réseau existant, des passages en courbe à des vitesses supérieures à celles des autres trains.

La mise en œuvre de matériel pendulaire dont la vitesse reste limitée, associée à des améliorations ponctuelles de l'infrastructure existante (relèvement des courbes, confortement de l'armement, suppression des passages à niveau), permet des gains de temps de l'ordre de 10 à 15 %, c'est-à-dire nettement inférieurs à ceux procurés par une ligne nouvelle à grande vitesse, mais moyennant un coût d'investissement plus faible.

Des expérimentations ont été menées par la SNCF sur la base de trois démonstrateurs :

- un démonstrateur TGV pendulaire ;
- un démonstrateur RTG (rame à turbine à gaz) « AXIS » ;
- un démonstrateur X-TER pendulaire, qui préfigure de possibles versions pendulaires des automoteurs thermiques et automotrices électriques.

Le protocole d'accord du 21 février 2001 entre l'Etat, RFF, la SNCF et les régions Centre, Limousin et Midi-Pyrénées, a prévu la modernisation de la liaison ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) par des aménagements de l'infrastructure et la mise en service de six rames TGV de type pendulaire pour un montant de 242 M€.

L'étude, actuellement en cours, de l'avant projet détaillé consiste notamment dans la suppression de passages à niveau, dans l'adaptation de l'infrastructure pour permettre le relèvement des vitesses de circulation et dans la mise en service de six rames TGV Atlantique pendularisées pour un gain de temps de 20 mn environ entre Paris et Limoges et 30 mn entre Paris et Toulouse.

Des surcoûts apparus au fur et à mesure de l'avancée des études font estimer aujourd'hui le projet à 310 M€ en valeur 2002.

Il convient, cependant, de relever que cette opération a fait l'objet d'un **avis défavorable** de la part du récent rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport.

III. LES TRAFICS DE LA SNCF

● Trafic voyageurs

Le tableau ci-dessous montre l'évolution, depuis 1998, du trafic voyageurs de la SNCF avec la répartition entre TGV, trains rapides nationaux, trains régionaux et trains du réseau de l'Ile-de-France :

En milliards de voyageurs-kilomètres	1998	1999	2000	2001	2002
Grandes lignes	47,5	49,1	51,7	52,8	54,3
dont :					
- TGV	30,0	32,3	34,8	37,4	39,9
- Trains rapides nationaux	17,5	16,8	16,9	15,4	14,4
Services régionaux	7,7	8,0	8,5	8,8	9,2
Ile-de-France	9,3	9,1	9,7	9,9	10,1
Total trafic voyageurs	64,5	66,2	69,9	71,5	73,5

Le trafic voyageurs a été marqué, au cours de ces cinq dernières années, par une nette progression (+ 14 %). Toutefois, après trois années de croissance soutenue (compris entre 3,3 et 5,5 % par an), un ralentissement de la progression des trafics est apparue en 2001 (+ 2,4 %), confirmé en 2002 (+ 2,8 %).

Relevons que ce ralentissement a affecté à la fois les trafics Grandes Lignes, et ceux de l'Ile-de-France, mais n'a pas concerné les trafics régionaux.

Si le trafic Grandes Lignes a évolué favorablement sur la période 1998-2002 (+ 14,2 %), on note de fortes disparités :

– le trafic des TGV a enregistré une forte progression (+ 33 % en cinq ans, + 60 % depuis 1996) du fait de l'élargissement de l'offre. La mise en service du TGV Méditerranée a notamment permis au trafic TGV de poursuivre un bon rythme de progression en 2001 (+ 7,6 %) et en 2002 (+ 6,6 %), et de permettre à celui-ci de représenter désormais plus de 54 % de l'ensemble du trafic voyageurs de la SNCF ; mais cette tendance, soulignons-le, a profité essentiellement aux relations avec le Sud-Est.

