

N° 76

---

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2004-2005

---

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 25 novembre 2004

AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 2005, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

TOME XVIII

TRANSPORTS TERRESTRES

Par M. Daniel SOULAGE,  
Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-Paul Émorine, *président* ; MM. Jean-Marc Pastor, Gérard César, Bernard Piras, Gérard Cornu, Marcel Deneux, Pierre Hérisson, *vice-présidents* ; MM. Gérard Le Cam, François Fortassin, Dominique Braye, Bernard Dussaut, Christian Gaudin, Jean Pépin, Bruno Sido, *secrétaires* ; MM. Jean-Paul Alduy, Pierre André, Gérard Bailly, René Beaumont, Michel Bécot, Jean Besson, Joël Billard, Michel Billout, Claude Biwer, Jean Bizet, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Jean-Pierre Caffet, Yves Coquelle, Roland Courteau, Philippe Darniche, Gérard Delfau, Mme Michelle Demessine, MM. Marcel Deneux, Jean Desessard, Mme Evelyne Didier, MM. Philippe Dominati, Michel Doublet, Daniel Dubois, André Ferrand, Alain Fouché, François Gerbaud, Alain Gérard, Charles Ginésy, Georges Ginoux, Adrien Giraud, Mme Adeline Gousseau, MM. Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Mme Odette Herviaux, MM. Michel Houel, Benoît Huré, Mmes Sandrine Hurel, Bariza Khiari, M. Yves Krattinger, Mme Elisabeth Lamure, MM. Jean-François Le Grand, André Lejeune, Philippe Leroy, Claude Lise, Daniel Marsin, Jean-Claude Merceron, Dominique Mortemousque, Paul Natali, Ladislav Poniatowski, Daniel Raoul, Paul Raoult, Daniel Reiner, Thierry Repentin, Bruno Retailleau, Charles Revet, Henri Revol, Roland Ries, Claude Saunier, Daniel Soulage, Michel Teston, Yannick Texier, Pierre-Yvon Trémel, Jean-Pierre Vial.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (12<sup>ème</sup> législ.) : 1800, 1863 à 1868 et T.A. 345

Sénat : 73 et 74 (annexe n° 15) (2004-2005)

---

Lois de finances.

## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION .....	4
<b>CHAPITRE I - LES GRANDES LIGNES DU BUDGET DES TRANSPORTS TERRESTRES 2005</b> .....	<b>6</b>
A. L'AFITF.....	7
B. LE « PLAN FRET » DE LA SNCF .....	8
C. LE FINANCEMENT DU SECTEUR FERROVIAIRE.....	8
<b>CHAPITRE II - LE TRANSPORT FERROVIAIRE</b> .....	<b>12</b>
<b>I. LA RÉGIONALISATION DES « TER »</b> .....	<b>12</b>
<b>II. LE FERROVIAIRE ET L'EUROPE : LES « PAQUETS FERROVIAIRES »</b> .....	<b>13</b>
<b>III. LE PROGRAMME DE TGV</b> .....	<b>15</b>
A. LE TGV « EST-EUROPÉEN » .....	15
B. LA LIAISON FERROVIAIRE TRANSALPINE « LYON-TURIN ».....	17
C. LA LIGNE A GRANDE VITESSE « RHIN-RHÔNE » .....	18
D. LA LIAISON INTERNATIONALE « PERPIGNAN –FIGUERAS ».....	19
E. LA LIGNE À GRANDE VITESSE (LGV) SUD EUROPE ATLANTIQUE.....	19
<b>IV. LA SITUATION DE LA SNCF</b> .....	<b>20</b>
A. LES TRAFICS .....	20
B. LA SITUATION FINANCIÈRE DE LA SNCF .....	21
1. <i>La SNCF</i> .....	21
2. <i>Le groupe SNCF</i> .....	22
C. LES PERSONNELS DE LA SNCF .....	23
<b>V. LA FRAUDE À LA SNCF</b> .....	<b>24</b>
<b>VI. LA DETTE ET LES CONTRIBUTIONS PUBLIQUES AU FERROVIAIRE</b> .....	<b>24</b>
A. LA DETTE DE LA SNCF .....	24
B. LES CONTRIBUTIONS PUBLIQUES.....	25
<b>VII. LA SITUATION DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE</b> .....	<b>26</b>
<b>CHAPITRE III - LA RATP ET LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS EN PROVINCE</b> .....	<b>28</b>

<b>I. LA RATP</b> .....	28
A. LES TRAFICS .....	28
B. LA SITUATION FINANCIÈRE .....	29
C. LES EFFECTIFS .....	30
<b>II. LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS EN PROVINCE</b> .....	31
<b>CONCLUSION</b> .....	32

Le projet de loi de finances pour 2005 prévoit, en faveur des transports terrestres, une enveloppe d'environ 7,6 milliards d'euros dont les deux tiers, il faut le souligner, seront consacrés aux charges de retraites et au désendettement dans le secteur ferroviaire.

Ce budget entend donner une priorité à l'investissement : en témoigne la création de l'Agence de financement des infrastructures de transport en France qui devrait bénéficier, l'année prochaine, de 635 millions d'euros.

La problématique des transports terrestres comporte aussi une dimension européenne. Tel est le cas des projets de grandes infrastructures. A cet égard, le programme gouvernemental, arrêté par le CIADT du 18 décembre 2003, qui retient une série de projets ferroviaires et routiers pour un montant de 20 milliards d'euros à réaliser d'ici à 2012, s'inscrit dans le droit fil de « l'initiative européenne de croissance » décidée, à la même époque, par le Conseil européen de décembre 2003.

Par ailleurs, trois « paquets ferroviaires », (le troisième est en cours de transposition dans les différents Etats de l'Union européenne) règlementent le secteur avec pour principal objectif la mise en œuvre de pratiques concurrentielles sur les différents réseaux.

Dès 2007, par exemple, le transport de fret devrait être « libre » sur les réseaux de l'Union européenne. Le chapitre II (2) du rapport apportera des précisions sur les différentes directives ferroviaires.



## CHAPITRE I

### LES GRANDES LIGNES DU BUDGET DES TRANSPORTS TERRESTRES 2005

Le budget des transports terrestres inscrit dans le projet de loi de finances pour 2005 s'élèverait à 7,6 milliards d'euros en moyens de paiement (dépenses ordinaires + crédits de paiement) soit une augmentation de 1,13 % par rapport à 2004.

Les moyens d'engagement, c'est à dire les dépenses ordinaires ajoutées aux autorisations de programme, devraient s'établir à un montant comparable soit 7,7 milliards d'euros, en diminution légère de - 0,25 % par rapport à l'année dernière.

La dotation consacrée aux moyens des services (titre III) fait apparaître une économie conséquente puisqu'elle est en baisse de 11,17 %.

Les interventions publiques (titre IV) passeraient de 6,29 à 6,31 milliards d'euros soit une quasi stabilisation (+ 0,35 %).

Les dépenses en capital enregistreraient, quant à elles, une baisse de -2,78 % en autorisations de programme (en passant de 1,472 en 2003 à 1,431 milliard d'euros en 2004) tandis que les crédits de paiement bénéficieraient d'une augmentation de + 5,16 % (en passant de 1,227 à 1,290 milliard d'euros sur la même période).

Il faut enfin signaler une nouvelle ressource « débudgétisée », celle de l'Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF) qui devrait bénéficier, en 2005, de 635 millions d'euros.

