

N° 70

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2002-2003

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 2002

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 2003, 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, Jean-Marc Pastor, Mme Odette Terrade, *vice-présidents* ; MM. Bernard Joly, Jean-Paul Émin, Patrick Lassourd, Bernard Piras, *secrétaires* ; MM. Jean-Paul Alduy, Pierre André, Philippe Arnaud, Gérard Bailly, Bernard Barraux, Mme Marie-France Beaufiglioli, MM. Michel Bécot, Jean-Pierre Bel, Jacques Bellanger, Jean Besson, Claude Biwer, Jean Bizet, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Dominique Braye, Marcel-Pierre Cleach, Yves Coquelle, Gérard Cornu, Roland Courtaud, Philippe Darniche, Gérard Delfau, Rodolphe Désiré, Yves Detraigne, Mme Evelyne Didier, MM. Michel Doublet, Bernard Dussaut, Hilaire Flandre, François Fortassin, Alain Fouché, Christian Gaudin, Mme Gisèle Gautier, MM. Alain Gérard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Charles Guené, Mme Odette Herviaux, MM. Alain Journet, Joseph Kergueris, Gérard Le Cam, Jean-François Le Grand, André Lejeune, Philippe Leroy, Jean-Yves Mano, Max Marest, Jean Louis Masson, Serge Mathieu, René Monory, Paul Natali, Jean Pépin, Daniel Percheron, Ladislav Poniatowski, Daniel Raoul, Paul Raoult, Daniel Reiner, Charles Revet, Henri Revol, Roger Rinchet, Claude Saunier, Bruno Sido, Daniel Soulage, Michel Teston, Pierre-Yvon Trémel, André Trillard, Jean-Pierre Vial.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (12^{ème} législ.) : 230, 256 à 261 et T.A. 37

Sénat : 67 (2002-2003)

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	3
PREMIÈRE PARTIE - LE BUDGET DES TRANSPORTS TERRESTRES	4
DEUXIÈME PARTIE - LA SNCF ET RFF	7
CHAPITRE 1 ^{ER} - LES TRAFICS DE LA SNCF	7
CHAPITRE II - LE TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE.....	10
CHAPITRE III - LA SITUATION DE L'ENTREPRISE SNCF	11
CHAPITRE IV - LA SITUATION DE RFF.....	13
CHAPITRE V - LE « COÛT » DU FERROVIAIRE	15
CHAPITRE VI - LE RÉSEAU À GRANDE VITESSE.....	18
CHAPITRE VII - L'ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU SNCF	24
CHAPITRE VIII - CONFLICTUALITÉ, FRAUDE ET DÉLINQUANCE À LA SNCF.....	25
TROISIÈME PARTIE - LA RATP	27
CHAPITRE 1 ^{ER} - LE TRAFIC DE LA RATP	27
CHAPITRE II - LA SITUATION DE L'ENTREPRISE.....	29
CHAPITRE III - LA MODERNISATION DES ÉQUIPEMENTS DE LA RATP	32
CHAPITRE IV - LES NOUVELLES LIGNES RATP	34
CHAPITRE V - CONFLICTUALITÉ, DÉLINQUANCE ET FRAUDE À LA RATP.....	36
QUATRIÈME PARTIE - LES TRANSPORTS COLLECTIFS DE PROVINCE.....	38
CONCLUSION.....	39

Mesdames, Messieurs,

Avec des dotations à hauteur de 6,39 milliards d'euros en moyens de paiement et de 6,48 milliards d'euros en moyens d'engagements, le projet de budget des transports terrestres pour 2003 peut être considéré comme un budget de « consolidation ».

Le Gouvernement fait valoir que ce budget témoigne d'un réel effort pour le réseau ferroviaire, tout en préservant les crédits consacrés à l'exploitation des autres modes de transports.

PREMIÈRE PARTIE

LE BUDGET DES TRANSPORTS TERRESTRES

L'évolution des moyens de paiement et d'engagement affectés aux transports terrestres de 2002 à 2003 est retracée dans le tableau ci-dessous :

	LFI 2002 ¹	PLF 2003
Dépenses ordinaires	5 758,5	5 791,9
Crédits de paiement	547,6	606,3
Total moyens de paiement	6 306,1	6 398,2
Autorisations de programme	725,4	692,6
Total moyens d'engagement	6 483,9	6 484,5

On distinguera trois axes :

- **Le développement et la modernisation des infrastructures de transport**

Le Gouvernement souligne l'effort particulier consenti au profit des opérations contractualisées dans le cadre des contrats de plan Etat-région pour lesquels **les crédits augmenteront d'environ 12 %**.

Dans le domaine **ferroviaire**, les crédits d'investissement sont portés en moyens d'engagements, à 338 millions d'euros contre 310 millions d'euros en 2002, soit une **augmentation de plus de 9 %**.

¹ Le montant de la loi de finances initiale 2002 est diminué du transfert de crédits au budget du ministère de l'Intérieur intervenu au titre du financement des services régionaux de voyageurs.

165 millions d'euros seront consacrés au financement du TGV Est-Européen et plus de 140 millions aux opérations contractualisées (contrats de plan Etat-région ou projets approuvés en comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT)).

Notons que 2003 verra le transfert de la dotation budgétaire pour l'organisation des services régionaux de voyageurs (TER) du budget du ministère de l'équipement, à celui du ministère de l'intérieur.