– au contraire, le trafic des trains rapides nationaux (TRN), après plusieurs années de stagnation, a enregistré une baisse marquée depuis 2001,

due principalement à la mise en service du TGV Méditerranée et au report de l'offre Grandes Lignes vers les services régionaux ; globalement, le trafic de l'activité Grandes Lignes a donc poursuivi sa progression (+ 2,3 % en 2001, + 2,7 % en 2002), mais à un rythme plus modéré que les années précédentes (+ 3,4 % en 1999 et + 5,1 % en 2000).

– le trafic régional voyageurs a enregistré une hausse de 20,1 % en cinq ans du fait de l'extension de l'offre de transport dans les régions ayant expérimenté la décentralisation des services régionaux de voyageurs.

– le trafic d'Ile-de-France a enregistré, quant à lui, une évolution positive (+ 11 % sur les quatre dernières années) ; après avoir progressé fortement en 2000 (+ 6,6 %), le trafic a évolué plus modérément en 2001 (+ 2,3 %) et en 2002 (+ 2,6 %).

● **Le trafic ferroviaire de marchandises** ne laisse pas, quant à lui, de susciter **de graves inquiétudes**.

Au cours de l'année 2001, le volume de trafic a ainsi enregistré une baisse de 9 % (- 8,8 % pour le trafic conventionnel et - 9,4 % pour le trafic combiné), que la SNCF explique par la conjoncture moins favorable et le mouvement social survenu au cours du printemps chez les agents de conduite.

Les résultats de l'année 2002 ont montré un trafic en stagnation par rapport à l'année précédente. Des hausses de trafic ont toutefois été enregistrées dans les secteurs de la sidérurgie, des matériaux de construction, de la chimie ou encore des véhicules automobiles. Les baisses de trafic ont concerné les secteurs de l'agriculture et des produits pétroliers.

Les résultats du premier semestre de l'année 2003 font état, hélas, d'une baisse de 8,6 % par rapport à la même période de l'année précédente. Cette baisse concerne la totalité des secteurs de marché (le transport combiné régresse même de 12,6 % !) et est imputé par la SNCF aux différents mouvements sociaux intervenus au cours de cette période ainsi qu'aux difficultés de conjoncture.

IV. LA SITUATION FINANCIÈRE DE LA SNCF ET DU GROUPE SNCF

A. LA SNCF

L'évolution 2002-2003 est retracée dans le tableau ci-dessous :

(en millions d'euros)

Situation financière de la SNCF Principaux éléments	Résultats 2002	Budget prévisionnel 2003
Chiffre d'affaires	14 782	15 183
Produits d'exploitation courante	15 398	15 902
Charges d'exploitation courante	- 14 685	- 15 033
Excédent brut d'exploitation	713	869
Amortissements et provisions nets	- 708	- 788
Résultat d'exploitation	- 17	81
Résultat financier	- 166	- 225
Résultat courant	- 183	- 144
Résultat exceptionnel	168	
Résultat net	19	- 144

En 2002, le **chiffre d'affaires** a progressé de 555 M€, sous l'effet d'une hausse des produits du trafic et des contributions de service liées à la régionalisation.

Les **produits du trafic** ont augmenté de 3,6 % se répartissant de la manière suivante :

	Trafic annuel	Produits du trafic	Produit moyen
Grandes Lignes	+ 2,7 %	+ 5,0 %	+ 2,2 %
TER	+ 4,0 %	+ 8,1 %	+ 3,9 %
Ile-de-France	+ 2,4 %	+ 3,5 %	+ 1,0 %
Fret	- 0,7 %	- 0,7 %	- 0,0 %

Les **produits du trafic Grandes Lignes** ont progressé de + 5 %, ceux du **trafic RER** de + 8,1 %, tandis que le niveau de croissance des produits de **l'activité Ile-de-France** (+ 3,5 %) restait satisfaisant.

Les **produits du trafic Fret** ont enregistré, en revanche, une baisse de - 0,7 %.