Au total, on soulignera que le budget « actif » des transports terrestres représente environ un tiers du montant total puisqu'à hauteur des deux tiers, les dotations inscrites sont en quelque sorte « captives » (un tiers étant consacré au régime de retraite de la SNCF et un autre tiers aux charges d'exploitation et de désendettement du ferroviaire).

La création de l'AFITF témoigne de la priorité que le Gouvernement entend donner à l'investissement dans le domaine des transports terrestres, conformément à l' « initiative en faveur de la croissance » proposée par la Commission et approuvée par le Conseil européen du mois de décembre 2003.

Ce programme, rappelons le, comporte une liste de 31 projets d'infrastructure de transport qui devraient être mis rapidement en chantier pour

un coût global de 38 milliards d'euros d'ici 2010 dans le cadre du réseau transeuropéen de transport qui devrait mobiliser, quant à lui, 220 milliards d'euros d'ici 2020.

La France a retenu, pour sa part, une série de projets routiers et ferroviaires représentant un programme de travaux d'environ 20 milliards d'euros à réaliser d'ici 2012.

Votre rapporteur pour avis abordera tout d'abord trois sujets :

- la création de l'AFITF qui constituera, pour 2005, l'innovation majeure ;
- le « plan fret » de la SNCF ;
- le financement du secteur ferroviaire.

#### ***A. L'AFITF***

L'agence est un établissement public qui sera chargé de financer les contributions publiques de l'Etat pour un certain nombre d'opérations prévues notamment par le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003.

Dans le domaine ferroviaire, signalons que ce comité a confirmé plusieurs projets : la deuxième phase du TGV Est ainsi que les lignes à grande vitesse Nîmes Montpellier, Rhin Rhône, Sud Europe Atlantique et Bretagne auxquelles il convient d'ajouter des études concernant la liaison Lyon Turin.

L'article 41 du projet de loi de finances prévoit pour l'agence en 2005 :

- une dotation en capital de 200 millions d'euros ;
- un montant de dividendes versés par les sociétés d'autoroutes à hauteur de 280 millions d'euros ; après l'introduction en bourse des autoroutes du sud de la France (ASF) en 2002, rappelons que la société des autoroutes Paris Rhin Rhône (SAPRR) et la société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF) devraient prochainement connaître le même sort ;
- un montant de redevance domaniale versée par les sociétés d'autoroutes à hauteur de 155 millions d'euros.

A l'évidence, la création de l'AFITF, qui fut particulièrement appréciée au Sénat, tendra à sécuriser les dotations de l'Etat affectées aux grandes infrastructures.

On se rappelle que la commission des affaires économiques s'était élevée avec vigueur contre la suppression du fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN) qui avait une finalité comparable, par la loi de finances 2001.

### ***B. LE « PLAN FRET » DE LA SNCF***

Lors de son audition devant la commission, le président de la SNCF, M. Louis Gallois, a insisté sur l'importance de ce programme dans la stratégie de la SNCF.

Votre rapporteur soulignera, quant à lui, que le volume d'activité du « fret » de la SNCF a baissé de 6,4 % entre 2002 et 2003 en passant de 50 à 46,8 milliards de tonnes-kilomètres. Pour l'année 2004, l'opérateur prévoit un trafic de 46 milliards de tonnes-kilomètres et envisage, pour 2005, 44 milliards de tonnes-kilomètres.

Le plan « fret » comporte quatre orientations :

- La refonte de l'outil de production qui serait désormais centré sur cinq axes de fret.
- Une amélioration de la productivité grâce à des investissements de rationalisation d'un montant de l'ordre de 600 millions d'euros.
- Une politique commerciale plus stricte s'efforçant de mieux rentabiliser les trafics (hausse des tarifs).
- Une offre internationale élargie impliquant des alliances avec d'autres opérateurs.

Le coût du plan « fret » serait de 1,5 milliard d'euros dont 800 millions d'euros à la charge de l'Etat et 700 millions d'euros à la charge de la SNCF.

Comme l'a souligné le président Louis Gallois, le volet financier du plan fait actuellement l'objet d'une enquête de la part des services de la concurrence de la Commission européenne.

Le plan est donc, pour l'heure, bloqué. Si cette situation devait perdurer, elle coûterait environ 40 millions d'euros de frais financiers à la SNCF.

### ***C. LE FINANCEMENT DU SECTEUR FERROVIAIRE***

Rappelons, tout d'abord, quelques données fondamentales.

L'Etat versera, en 2005, à la SNCF, un montant de 3,301 milliards d'euros qui se décomposera de la manière suivante : 109 millions d'euros au titre des tarifs sociaux, 677 millions d'euros au titre du service annexe d'amortissement de la dette (SAAD) et 2,515 milliards d'euros au titre des charges de retraite.

L'Etat versera, en 2005, à Réseau ferré de France (RFF) un montant comparable soit 3,188 milliards d'euros qui se décomposera de la manière suivante : 1,244 milliard d'euros au titre de la contribution aux charges d'infrastructures ferroviaires, 244 millions d'euros en subventions d'investissement, 800 millions d'euros au titre de la contribution au désendettement et 900 millions au titre des investissements dits de régénération du réseau.

Par ailleurs, deux flux financiers, en sens contraire et d'un montant comparable, financent RFF par la SNCF, d'une part (péages d'infrastructures soit 2,932 milliards d'euros prévus en 2005) et la SNCF par RFF, d'autre part, au titre de la « convention de gestion » qui finance la gestion déléguée du réseau par la SNCF, pour un montant prévu de 2,524 milliards d'euros en 2005.

On signalera que la contribution de l'Etat au désendettement de RFF (800 M€) de même que la subvention à la régénération du réseau de RFF (900 M€) constituent deux innovations de la précédente loi de finances pour 2004.

La première a remplacé les dotations annuelles en capital dont le montant cumulé s'élevait à 8,9 milliards au 31 décembre 2002.

La seconde permet de prendre en charge des investissements indispensables (renouvellement et sécurité des réseaux) qui n'avaient jusque là pour moyens de financement que l'augmentation de l'endettement de RFF !

Il y a enfin des données structurelles qu'il convient d'avoir toujours à l'esprit :

- le seul pôle rentable de la SNCF est celui des trains à grande vitesse ;
- le pôle des trains classiques dits « Corail » (que la SNCF souhaiterait désormais baptiser trains interrégionaux ou TIR) perd chaque année de l'argent (environ 150 millions d'euros en 2004 dont 50 millions de perte pour les seules lignes Bordeaux Lyon, Nantes Lyon, Quimper Bordeaux et Lille Strasbourg) ;
- le fret pouvait être considéré –avant le lancement du « plan fret »– comme en quasi faillite en enregistrant par exemple, en 2003, une perte de 451 millions d'euros soit 20 % du chiffre d'affaires global du fret.

Ces constats montrent l'importance des deux orientations stratégiques de l'opérateur ferroviaire dans les années à venir :

- la réorganisation du pôle fret ;
- une demande de prise en charge partielle des lignes interrégionales classiques par les régions.

Le chapitre V du rapport évoquera la situation de la RATP. Celle-ci a enregistré, en 2003, un résultat courant bénéficiaire de 10,2 millions d'euros en baisse de 10 millions d'euros par rapport à 2002 en raison des grèves des mois de mai et juin 2003 qui ont généré une réduction importante de recettes de voyageurs.