Le **résultat courant** de l'exercice 2002 a affiché une perte de - 183 m€ contre - 176 M€ en 2001.

Pour 2003, le **chiffre d'affaires** prévu s'élève à 15.183 M€, en hausse de 2,7 % par rapport à 2002.

Les **produits du trafic** (8,63 milliards d'euros), sont en progression de 4,2 % avec une croissance de + 4,6 % pour les Grandes Lignes, de + 1,8 % pour les TER et de + 2,6 % pour l'Ile-de-France. L'objectif recherché pour le fret est une croissance de + 5,4 %.

Les **charges d'exploitation courante** envisagées s'élèvent à 15,03 milliards d'euros, soit un accroissement de 348 M€ (+ 2,4 %).

Dans cet ensemble, les **dépenses de personnel** devraient représenter 7,75 milliards d'euros, en progression de 1,4 % par rapport à 2002.

Les **péages d'infrastructure** devraient enregistrer une progression modérée de + 2 %.

La **perte prévue pour l'exercice 2003** s'élèverait à - 144 M€, c'est-à-dire qu'elle diminuerait par rapport au résultat 2002 (- 183 M€).

B. LE GROUPE SNCF

L'évolution des **résultats consolidés**, pour lesquels les données disponibles les plus récentes concernent l'année 2002, apparaît dans le tableau ci-dessous :

(en millions d'euros)

	31.12.2002	31.12.2001	Variation	
			En M€	En %
Chiffre d'affaires consolidé	22 176	20 129	2 047	10,2 %
Production stockée et immobilisée	575	659	(84)	- 12,8 %
Subventions d'exploitation	89	134	(45)	- 33,6 %
Achats et charges externes	(10 844)	(10 242)	(602)	5,9 %
Impôts et taxes	(843)	(785)	(58)	7,4 %
Frais de personnel	(9 750)	(8 741)	(1 009)	11,5 %
Excédent Brut d'Exploitation	1 403	1 155	248	21,5 %
Dotations nettes aux amortissements et provisions	(1 166)	(1 132)	(34)	3 %
Autres charges et produits de gestion courante	(54)	(3)	(51)	-
Résultat d'exploitation	183	20	163	-
Résultat financier	(320)	(330)	10	3 %
Résultat courant des sociétés intégrées	(137)	(310)	173	55,8 %
Résultat exceptionnel	297	149	148	99,3 %
Impôts sur les résultats	(37)	(24)	(13)	54,2 %
Résultat net des sociétés intégrées	123	(185)	308	-
Quote part dans les sociétés mises en équivalence	(2)	13	(15)	-
Amortissement des écarts d'acquisition	(28)	(38)	10	26,3 %
Résultat net de l'ensemble consolidé	93	(210)	303	-
Intérêts minoritaires	30	(70)	100	-
Résultat net part du groupe	63	(140)	203	-

Notons qu'à périmètre constant, le chiffre d'affaires consolidé du groupe n'augmente que de 3,1 % en dépit de l'augmentation des produits du trafic induite par le TGV Méditerranée et de la comparaison avec un exercice précédent pénalisé par les grèves du printemps.

Pour la SNCF, les activités de transport routier et de logistique ont développé une politique commerciale plus sélective et souffert d'une conjoncture morose et des difficultés d'acheminement sous la Manche et vers

l'Italie. D'autre part, les difficultés de Corail et d'Eurostar ont pénalisé le transport de voyageurs dans son ensemble.

L'excédent brut d'exploitation du groupe a néanmoins augmenté de 12,6 % malgré l'augmentation des péages d'infrastructure (266 M€) et la diminution des aides de l'Etat au transport combiné (60 M€) grâce aux bons résultats de l'activité des TER, de Seafrance et de Telecom Développement.

Le résultat d'exploitation du groupe s'est établi à 184 M€ en 2002 soit une hausse de + 137 M€ par rapport à 2001.

V. LES PERSONNELS DE LA SNCF

Au 30 juin 2003, l'effectif global du personnel de la SNCF comprenait 176.205 statutaires dont 174.517 agents du cadre permanent et 1.664 cadres supérieurs.

La SNCF employait aussi 13.862 **agents non statutaires** dont :

- agents contractuels : 10.079^(*) dont 523 emplois jeunes
- cadres supérieurs contractuels : 158
- médecins : 2.570
- concierges/gardiens d'immeubles : 154
- stagiaires : 901

Les agents employés par la SNCF hors statut représentent donc 7,29 % de l'effectif global.

^(*) Les agents contractuels représentent 8.894,7 agents en équivalent temps complet.

Le tableau ci-dessous indique la répartition des effectifs de la SNCF :

	Grandes Lignes	Gares	TER	IDF	Matériel	Traction	FRET	Sernam	Transverse	Infrastructure	Total
1998	21 264		6 065	6 201	24 024	24 993	14 926	4 018	10 665	61 264	173 420
1999	21 924		6 349	6 902	23 755	25 195	15 500	3 788	10 270	60 387	174 068
2000	22 736	65	7 068	7 497	24 171	25 762	16 114		10 459	60 916	174 787
2001	24 033	68	8 041	7 838	24 627	26 209	16 224		9 876	59 662	176 576
2002	24 024	70	8 296	7 921	24 882	25 779	15 809		9 675	59 054	175 510
Budget 2003	24 116	64	8 592	8 018	24 832	25 344	15 424		9 273	58 744	174 407

En 2002, la SNCF a réduit de 1.000 le nombre des recrutements prévus.

En 2003, il a été décidé le gel des recrutements au 20 juin avec une perspective réduite pour la fin de l'année 2003.

La SNCF souligne que les perspectives de recrutement à moyen terme « dépendront du niveau de l'emploi déterminé dans les budgets des années à venir ». Ces budgets tiendront compte de l'activité économique **dans la perspective du retour à l'équilibre dès 2004.**

CHAPITRE IV

LA RATP

I. TRAFICS, LA SITUATION FINANCIÈRE ET LES EFFECTIFS

A. LES TRAFICS

Les premiers résultats du trafic de la RATP en 2003 sont indiqués dans le tableau ci-dessous :

TRAFIC DE LA RATP POUR LE PREMIER SEMESTRE

(en millions de voyages)

	Trafic brut mesuré			Variation annuelle	
	2001	2002	2003	2002/2001	2003/2002
Métro (y compris le funiculaire)	650,6	651,3	627,6	+ 0,1 %	- 3,6 %
RER	204,8	209,3	199,1	+ 2,2 %	- 4,9 %
Réseau de surface					
- Lignes de bus de Paris et Noctabus	164,0	164,3	159,7	+ 0,2 %	- 2,8 %
- Lignes et services de bus de banlieue	284,8	287,0	287,0	+ 1,0 %	- 0,2 %
- RRS ¹ (tramway, PC1 et PC2)	42,9	46,8	46,8	+ 9,1 %	+ 0,0 %
Total réseau de surface	491,7	498,8	493,5	+ 1,4 %	- 1,1 %
Total RATP (avec STL ² et Orlyval)	1 349,1	1 359,4	1 320,2	+ 0,8 %	- 2,9 %
Poids des mouvements sociaux dans le trafic brut du semestre	0,83 %	0,15 %	3,46 %	- 0,7 point	+ 3,3 points

¹ RRS : Réseau régional de surface

² STL : Services de transports et locations

Si le trafic du premier trimestre 2003 a dépassé celui du premier trimestre 2002 (+ 0,9 %), les résultats du réseau ferré restent pénalisés par les mouvements sociaux, l'environnement économique et la guerre en Irak. Les résultats ont été cependant plus satisfaisants sur le réseau de surface, y compris pour les lignes d'autobus de Paris qui ont bénéficié du report d'une partie de la clientèle du métro.