En 2003, les recettes de la RATP se sont établies à 3,6 milliards d'euros dont 54 % au titre de la subvention versée par le syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) qui exerce une responsabilité directe dans l'exploitation des transports collectifs en Ile-de-France.

On rappellera que le contrat, signé le 12 juillet 2000 entre le STIF et la RATP, (c'est le STIF qui désormais verse à la RATP une subvention

d'exploitation) a eu pour objectif d'améliorer la qualité du service rendu aux voyageurs et d'assurer une meilleure responsabilisation de l'entreprise sur la maîtrise de ses charges.

Précisons encore que la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a prévu, s'agissant du STIF, trois innovations importantes :

– le désengagement de l'Etat puisque le syndicat devient un établissement public territorial présidé par le Président du Conseil régional ou son représentant ;

– un élargissement des compétences du STIF appelé à devenir une véritable autorité organisatrice de transport chargée notamment de l'élaboration et de la révision du plan de déplacements urbains (PDU) ;

– la simplification des conditions de la délégation par le STIF de certaines de ses compétences à de futures autorités organisatrices de proximité (collectivités locales ou groupements de collectivités locales).



## **CHAPITRE II**

### **LE TRANSPORT FERROVIAIRE**

#### **I. LA RÉGIONALISATION DES « TER »**

Depuis la régionalisation des « TER », au 1er janvier 2002, en application de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU), les régions sont devenues autorités organisatrices des services ferroviaires régionaux, la SNCF n'étant plus qu'exploitant.

Une convention a été passée entre la SNCF et chaque région qui verse une contribution financière au titre de l'exploitation des services et de la perte de recettes induite par la mise en œuvre des tarifs sociaux nationaux et de la tarification spécifique régionale.

Les conventions introduisent des systèmes de responsabilisation de la SNCF : partage des bénéfices ou des pertes par rapport aux objectifs de trafic et de recettes fixés par la convention, pénalités en cas de retards de trains ou de perturbations du service, mise en place d'indicateurs pour vérifier la qualité des services en gare ou à bord des trains accompagnée parfois de mécanismes d'incitation financière, et créations de comités de suivi régulier examinant les modifications d'offre aussi bien pour les services d'intérêt régional que national concernant la région.

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 contrepartie des charges transférées, l'Etat a versé, en 2004, aux régions, une enveloppe de 1,518 milliard d'euros qui se décompose en :

- 1,12 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 l'exploitation ;
- 179 millions d'euros correspondant aux pertes de recettes induites par les tarifs sociaux mis en place à la demande de l'Etat ;
- 208 millions d'euros pour aider au renouvellement du parc de matériel roulant affecté aux services transférés.

Les dépenses d'investissement ferroviaire des régions se sont établies respectivement à 435 et 492 millions d'euros en 2003 et en 2004.

Depuis 1997, les sommes investies par les régions dans le matériel roulant se sont élevées à 4,1 milliards d'euros au titre du matériel neuf dont la livraison s'échelonne jusqu'en 2009 et à 200 millions d'euros au titre de la modernisation du matériel existant.

Relevons encore que le montant de la contribution financière de l'Etat pour la mise en œuvre de ce programme de modernisation des gares à vocation régionale s'est élevé à 8,6 millions d'euros au titre de sa première année de mise en œuvre et devrait s'élever à 5,3 millions d'euros au titre de sa seconde année. Compte tenu des contributions, des régions, de la SNCF et de RFF, on peut estimer que les montants mobilisés pour les gares régionales ont été de l'ordre de 34 M€ en 2003 et pourraient atteindre 21 M€ en 2004.

## II. LE FERROVIAIRE ET L'EUROPE : LES « PAQUETS FERROVIAIRES »

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 quatre arrêtés des 6 et 20 mai 2003 sur les licences, du 6 mai 2003 sur la mission de contrôle des activités ferroviaires et du 4 août 2004 relatif au certificat de sécurité.

Trois licences d'entreprises ferroviaires ont été délivrées, en 2004, par l'Etat (société Europorte 2, filiale du groupe Eurotunnel, SNCF et la société CFTA Cargo, filiale du groupe Connex).

Le **deuxième « paquet ferroviaire »** est constitué par le règlement 881-2004 instituant une agence ferroviaire européenne, les directives 2004-49 sur la sécurité des chemins de fer communautaires, 2004-50 relative à l'interopérabilité, et 2004-51 sur le processus d'ouverture des réseaux nationaux.

Le Gouvernement souligne que la France respectera les échéances fixées pour la transposition de ces textes (31 décembre 2005 pour le 2004-51 et 30 avril 2006 pour les 2004-49 et 2004-50).

Le **troisième « paquet ferroviaire »** est constitué, quant à lui, par deux propositions de règlements – une proposition de règlement concernant les droits des passagers en transport ferroviaire international et une proposition de règlement concernant la qualité des services des transports de marchandises – et par deux propositions de directives – une proposition de directive concernant l’ouverture du marché pour les services internationaux de transport de passagers en 2010 et une proposition de directive relative à la certification des conducteurs de locomotives.

La directive 2004/51 précitée du 29 avril 2004 donne aux entreprises ferroviaires de l’Union européenne (à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2006) accès à l’ensemble des différents réseaux nationaux (et plus seulement au réseau transeuropéen de fret ferroviaire ou RTEFF) pour offrir des services **internationaux** de fret. A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007, ces entreprises pourront même, sur ces lignes, offrir des services **nationaux** de fret.

L’objectif du développement du fret ferroviaire international bénéficie d’un financement prioritaire dans le cadre des Réseaux transeuropéens de transport. En France, des opérations telles que le doublement de l’entrée nord de Bordeaux, la désaturation du sillon mosellan ou encore l’amélioration de la ligne Amiens-Tergnier ont ainsi pu bénéficier de fonds communautaires.

Le rapport, rendu en juin 2003 par la mission Van Miert, a défini les projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport à l’horizon 2020 : liaison grande vitesse Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam-Londres, TGV Est ...

Cette politique doit s’accompagner d’importants efforts en termes d’interopérabilité et de sécurité des réseaux.

S’agissant de l’interopérabilité pour le réseau ferroviaire à **grande vitesse**, la France a transposé la directive 96-48 par le décret 2001-129 du 8 février 2001. Un premier groupe de spécifications techniques d’interopérabilité (STI) a déjà été arrêté, en mai 2002, par la Commission européenne, avec l’appui de tous les Etats membres.

S’agissant du réseau **conventionnel**, on notera que l’ordonnance 2004-01 du 12 juillet 2004 portant diverses adaptations au droit communautaire dans le domaine des transports a modifié la loi d’orientation des transports intérieurs (LOTI) pour fonder la surveillance du marché des constituants d’interopérabilité.

Un premier groupe de STI est, par ailleurs, en cours d’élaboration par l’Association européenne pour l’interopérabilité ferroviaire. Ces spécifications concernent le bruit, les applications thématiques au service du fret, l’exploitation et la gestion du trafic ainsi que les wagons pour le fret.

### III. LE PROGRAMME DE TGV

#### A. LE TGV « EST-EUROPÉEN »

Déclaré d'utilité publique en mai 1996 (jusqu'en mai 2016 à la suite d'un décret de prorogation pris au mois de mai 2004), le **projet de TGV « Est-européen »** vise 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.

La **première phase** de réalisation du projet a été définie au début de l'année 1999.

Elle 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 une longueur 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 devrait être constitué de rames TGV roulant à 320 km/h.

#### TEMPS DE PARCOURS ET FRÉQUENCES

	Actuel	Projet complet	1 <sup>ère</sup> 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

Le coût de la première phase du TGV Est-européen a été évalué à 3,12 milliards d'euros.

Son financement a fait l'objet d'une convention signée à la fin de l'année 2000, par l'Etat, RFF, la SNCF et les dix-sept collectivités locales participant au financement du projet.

La clé de répartition du financement est la suivante :

Répartition du financement	Millions d'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 communautaires s'est élevé à 113 M€.

Dans la programmation pluriannuelle indicative des concours européens, la Commission a promis un montant de concours de 236 M€ de 2001 à 2006.

L'objectif est d'obtenir une participation 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€.

Relevons que des surcoûts d'un montant de 310 M€ ont été annoncés par RFF. La répartition des surcoûts fait actuellement l'objet de discussions entre l'Etat et l'établissement public.

La **seconde phase** du projet comprend la réalisation de la ligne à grande vitesse entre Baudrecourt (Moselle) et Vendenheim (Bas-Rhin) sur 106 km, et le raccordement au réseau classique dans la zone de Vendenheim.

Son coût total est évalué à environ 1,4 milliards d'euros.

A ce jour, les études d'avant-projet détaillé ont été réalisées sur l'ensemble de la section et les **procédures foncières sont en cours sur les 35 km de la partie alsacienne du tracé.**

Le ministre chargé de l'équipement a lancé, **le 26 juillet 2004, une mission de financement**, confiée au conseil général des ponts et chaussées, chargée de proposer un plan de financement pour les acquisitions foncières en Moselle et les travaux préparatoires à engager à court terme pour respecter le calendrier qui sera retenu.

Dans un deuxième temps il s'agira de réunir les financements de la totalité des travaux nécessaires à la mise en service de cette seconde phase.

## ***B. LA LIAISON FERROVIAIRE TRANSALPINE « LYON-TURIN »***

La nouvelle liaison ferroviaire transalpine « Lyon-Turin » est un des grands projets retenus par le Conseil européen et le Parlement européen en avril 2004.

Il s'agit :

– **pour les TGV**, d'une ligne 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**, d'un itinéraire empruntant le même « tunnel de base », et combinant pour y accéder l'utilisation des lignes existantes et de tronçons neufs.

Pour le Gouvernement, les objectifs de ce projet sont au nombre de trois :

– assurer un développement durable du fret ferroviaire ;

– permettre à la France de renforcer son ouverture européenne, et à l'Europe d'effacer les barrières physiques nuisant à la constitution du marché européen ;

– permettre aux voyageurs de traverser les Alpes dans les meilleures conditions possibles, tout en assurant une desserte performante des grandes villes du sillon alpin.

Il 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 noeud de Turin en particulier).

La **partie française** a fait l'objet d'un programme d'études comprenant l'avant-projet sommaire d'une ligne à grande vitesse entre Lyon et le Sillon alpin approuvée en mars 2002 et les études préliminaires d'une ligne spécialisée pour le trafic fret.

A la suite de ces études, le ministre de l'équipement a pris, en mai 2004, un ensemble de décisions sur le tracé de l'itinéraire fret :

- le choix d'un fuseau, dit "itinéraire Bas Dauphiné"
- le choix des tracés des tunnels de Chartreuse et de Belledonne
- l'engagement d'études complémentaires, pour étudier les conditions d'un jumelage des itinéraires « fret » et « voyageurs » entre Lyon et le sillon alpin.

L'avant-projet sommaire de la **section internationale** a été approuvé par une décision ministérielle du 23 décembre 2003.

Sous la présidence des deux chefs de gouvernements, les ministres chargés des transports des deux pays ont signé un mémorandum qui redéfinit la section internationale pour y intégrer tous les franchissements alpins, précise les règles de partage entre la France et l'Italie du financement et détermine une position commune à l'égard du soutien financier demandé à l'Union.

Ce mémorandum prévoit notamment que l'Italie prendra à sa charge 63 % de la part publique du tunnel international.

### ***C. LA LIGNE A GRANDE VITESSE « RHIN-RHÔNE »***

La LGV « Rhin-Rhône » est constituée de trois branches :

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

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

– une branche « Sud » qui devrait relier ces deux premières branches à la région lyonnaise.

La **branche « Est »** consiste à réaliser une ligne nouvelle de 189 kilomètres, entre Genlis (Côte d'Or) et Lutterbach (Haut-Rhin), ainsi que les raccordements au réseau existant, afin de diffuser l'effet « grande vitesse » sur le réseau classique. Elle comprend également l'amélioration du raccordement de Perrigny dans le nœud ferroviaire dijonnais, ainsi que la création de deux gares nouvelles, à Auxon (Doubs), et Meroux (territoire de Belfort).

Le coût de la branche « Est » a été estimé à 1,87 milliard d'euros et le taux de rentabilité socio-économique de ce projet à 9,7 %.

Le projet de **branche « Ouest »** consiste à relier, en grande vitesse, l'agglomération dijonnaise à la ligne à grande vitesse « Sud-Est ». Dans un premier temps, les études relatives à ce projet, ont porté sur la réalisation d'une ligne nouvelle traversant l'agglomération dijonnaise et se raccordant à la ligne existante à Turcey, dans la Côte d'Or.

La **branche « Sud »** a, quant à elle, fait l'objet d'un débat public organisé entre le 15 mars au 15 juin 2000, sous l'égide d'une commission mise en place par la Commission nationale du débat public.

Sur la base du bilan du débat public, RFF a élaboré, en concertation avec les différents co-financeurs du projet, un projet de cahier des charges qui a été approuvé par une décision ministérielle le 13 mars 2003.

#### ***D. LA LIAISON INTERNATIONALE « PERPIGNAN – FIGUERAS »***

La réalisation de la ligne nouvelle Perpignan-Barcelone devrait permettre un gain de temps de 2 heures sur les liaisons ferroviaires avec l'Espagne : Barcelone sera alors à 50 mn de Perpignan, à 2h15 de Montpellier, et à 5h30 de Paris, compte tenu de la mise en service du TGV « Méditerranée ».

Elle s'inscrit dans le cadre du projet de TGV « Sud-européen », qui prévoit la réalisation à terme d'une ligne nouvelle « Montpellier-Perpignan-Barcelone-Madrid ». La réalisation complète du TGV « Sud-européen » doit permettre de relier Barcelone à Montpellier en 1h30, à Lyon en 3h00, à Paris en 4h30.

En application de l'accord franco-espagnol signé le 10 octobre 1995, on sait qu'une Commission intergouvernementale franco-espagnole a poursuivi des études techniques, économiques, d'exploitation et juridiques permettant d'avancer dans la réalisation de ce projet.

Les deux Etats ont engagé en 2003 une nouvelle procédure qui a abouti à la signature d'un contrat de concession avec la société « TP Ferro » le 17 février 2004.

Le contrat prévoit un coût total de construction d'environ 1 milliard d'euros, dont 540 M€ seront financés grâce à une subvention des deux Etats et de l'Union européenne au titre des réseaux trans-européens. Le délai contractuel de réalisation du projet est de 60 mois à compter de la signature du contrat et la durée de la concession est de 50 ans. La mise en service est prévue pour février 2009.