Les arrêts de travail du second trimestre 2003 ont entraîné des pertes de trafic pour la RATP (41,2 millions de voyages (MV), soit 6,2 % du trafic). Le trafic constaté au second trimestre est lui aussi nettement inférieur au trafic du second trimestre 2002 (- 7 %).

Sur l'ensemble de l'année 2003, le trafic brut (non corrigé de l'impact des grèves) a été estimé à 2.627,8 millions de voyages, en baisse de - 1,4 % par rapport à 2002.

Par réseau, il se répartirait ainsi :

- 1.253,9 MV pour le Métro (les pertes pour grèves s'élèvent à 23,1 millions de voyages pour le premier semestre) ;

- 399,2 MV pour le RER (les pertes pour grèves s'élèvent à 7,6 MV pour le premier semestre) ;

- 969,6 MV pour le réseau de surface (les pertes pour grèves s'élèvent à 15,1 millions de voyages pour le premier semestre).

Pour 2004, les prévisions sont les suivantes :

- Métro : 1.308,6 MV (soit un gain de + 2,5 % par rapport à 2003 corrigée de l'incidence des grèves ; mais + 4,4 % en données non corrigées), compte tenu du gain de trafic dû au prolongement de la ligne 14 à Saint-Lazare ;

- RER : 404,7 MV (soit une perte de - 0,5 % par rapport à 2003 avec correction de l'incidence des grèves ; mais un gain de + 0,6 % en données non corrigées), compte tenu de la perte de trafic due au prolongement de la ligne 14 à Saint-Lazare ;

- pour le réseau de surface, deux hypothèses sont envisagées :

● si des mesures sont prises pour lutter contre la fraude, le trafic du réseau de surface est estimé à 1.001,7 MV (ce qui représenterait une hausse de + 1,7 % par rapport à 2003) ;

● si aucune mesure n'est prise pour lutter contre la fraude, le trafic du réseau de surface est estimé à 1.007,7 MV (ce qui représenterait une hausse de + 2,3 % par rapport à 2003).

Le trafic total de la RATP s'élèverait ainsi :

– soit à 2.720,1 MV (avec lutte contre la fraude sur le réseau de surface), ce qui représenterait un gain de + 1,7 % par rapport au trafic de 2003 corrigé des grèves ;

– soit à 2.726,2 MV (sans lutte contre la fraude sur le réseau de surface), ce qui représenterait un gain de + 2,0 % par rapport au trafic de 2003 corrigé des grèves.

B. LA SITUATION FINANCIÈRE

En 2003, le résultat (+ 31,5 millions d'euros) de la RATP devrait marquer un recul par rapport à 2002 (36,2 millions d'euros) tout en restant un peu supérieur à celui réalisé en 2001 (31,3 millions d'euros).

	2001 résultat	2002 budget	2003 budget initial
Chiffre d'affaires	2 812	2 891	2 986
Excédent brut	441	464	488
En % du CA	15,7 %	16,1 % ²	16,5 %
Résultat brut	31,3	36,2	31,5
Capacité d'autofinancement	510	521	525

Les **dépenses de fonctionnement** ont progressé de 2,9 %.

Les **recettes du trafic** (2,609 milliards d'euros) ont enregistré une hausse de 3,2 % sous l'effet :

– de la clause de révision des prix + 2 %

– du volume des titres vendus + 0,6 %

– du relèvement de l'objectif des recettes dans le contrat + 0,6 %.

Le **chiffre d'affaires total** s'est élevé à **2,986 milliards d'euros (+ 3,3 %)**.