#### ***E. LA LIGNE À GRANDE VITESSE (LGV) SUD EUROPE ATLANTIQUE***

Le projet de ligne à grande vitesse « Sud Europe Atlantique » a pour objectifs :

- de doter le Sud-Ouest du territoire d'un axe de qualité comparable à l'axe Paris-Lyon-Marseille et en proposant un second itinéraire pour les relations avec la péninsule ibérique ;
- de rapprocher les régions du grand Sud-Ouest du reste de la France et des pays voisins du nord et de l'est qui sont ou seront desservis par le réseau des lignes à grande vitesse.

Le projet complet prévoit la construction de 302 km de lignes nouvelles entre Tours (Monts) et Bordeaux (Ambarès et La Grave) dont une première phase de 121 km entre le nord d'Angoulême (Villognon) et Bordeaux.

Le ministre chargé des transports a lancé une mission préparatoire au financement de l'opération.

Le rapport de cette mission a été remis le 15 décembre 2003 et diffusé aux trois régions concernées par le projet (Aquitaine, Centre et Poitou-Charentes), ainsi qu'à la communauté urbaine de Bordeaux. Il a permis d'engager avec

l'ensemble des partenaires financiers de la LGV des discussions sur le montage financier à mettre en place en vue de la réalisation de ce projet.

#### IV. LA SITUATION DE LA SNCF

##### A. LES TRAFICS

##### ● Le trafic de voyageurs reste sur une pente ascendante en dépit de l'année 2003

Le tableau ci-dessous montre l'évolution, depuis 1995, 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	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Grandes lignes dont :	40,3	43,7	45,1	47,5	49,1	51,7	52,8	54,3	53,08
- TGV	21,4	24,8	27,6	30,0	32,3	34,8	37,4	39,9	39,6
- Trains rapides nationaux	18,9	18,9	17,5	17,5	16,8	16,9	15,4	14,4	13,47
Services régionaux	6,8	7,2	7,5	7,7	8,0	8,5	8,8	9,2	9,14
Ile-de-France	8,5	8,9	9,2	9,3	9,1*	9,7*	9,9*	10,1*	10,05*
Total trafic voyageurs	55,6	59,8	61,8	64,5	66,2	69,9	71,5	73,5	72,27

\* Les chiffres des années 1999 à 2003 pour l'Ile-de-France ne sont pas comparables avec ceux des années antérieures. En effet, ceux-ci sont basés sur les résultats de l'enquête de trafic effectuée à la fin de l'année 1998.

Le trafic voyageurs a progressé de façon régulière depuis 1995 (+ 32 %). Toutefois, après trois années de croissance soutenue (compris entre 3,3 et 5,5 % par an), un certain ralentissement de la progression des trafics est apparue en 2001 (+ 2,4 %) et en 2002 (+ 2,8 %) tandis que l'année 2003 a été caractérisée par un fléchissement du trafic imputable aux mouvements sociaux du printemps 2003.

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.

Le trafic Grandes Lignes a évolué fortement depuis 1996 (+ 24 %), on note de fortes disparités :

– le trafic des TGV a enregistré une très forte progression (+ 60 % depuis 1996) du fait de l'élargissement de l'offre. La mise en service du TGV Méditerranée a permis au trafic TGV de poursuivre un bon rythme de progression en 2001 (+ 7,6 %) et en 2002 (+ 6,6 %) ce qui a donc profité essentiellement aux relations avec le Sud-Est ; les autres relations ont progressé modérément à l'exception d'Eurostar dont le trafic a baissé en 2002. En 2002, le trafic total TGV a enregistré une baisse de 0,5 % par rapport à 2001.

– le trafic des trains rapides nationaux (TRN), après plusieurs années de stabilité, a enregistré une baisse marquée depuis 2001, avec notamment – 6,7 % en 2003 par rapport à 2002.

– le trafic régional voyageurs a enregistré une hausse de près de 23 % depuis le début de l'expérimentation de la régionalisation des services régionaux de voyageurs en janvier 1997.

– le trafic d'Ile-de-France a enregistré, quant à lui, une évolution positive (+ 11 % sur les quatre dernières années) ; après avoir progressé sensiblement en 2000 (+ 6,6 %), le trafic a évolué plus modestement en 2001 (+ 2,3 %) et en 2002 (+ 2,6 %) pour diminuer comme les autres trafics, en 2003 (-0,6 %).

● **Le trafic de marchandises** continue à susciter **des inquiétudes**.

Au cours de l'année 2001, le volume de trafic a ainsi enregistré une baisse de 9 %.

Les résultats de l'année 2002 ont fait état d'un trafic étale par rapport à l'année précédente.

En 2003, le volume d'activité a encore baissé de 6,4 % en raison, estime la SNCF, des grèves et de la mauvaise conjoncture économique.

**Les résultats du premier semestre de l'année 2004 font état d'une hausse de 1,2 % par rapport à la même période de l'année précédente.** Mais cette progression ne fait que refléter l'impact des grèves sur le niveau d'activité du premier semestre 2003.

## ***B. LA SITUATION FINANCIÈRE DE LA SNCF***

### **1. La SNCF**

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

*(en millions d'euros)*

<b>Situation financière de la SNCF Principaux éléments</b>	<b>Résultats 2003</b>	<b>Budget prévisionnel 2004</b>
Chiffre d'affaires	<b>14 742</b>	<b>15 506</b>
Produits d'exploitation courante	<b>15 434</b>	<b>16 216</b>
Charges d'exploitation courante	<b>- 14 678</b>	<b>- 15 302</b>
Excédent brut d'exploitation	<b>756</b>	<b>915</b>
Amortissements et provisions nets	<b>- 865</b>	<b>- 791</b>
Résultat d'exploitation	<b>- 109</b>	<b>125</b>
Résultat financier	<b>- 95</b>	<b>- 216</b>
<b>Résultat courant</b>	<b>- 204</b>	<b>- 91</b>

En 2003, le **chiffre d'affaires** de la SNCF a baissé de 40 M€ en raison des conflits sociaux du printemps 2003 qui ont conduit à l'arrêt d'une partie de l'activité ferroviaire.

La SNCF a évalué le coût de ces grèves à environ – 300 M€.

Les **produits du trafic** d'un montant de 8,254 Mds€ ont enregistré une baisse de – 0,4 %.

En l'absence de grèves, la SNCF estime que ces produits auraient dû progresser de + 2,6 %.

Les produits **du trafic Grandes Lignes** ont enregistré une diminution de – 0,7 %, ceux du **trafic RER** ont progressé de + 1,5 %, tandis que le niveau de croissance des produits de **l'activité Ile-de-France** (+ 3,5 %) reste conforme à l'objectif prévu par le contrat signé avec le syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF).

Les **produits du trafic fret** ont enregistré une nouvelle baisse de – 5,1 %.

**Relevons avec inquiétude que ce trafic a encore chuté de – 6,4 % dont – 5,9 % pour le transport conventionnel et – 8 % pour le transport combiné.**

Le **résultat net** de l'exercice 2003 affiche un bénéfice de 50 M€ contre 19 M€ en 2002.

Pour 2004, le **chiffre d'affaires** de la SNCF devrait s'élever à 15,506 Mds€, en hausse de 5,2 % par rapport à 2003.