C. LES EFFECTIFS

L'évolution des effectifs globaux et des différentes catégories de personnels de la RATP est retracée dans le tableau ci-dessous :

	2000	2001	2002
Opérateurs	30 116	31 024	31 686
Maîtrises	6 780	7 070	7 180
Cadres	2 881	3 028	3 130
Total	39 777	41 122	41 996

(en nombre d'agents)

Les effectifs ont évolué de 38.600 à la fin de l'année 1996 à environ 42.000 à la fin de 2002, soit une croissance de 8,8 %.

Cette variation s'explique par le développement de l'entreprise (ouverture de la ligne 14, adaptation de l'offre, reprise de sous-traitance) mais aussi par la mise en œuvre de la réduction du temps de travail (à hauteur de 2.200 emplois).

D'après la RATP, le passage aux « 35 heures » a réduit de 8,6 % la capacité globale de travail et a été compensée à hauteur de 5,6 % par la création d'emplois et pour 3 % par les efforts de productivité.

Pour 2003, le niveau des effectifs moyens devrait atteindre 42.025.

II. LES CONTRIBUTIONS FINANCIÈRES DES COLLECTIVITÉS PUBLIQUES À L'EXPLOITATION ET L'INVESTISSEMENT DE LA RATP

Les contributions publiques sont versées directement au Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) qui les reverse aux entreprises.

Pour 2003, les concours publics à l'exploitation ont été les suivants :

	M€
Total concours publics	1 797,8
Reçus du STIF	
- Contribution forfaitaire	659,1
- Compensation tarifaire	1 036,9
- Rémunération de la vente	93,5
- Boni sur qualité de service	8,3

Pour 2003, les concours publics à l'investissement ont été les suivants :

Subventions en M€	M€
Total concours publics	136
Au titre des opérations du CPER et augmentation de capacité	116
- Subventions Etat	22
- Subventions région Ile-de-France	91
- Subventions collectivités publiques	3
Au titre des autres opérations	20
- Subventions STIF	8

III. L'ARCHITECTURE DES NOUVELLES RELATIONS DE LA RATP AVEC LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE (STIF) ET L'ETAT

Depuis l'année 2000, les relations entre la RATP et le STIF reposent sur un **contrat de service de transport public** en Ile-de-France.

La nouvelle relation contractuelle entre le STIF et la RATP organise les responsabilités et les obligations réciproques des deux contractants en matière de définition de tarification, de réalisation et de rémunération du service de transport en Ile-de-France :

– le STIF est responsable de la définition, du contenu et de l'évolution de l'offre de service en quantité et en qualité ; il décide de la tarification applicable sur les réseaux de transport public d'Ile-de-France ;

– la RATP prend un engagement sur la réalisation du service en volume et en qualité ; elle perçoit une rémunération du transport fondée sur la valeur du service rendu aux voyageurs ;

– la RATP assume en totalité le risque sur l'évolution de ses coûts de production.

Le contrat met en place, en outre, trois mécanismes financiers d'incitation :

– une pénalité en cas de non-réalisation de l'offre en volume ;

– un mécanisme de bonus/malus attaché à la réalisation d'objectifs de qualité de service ;

– un système de partage des risques sur l'évolution réelle des ressources du trafic par rapport à un objectif contractuel annuel.

La relation entre le STIF et la RATP est semblable aux contrats de délégation de service public de transport en vigueur, hors Ile-de-France, depuis la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982.

Désormais, comme tout actionnaire, l'Etat définit la politique de développement de la RATP, notamment en dehors de l'Ile-de-France, et fixe les objectifs à atteindre par l'entreprise en matière de performance et de résultats. Enfin, l'Etat décide de l'affectation des résultats et des investissements à réaliser.

Le contrat signé le 12 juillet 2000 couvre les quatre années 2000-2003.

Un nouveau contrat est en cours de négociation avec le STIF pour entrer en vigueur à partir de 2004.