Les **produits du trafic** (8,666 milliards d'euros), seraient en progression de 5 % avec une croissance de + 4,2 % pour les Grandes Lignes, de + 4,2 % pour les TER et de + 3,3 % pour l'Ile-de-France.

On s'attend pour le fret à une nouvelle chute de – 5,8 %.

Les **charges d'exploitation courante** envisagées s'élèveraient à 15,30 milliards d'euros, soit un accroissement de 4,25 %.

Dans cet ensemble, les **dépenses de personnel** devraient représenter 7,74 milliards d'euros, en progression de 0,6 % par rapport à 2003.

Les **péages d'infrastructure (2,441 Mds€)** devraient enregistrer une progression exceptionnelle de + 326 M€.

**Le résultat courant, prévu pour l'exercice 2004, s'élèverait ainsi à - 91 M€, soit une progression de 113 M€ par rapport au résultat 2003.**

## 2. Le groupe SNCF

Le groupe « SNCF Participations », détenu à 99,8 % par la SNCF, est un groupe d'entreprises de transport dans plusieurs modes, qui se regroupent autour des pôles « transport de marchandises et logistique », « transport Public de

voyageurs et transport longue distance » ou encore « valorisation du patrimoine et du savoir-faire ».

Une trentaine de groupes compose l'ensemble « SNCF Participations » qui compte au total **657 entreprises**, 58.555 personnes et représente un chiffre d'affaires annuel consolidé de 6,86 Mds€ en 2003.

En moyenne, les effectifs du groupe ont augmenté, en 2003, de 0,7 % en raison de l'élargissement de son périmètre (Busslink pour 3.576 personnes notamment) et de l'augmentation des effectifs de Keolis liée à la progression de ses activités en France.

Cette progression est partiellement compensée par les réductions d'effectifs de la société-mère et des effets des plans de restructuration dans les filiales.

	2003	2002	Variation en %
SNCF	180 339	183 955	- 1,97 %
Groupe Geodis	22 631	23 500	- 3,70 %
Groupe Keolis	28 854	22 980	25,56 %
Groupe Sernam	2 808	3 099	- 9 39 %
Groupe STVA	2 026	2 030	- 0,20 %
Groupe Seafrance	1 544	1 429	8,05 %
Autres filiales et participations	5 742	5 170	11,06 %
TOTAL	243 944	242 163	0,74 %

Le chiffre d'affaires du groupe SNCF s'est élevé, en 2003, à 22,523 Mds€ en progression de 1,6 % par rapport à 2002 (22,176 Mds€).

Le résultat net du groupe s'est établi à 11 M€ contre 63 M€ en 2002. Ce qui s'explique notamment par des coûts de restructuration (- 100 M€) au sein de la maison mère (plan fret notamment) et dans certaines filiales (Sernam, CNC et Geodis).

En légère réduction, l'endettement net s'est établi à 8,226 Mds€ au 31 décembre 2003, contre 8,418 Mds€ au 31 décembre 2002.

### ***C. LES PERSONNELS DE LA SNCF***

Au 30 juin 2004, l'effectif global de la SNCF comprenait 171.972 personnels statutaires dont 170.274 agents du cadre permanent et 1.674 cadres supérieurs.

La SNCF employait aussi 13.050 **agents non statutaires**.

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

	Grandes Lignes	Gares	TER	IDF	Matériel	Traction	FRET	Sernam	Transverse	Infrastructure	Total
<b>1998</b>	21 264		6 065	6 201	24 024	24 993	14 926	4 018	10 665	61 264	<b>173 420</b>
<b>1999</b>	21 924		6 349	6 902	23 755	25 195	15 500	3 788	10 270	60 387	<b>174 068</b>
<b>2000</b>	22 736	65	7 068	7 497	24 171	25 762	16 114		10 459	60 916	<b>174 787</b>
<b>2001</b>	24 033	68	8 041	7 838	24 627	26 209	16 224		9 876	59 662	<b>176 576</b>
<b>2002</b>	24 024	70	8 296	7 921	24 882	25 779	15 809		9 675	59 054	<b>175 510</b>
<b>2003</b>	23 781	65	8 650	7 744	24 728	24 595	15 126		9 158	57 826	<b>171 674</b>
<b>Budget 2004</b>	23 450	65	8 602	7 875	24 645	24 285	13 895		8 997	57 081	<b>168 895</b>

## V. LA FRAUDE À LA SNCF

En 2003, le montant des recettes perdues par la SNCF du fait de la fraude s'est élevé à 181 M€ (191 M€ en 2002), correspondant à une perte de 3,2 % de chiffre d'affaires (3,4 % en 2002). L'objectif est de ramener le poids de cette perte à 3 % du chiffre d'affaires en 2005.

L'analyse, par activité, du poids de la fraude donne les résultats suivants pour l'année 2003 :

- pour l'activité Grandes Lignes : une perte de 2,1 % de chiffre d'affaires pour un taux de voyageurs en situation irrégulière de 4,0 % ;

- pour les activités TER : une perte de 5,1 % de chiffre d'affaires pour un taux de voyageurs en situation irrégulière de 6,6 % ;

- pour l'activité Ile-de-France : une perte de 7,8 % de chiffre d'affaires pour un taux de voyageurs en situation irrégulière de 11,8 %.

Depuis deux ans, la SNCF a entrepris de renforcer le contrôle « accueil-embarquement » : (30.500 trains et 2.373.000 voyageurs filtrés au 1er trimestre 2004 contre 13.800 trains et 1.111.000 voyageurs au 1er trimestre 2003 soit des progressions de 120 % pour les trains et 110 % pour les voyageurs).

## VI. LA DETTE ET LES CONTRIBUTIONS PUBLIQUES AU FERROVIAIRE

### A. LA DETTE DE LA SNCF

Au 31 décembre 2003, l'endettement net de la SNCF s'élevait à 7,294 milliards d'euros et la dette du service annexe d'amortissement de la dette

(SAAD) à 8,769 milliards d'euros, ce qui représente un endettement total de 16,063 Mds€.

L'évolution de la dette de la SNCF, depuis 1997, est présentée dans le tableau ci-dessous :

	Dette (en millions d'euros)	
	Entreprise Nette	SAAD
1997	6 898	8 540
1998	7 197	8 414
1999	6 711	8 946
2000	6 384	8 930
2001	6 758	8 930
2002	7 291	8 854
2003	7 294	8 769

En mai 2004, la SNCF a présenté un programme dressant les perspectives d'évolution de la dette en 2005 et tenant compte notamment des programmes d'investissements envisagés, des prévisions relatives aux cessions et au plan de recapitalisation du fret et ainsi que des variations du besoin en fonds de roulement.

Le montant de l'endettement, au 31 décembre 2005, a été évalué à 6,7 Mds€.

## ***B. LES CONTRIBUTIONS PUBLIQUES***

Il convient de distinguer :

– **les contributions d'exploitation versées par l'Etat à la SNCF** qui ont représenté 278 M€ en 2003 et 274 M€ en 2004.

Elles se décomposent de la manière suivante :

- compensation pour tarifs sociaux : 115 M€ en 2003 et 2004 ;
- contribution du ministère de la Défense : 151 M€ en 2003, 150 M€ en 2004 ;
- compensation tarifaire « presse » : 12 M€ en 2003 et 9 M€ en 2004.