IV. LA MODERNISATION DES ÉQUIPEMENTS ET LES NOUVELLES LIGNES DE LA RATP EN 2002/2003 ET LES PERSPECTIVES POUR 2004

1) La **modernisation des équipements des réseaux** (120 M€) de la RATP, au titre de l'année 2002, a comporté :

- pour le **RER** (35 ME) :

- le lancement du pôle multimodal de Bourg-la-Reine et de la Gare de Lyon, de la réflexion sur le déploiement de la nouvelle relation de service liée à la Télébillettique, ainsi que des études de l'amélioration du dispositif de désenfumage de la station Châtelet ;

- la poursuite de l'extension des ateliers de Rueil liée à l'arrivée d'un nouveau matériel roulant (MI2N) ;

- l'achèvement de l'aménagement des pôles multimodaux d'Antony et de La Défense et le déploiement sur la ligne B du « contrôle continu de vitesse ».

- pour le **Métro** (63 M€) :

- la poursuite de la rénovation des stations, de l'aménagement du pôle multimodal de Saint-Lazare, des études relatives à la mise en place « d' Ouragan » sur la ligne 13 et du déploiement du contrôle ponctuel de vitesse des trains ;

- la fin du déploiement des outils équipant les points de vente et de l'installation du nouveau poste de commande centralisée de la ligne 4.

- pour le **Bus** (18 M€) :

- la poursuite du déploiement de l'information des voyageurs et des outils de régulation, avec l'équipement de 32 lignes d'autobus et de 1.356 points d'arrêts, de la sécurisation du transport avec l'installation de la vidéo surveillance sur 1.150 véhicules, de la mise à niveau des équipements de la ligne de tramway T1 actuelle avec ceux du futur prolongement à Noisy-le-Sec.

Pour 2003, le programme prévu (130 M€) comprend :

● Pour le **RER** (38 M€) :

- les travaux de rénovation des pôles de Bourg-la-Reine et Nogent-sur-Marne ;
- le lancement des études de rénovation de la gare de Châtelet ;
- le développement de la nouvelle relation de service (agences commerciales, téléservices et services de proximité) ;
- la poursuite de l'aménagement des ateliers de Rueil pour assurer la maintenance du matériel MI2N ;
- le développement de l'information des voyageurs ;
- la protection des sites de garages et la rénovation de centres de surveillance de la ligne A du RER.

● Pour le **Métro** (68 M€) :

- la montée en charge de l'opération « Contrôle – Commande des Trains, CCT » de la ligne 13 ;
- la poursuite d'opérations importantes telles que le déploiement du contrôle ponctuel de la vitesse des trains, les travaux d'aménagement de postes de manœuvres informatisés ;
- l'amélioration de l'accueil des voyageurs grâce à Renouveau du Métro, Siel, la nouvelle relation de service.

● Pour le **Bus** (21 M€) :

- la poursuite de la mise à niveau des installations du Trans Val-de-Marne ainsi que la fin de la mise à niveau du tramway T1 ;
- le développement des aménagements des gares routières ;
- les travaux de transformation des installations industrielles dans les centres bus, dont la mise en conformité des installations et l'amélioration de la qualité de l'air ;
- la poursuite de l'opération d'informations des voyageurs et d'équipement d'outils de régulation des bus.

Pour 2004, sont envisagés :

● Pour le **RER** (35 M€) :

– le lancement de la définition du « renouveau des gares du RER » et celui des aménagements de la gare de Saint-Germain liés au nouveau matériel roulant MI2N ;

– la poursuite des études de la rénovation de la gare de Châtelet, des travaux de rénovation des pôles de Bourg-la-Reine et Nogent-sur-Marne, du développement de la nouvelle relation de service (agences commerciales, téléservices et services de proximité), de l'aménagement des ateliers de Rueil pour assurer la maintenance du matériel MI2N et du déploiement de l'information voyageurs ;

– le lancement de la réalisation d'un « centre de surveillance multigares » à Val d'Europe avec des fonctions de sécurité, de supervision et de commande à distance.