On sait que les contributions pour l'exploitation des services régionaux de voyageurs ont été supprimées en 2002, une dotation étant versée en contrepartie aux régions devenues autorités organisatrices. Les contributions versées pour le transport combiné ont également été supprimées puisqu'elles sont versées depuis 2002 directement aux opérateurs.

– **les contributions d’exploitation versées par les autres collectivités publiques** qui se sont élevées à 2,753 Mds€ en 2003 et devraient atteindre 3,083 Mds€ en 2004.

Ces montants se décomposent de la manière suivante :

– contribution du STIF à hauteur de 1,200 Md€ en 2003 et de 1,226 Md€ en 2004 (prévisions) ;

– contribution à l’exploitation des services régionaux de voyageurs versées par les régions à hauteur de 1,325 Md€ en 2003 et de 1,633 Md€ en 2004 (prévisions) ;

– compensation des réductions tarifaires versées par les autres collectivités publiques à la SNCF à hauteur de 228 M€ en 2003 et de 224 M€ en 2004 (prévisions).

En 2003, les **investissements** de RFF et de la SNCF ont représenté un total de 3,85 Mds€ et ont bénéficié de subventions de la part de l’Etat et des collectivités publiques à hauteur de 1,564 Md€.

En 2004, ces subventions pourraient atteindre globalement 2,239 Mds€ pour un montant total d’investissements de 4,634 Mds€.

En dehors des contributions à l’exploitation et des subventions d’investissement, rappelons que le secteur ferroviaire bénéficie d’autres contributions publiques importantes :

– la contribution de l’Etat au service annexe **d’amortissement de la dette** (SAAD) de la SNCF, qui a représenté un montant de 677 M€ en 2003 (677 M€ prévus en 2004) ;

– la contribution de l’Etat au compte des **retraites de la SNCF** : 2,440 Mds€ en 2003 et 2,515 Mds€ prévus en 2004.

## VII. LA SITUATION DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

On se rappelle que lors de la création de Réseau ferré de France (RFF), au 1er janvier 1997, une dette de 20,5 milliards d’euros a été inscrite au passif du nouvel établissement public. Cette dette a augmenté rapidement en 1997 et 1998, compte tenu du déséquilibre entre les besoins de financement de l’établissement et ses ressources.

Afin de consolider la situation financière de RFF, les mesures suivantes ont été prises à partir de 1998 :

– l’Etat a apporté à RFF, sous forme de dotations en capital, un montant total de 6,2 Mds€ sur la période 1999-2002 (les dotations précédentes ayant été de 1,2 Md€ en 1997 et de 1,5 Md€ en 1998) ;

– le niveau global des redevances d’utilisation de l’infrastructure a été porté à 1,5 Md€ en 1999 (à comparer aux 0,9 Md€ perçus en 1998). Les redevances d’utilisation de l’infrastructure se sont élevées respectivement à 1,55 Md€ en 2000, 1,69 Md€ en 2001, 1,95 Md€ en 2002 et 2 Mds€ en 2003.

Le résultat net de l'exercice 2003 de Réseau ferré de France s'est traduit par une perte de 1,421 Md€.

Le résultat d'exploitation a été négatif à hauteur de - 221,8 M€. Le résultat financier a atteint - 1,270 Md€.

Le **budget 2004** de RFF présente trois principales caractéristiques :

– un déficit d'exploitation prévisionnel de 106,8 M€, en amélioration par rapport à l'exercice 2003 (- 221,8 M€),

– un résultat net prévisionnel de - 626,3 M€ en forte amélioration du fait du versement de la subvention de désendettement de 800 M€,

– une dette nette en augmentation de 440 M€ complétant la capacité d'autofinancement (+ 163 M€) et les subventions de régénération (675 M€) pour financer les investissements sur fonds propres (1,273 Md€).

En 2004, on a noté :

– le relèvement du niveau des péages ferroviaires pour permettre à RFF de disposer de ressources propres supplémentaires (en contrepartie la contribution aux charges d'infrastructure a été diminuée) ;

– la création de deux dotations spécifiques pour les investissements de « régénération » (900 M€ en AP et 675 M€ en CP) et pour le désendettement (800 M€).

Soulignons enfin que le montant annuel des biens cédés par RFF, compte tenu de leur non affectation à l'exploitation des services de transport ou à la gestion de l'infrastructure, a varié entre 35 M€ et 100 M€ depuis 1997, représentant un montant cumulé pour les sept exercices d'environ 400 M€.

## CHAPITRE III

### LA RATP ET LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS EN PROVINCE

#### I. LA RATP

##### A. LES TRAFICS

Les variations, depuis 2002, du trafic de la RATP sont précisées dans le tableau ci-dessous :

**TRAFIC DE LA RATP**

(en millions de voyages)

	Trafic brut mesuré			Variation annuelle	
	2002	2003	2004	2003/2002	2004/2003
<b>Métro</b> (y compris le funiculaire)	<b>651,3</b>	<b>627,6</b>	<b>678,3</b>	<b>- 3,6 %</b>	<b>+ 8,1 %</b>
<b>RER</b>	<b>209,3</b>	<b>199,1</b>	<b>223,3</b>	<b>- 4,9 %</b>	<b>+12,2 %</b>
<b>Réseau de surface</b>					
- Lignes de bus de Paris + Noctambus + PC1 et PC2	184,3	180,3	184,8	- 2,2 %	+ 2,5 %
- Lignes et services d'autobus de banlieue	287,7	287,0	305,5	- 0,2 %	+ 6,4 %
<b>Total réseau de surface</b>	<b>498,8</b>	<b>493,5</b>	<b>519,4</b>	<b>- 1,1 %</b>	<b>+5,2 %</b>
<b>Total RATP</b> (avec STL <sup>1</sup> et Orlyval)	<b>1 361,5</b>	<b>1 322,3</b>	<b>1 423,5</b>	<b>- 2,9 %</b>	<b>+ 7,7 %</b>
Poids des mouvements sociaux dans le trafic brut du semestre	0,17 %	3,34 %	0,12 %	+ 3,2 points	- 3,2 points

Au cours du premier semestre 2003, les arrêts de travail dans les transports en commun et dans la fonction publique ont entraîné de lourdes pertes pour la RATP, le réseau ferré ayant été davantage touché que le réseau routier.

La reprise du trafic RATP, amorcée à la fin de l'année 2003, s'est confirmée au premier trimestre 2004 (+ 2,8 % par rapport au premier trimestre 2003).

Le trafic de la RATP a encore enregistré une forte progression au deuxième trimestre 2004 (+ 13,1 %) imputable en grande partie à l'incidence négative des grèves des mois de mai et juin 2003 sur les résultats de l'année précédente. L'évolution positive du trafic apparaît plus marquée pour le réseau ferré que pour les lignes de bus.

---

<sup>1</sup> STL : Services de transports et locations.

Sur l'ensemble des réseaux, les trafics de la RATP ont retrouvé un niveau supérieur à celui observé en 2003 : plus qu'un simple effet de rattrapage, les trafics semblent repartir à la hausse, surtout sur le réseau ferré.

Pour 2004, le trafic global a, ainsi, été estimé à 2.627,8 millions de voyages (MV), en hausse de + 0,6 % par rapport à 2003.

Par réseau, il se répartirait ainsi :

- 1.311 MV pour le Métro ;
- 432,3 MV pour le RER ;
- 987 MV pour le réseau de surface.

Pour 2005, les prévisions, tenant compte des variations saisonnières et de la poursuite des effets de la prolongation de la ligne 14 à Saint Lazare, sont les suivantes :

- Métro : 1.315,9 MV (soit un gain de + 0,4 % par rapport à 2004) ;
- RER : 431,5 MV (soit une perte de - 0,2 % par rapport à 2004) ;
- Réseau de surface : 986,5 MV.

Le tableau ci-dessous résume l'évolution du trafic annuel de la RATP depuis 1998 en ce qui concerne le métro, le RER et le réseau de surface.

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

	Métro (avec funiculaire)	RER	Réseau de surface (autobus et tramways)	Total RATP (avec Orlyval et STL)
1998	1156,6	368,3	884,4	<b>2415,2</b>
1999	1190,2	384,1	906,8	<b>2487,3</b>
2000	1247,1	403,8	946,0	<b>2604,0</b>
2001	1266,1	405,5	951,9	<b>2628,3</b>
2002	1283,3	410,0	938,1	<b>2666,4</b>
2003 trafic brut	1248,0	400,4	960,1	<b>2613,1</b>
2004 estimation	1311,0	432,3	987,0	<b>2736,3</b>

## ***B. LA SITUATION FINANCIÈRE***

2004 est la première année d'exécution du nouveau contrat signé par le syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) et la RATP.

Ce contrat retient une prévision de hausse des recettes totales du trafic en volume de 1 % en 2004 et intègre deux projets :

- le projet « Télébillétique », qui devrait améliorer la qualité du service à travers un titre de transport plus attractif avec une limitation des opérations de vente et une validation systématique (coût de 6 M€ en 2004) ;

– le projet « Bus Attitude », projet spécifique de la RATP pour son réseau Bus, qui tire les conséquences du projet « Télébillétique » afin de réduire la fraude.

Le **chiffre d'affaires** de la RAPT (3,099Mds€) devrait enregistrer, en 2004, une croissance de 3,4 % par rapport au budget 2003.

Les **dépenses de fonctionnement nettes** devraient progresser de 3,7 %.

Les **charges financières nettes** (207,2 M€) devraient augmenter de 7,2 M€ par rapport au budget 2003 (+ 3,6 %).

**Relevons l'insuffisance de financement du compte « retraites »** qui s'élèverait à 436,4 M€ soit + 12,2 M€ (+ 2,9%) par rapport au budget 2003.

Au total, le résultat brut prévu en 2004 s'établirait à + 11,8 M€.

(en M€)

	2002	2003	2004
Chiffre d'affaires	2904	2998	3099
Excédent brut	385	416	422
En % du CA	13,3%	13,9%	13,6%
Résultat brut	23,5	23,6	20,5 avant financement de « Bus Attitude »
			11,8 après financement de « Bus Attitude »
Capacité d'autofinancement	465	455	465

### ***C. LES EFFECTIFS***

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

#### **LES EFFECTIFS AU 31 DÉCEMBRE PAR CATÉGORIE**

(en nombre d'agents)

	2000	2001	2002	2003
Opérateurs	30 112	31 020	31 686	31 913
Maîtrises	6 745	7 036	7 150	7 165
Cadres	2 859	3 009	3 106	3 225
<b>TOTAL</b>	<b>39 716</b>	<b>41 065</b>	<b>41 942</b>	<b>42 303</b>

Les effectifs ont évolué de 38.600 (à la fin de l'année 1996) à 42.303 (à la fin de l'année 2003), soit une croissance de 3.703 (+ 9,6 %).

Cette variation s'explique d'une part, par le développement de l'entreprise (ouverture de la ligne 14, adaptation de l'offre, reprises de sous-traitance dans des domaines stratégiques et aux conditions du marché) et d'autre part, par la mise en œuvre de la réduction du temps de travail.

**En 2004, le niveau des effectifs devrait atteindre 42.531.**

## II. LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS EN PROVINCE

La loi de finances pour 2004 a supprimé l'aide de l'Etat aux transports collectifs urbains hors région Ile-de-France. Cette disposition concerne les articles 63-43-30 (mise en œuvre des PDU et autres améliorations de transports collectifs) et 63-43-40 (transports collectifs en site propre de province).

L'article 63-43-30 est consacré aux subventions consacrées par l'Etat aux plans de déplacements urbains et autres améliorations des transports collectifs. Cet article concerne à la fois l'exécution du contrat de plan Ile-de-France et les crédits destinés à la province. Lors du vote de la loi de finances pour l'exercice 2004, **il a été décidé de ne plus abonder cette ligne pour ce qui concerne les projets menés en province.**

Pour l'exercice 2004, du fait de l'extinction des besoins en autorisations de programme pour le contrat de plan Ile-de-France, la dotation de cette ligne devrait être nulle.

L'article 63-43-40 concerne les subventions de l'Etat aux projets de transport en commun en site propre en régions à l'exception de l'Ile-de-France.

La plupart des opérations de transport en commun en site propre devant bénéficier de subventions au titre de l'enveloppe mise en place en loi de finances rectificative 2003 feront prochainement l'objet de signatures de conventions attributives de subventions et de délégation d'autorisations de programmes.

La répartition de l'enveloppe subsistante en autorisations de programmes (65 M€) est la suivante :

- Saint-Etienne : tramway (10 M€) ;
- Strasbourg : tramway (15 M€) ;
- Marseille : tram (10 M€) ;
- Montpellier : tramway (5 M€) ;
- Clermont-Ferrand : tramway sur pneus (6 M€) ;
- Toulon : tramway (10 M€) ;
- Bordeaux : prolongement du tramway (7,5 M€ auxquels il convient d'ajouter 5,5 M€ issus du report des AP 2003, soit 13 M€) ;
- Lorient : site propre bus (2 M€).

Votre rapporteur pour avis signalera que lors du débat en commission, la question a été posée de savoir selon quels critères cette enveloppe subsistante de 65 millions d'euros a été répartie entre les projets en cours. Il serait, en effet, souhaitable que nous puissions obtenir des éclaircissements à ce sujet.

## CONCLUSION

L'effort accompli par les pouvoirs publics dans le domaine des investissements paraît devoir être salué dans le contexte de rigueur budgétaire qui est le nôtre.

Au demeurant, les choix opérés par le CIADT du 18 décembre 2003 de même que la création de l'AFITF afin de sécuriser et de pérenniser le financement d'un certain nombre de grands projets, constituent des orientations qui vont dans le sens des souhaits maintes fois réaffirmés par la commission des affaires économiques.

Celle-ci souhaiterait, par ailleurs, se faire l'écho d'une préoccupation qui s'est exprimée en son sein en ce qui concerne la suppression, depuis 2002, des crédits d'Etat accordés aux départements pour l'organisation de services de transport routier de voyageurs antérieurement desservis par voie ferrée.

En effet, depuis la régionalisation des services régionaux de transport de voyageurs, les lois de finances ne comportent plus les dotations qui permettaient à un certain nombre de départements -notamment ruraux- de financer l'organisation des dessertes routières de substitution.

Le Gouvernement examinerait actuellement un mécanisme provisoire de compensation financière de la suppression des aides de l'Etat.

La commission des affaires économiques souhaite que le Gouvernement suive avec beaucoup d'attention l'évolution de ce dossier.

**Votre commission propose d'émettre un avis favorable à l'adoption des crédits du budget des transports terrestres dans le projet de loi de finances pour 2005.**