● Pour le **Métro** (65 M€) :

– le lancement de la réalisation de l'atelier « Ambroise Croizat » dédié à la rénovation à mi-vie des escaliers mécaniques ;

– la montée en charge de l'opération de renouvellement des systèmes de conduite et de contrôle des trains de la ligne 13 (« Ouragan ») et le démarrage de ce système sur les lignes 3 et 5 ;

– la poursuite d'opérations importantes telles que les travaux d'aménagement de postes de manœuvres informatisés ainsi que ceux liés à l'arrivée du « MF 2000 », l'amélioration de l'accueil des voyageurs avec l'opération « Renouveau du Métro », l'information des voyageurs, la nouvelle relation de service et le pôle de Saint-Lazare ;

– la fonction d'aide à la maintenance des équipements ;

– la suppression et la commande à distance des équipements en station.

● Pour le **Bus** (20 M€) :

– le lancement de l'extension du système d'information et de régulation à 3.000 bus et 5.800 points d'arrêts ;

– la poursuite de la mise à niveau des installations du Trans Val-de-Marne, des aménagements des gares routières, des travaux de transformation des installations industrielles dans les centres bus, dont la mise en conformité des installations et l'amélioration de la qualité de l'air ;

– **la poursuite de l'équipement des bus en vidéosurveillance embarquée.**

2) Les nouvelles lignes

Dans le cadre du contrat de plan Etat-région 2000-2006, il est prévu :

– de prolonger cinq lignes de métro (M4, M8, M12, M13, M14), de créer cinq lignes de tramway (tramway Maréchaux Sud, tramway Châtillon-Vélizy-Viroflay, tramway Saint-Denis – gare de Garges-Sarcelles, tramway Saint-Denis – Epinay – Villetaneuse et tramway Villejuif – Athis Mons – Juvisy) ;

– de réaliser quatre prolongements de lignes (T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay, T1 de Saint-Denis à Asnières-Gennevilliers, T2 d'Issy-les-Moulineaux à Porte de Versailles, T2 de La Défense à Bezons) ;

– de prolonger le Trans Val-de-Marne de Rungis à Croix de Berny, à l'ouest et à Champigny-les-Boullereaux, à l'est ;

– de créer un site propre pour autobus de Pompadour à Sucy-Bonneuil et de réaliser la section sud du site propre bus de la RN305.

A la fin de l'année 2003, la RATP mettra en service les prolongements de la ligne de métro M14 à Saint-Lazare et de la ligne de tramway T1 à Noisy-le-Sec.

L'avancement des procédures permet aussi l'engagement des travaux du tramway TMS dans Paris et de la ligne de métro M13 à Asnières-Gennevilliers au cours de l'année 2004.

Le conseil d'administration du STIF a, par ailleurs, décidé d'engager une concertation préalable pour deux opérations qui ne sont pas actuellement inscrites au contrat de plan Etat-région 2000-2006 : le prolongement du TMS à Porte de Charenton et le tramway Meudon-Boulogne-Saint-Cloud.

*

*

*

Le projet de budget 2004 des transports terrestres est un budget qui prend sa part dans l'effort général de maîtrise des dépenses publiques.

S'il augmente apparemment d'environ 20 %, c'est à cause de la budgétisation des dotations versées à Réseau Ferré de France alors qu'en fait, hors RFF, il diminue de 4 et 5 % dans ses moyens de paiement et dans ses moyens d'investissement.

Votre rapporteur pour avis juge qu'en insistant sur le désendettement et le financement durable de RFF, le projet de budget n'en témoigne pas moins de la volonté de l'Etat de prendre ses responsabilités dans un secteur qui engage, à l'évidence, l'avenir de notre société.

*

*

*

Sur proposition de son rapporteur pour avis, la Commission des Affaires économiques a émis un avis favorable à l'adoption des crédits consacrés aux transports terrestres inscrits dans le projet de loi de finances pour 2004.