En 2002, 1,50 milliard d'euros aura été affecté à cette réforme. En 2003, 1,55 milliard y seront consacrés en intégrant des mesures nouvelles à hauteur de 52 millions d'euros permettant le renouvellement du matériel roulant et l'exploitation des services.

Relevons aussi la mobilisation de diverses ressources extra-budgétaires. Une partie des dividendes versés par les sociétés d'autoroutes financera, par exemple, le projet de liaison entre Lyon et Turin.

Au total, les crédits destinés aux investissements ferroviaires seront pratiquement doublés en 2003 par rapport à 2002.

Le renforcement de la **sécurité des infrastructures** par la suppression et l'amélioration des passages à niveau sera poursuivi en 2003.

Dans le secteur des **transports collectifs urbains**, les aides de l'Etat aux investissements des transports collectifs d'Ile-de-France progresseront pour les transports collectifs en site propre inscrits au contrat de plan de la région (132,7 millions d'euros).

Les crédits pour les opérations de transports en commun en site propre dans les régions seront maintenus à hauteur de 114,2 millions d'euros.

S'agissant des infrastructures et des équipements de **transport combiné**, les moyens d'engagement devraient être reconduits à hauteur de 18 millions d'euros permettant notamment la réalisation des opérations prévues aux contrats de plan Etat-région, tandis que les crédits de paiement s'accroîtront, pour leur part, de 41 % (18,4 millions d'euros).

● Le maintien de la contribution de l'Etat au fonctionnement des différents modes de transport

En 2003, l'effort global consacré par l'Etat à l'exploitation des différents modes de transport s'élèvera à 3,19 milliards d'euros.

Dans le **secteur ferroviaire**, la politique confirme la volonté de l'Etat de garantir aux entreprises ferroviaires SNCF et RFF les moyens de se développer avec l'objectif du retour à l'équilibre pour la SNCF et la stabilisation de l'endettement pour RFF.

Les crédits inscrits au titre de la contribution aux charges d'infrastructures (c'est-à-dire la participation de l'Etat à l'entretien du réseau confié à RFF) devraient s'élever à 1,65 million d'euros. Les crédits affectés au désendettement de la SNCF sont fixés à 677,2 millions d'euros.

Au total, ce sont 2,3 milliards qui seront consacrés, en 2003, au « fonctionnement » du secteur ferroviaire, montant auquel il convient d'ajouter les crédits versés aux régions pour les TER.

Les crédits versés au syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) et à la région au titre de la contribution de l'Etat à l'exploitation des **transports collectifs en Ile-de-France** devraient s'élever à 812 millions d'euros, soit une hausse de 13 millions d'euros par rapport à 2002.

35 millions d'euros seront, par ailleurs, affectés aux **transports combinés**.

● La préservation des politiques sociales

Les dépenses à caractère social, relevant du secteur des transports terrestres, s'élèveront à 2,60 milliards d'euros en 2003 contre 2,54 milliards en 2002. Elles comprennent, pour l'essentiel, deux dispositifs : le financement de régimes spéciaux de retraites et la compensation des tarifs sociaux. En progression de 2,5 %, la contribution d'équilibre au régime de retraites de la SNCF s'établira, par exemple, à 2,33 milliards d'euros. La dotation versée à la SNCF au titre de la compensation des **tarifs sociaux** accordés à certaines catégories (familles nombreuses, billet annuel de congés payés) devrait s'établir à 115 millions d'euros.

Au total, ces contributions aux régimes sociaux des transports s'élèveront à 2,48 milliards d'euros contre 2,42 milliards en 2002.

DEUXIÈME PARTIE

LA SNCF ET RFF

CHAPITRE 1^{ER}

LES TRAFICS DE LA SNCF

● Trafic voyageurs

Le tableau suivant donne l'évolution, depuis 1997, du trafic voyageurs de la SNCF en distinguant TGV, « trains rapides nationaux »¹, trains régionaux et trains du réseau de l'Ile-de-France :

en milliards de voyageurs-kilomètres	1997	1998	1999	2000	2001
Grandes lignes	45,1	47,5	49,1	51,7	52,8
<i>dont :</i>					
– TGV	27,6	30,0	32,3	34,8	37,4
– Trains rapides nationaux	17,5	17,5	16,8	16,9	15,4
Services régionaux	7,5	7,7	8,0	8,5	8,8
Ile-de-France	9,2	9,3	9,1	9,7	9,9
Total trafic voyageurs	61,8	64,5	66,2	69,9	71,6

L'ensemble du trafic a augmenté de près de 16 % sur les cinq dernières années. Après quatre années de croissance soutenue, comprise entre 3,3 et 5,5 % par an, une tendance au ralentissement de cette progression est apparue en 2001 (+ 2,4 %), confirmée par les résultats du premier trimestre 2002 (+ 2,5 %).

¹ c'est-à-dire les trains de grande ligne hors TGV.

Ce ralentissement affecte à la fois les trafics « grandes lignes », les trafics régionaux et ceux de l'Ile-de-France, avec toutefois, des situations contrastées.

Le trafic **grandes lignes** a connu une évolution favorable au cours des **cinq dernières années** (+ 17 %) même si on note de fortes disparités :

- Le trafic des **TGV** a enregistré, sur cinq ans, une progression très forte (+ 35 %) du fait de l'élargissement progressif de l'offre. La mise en service du TGV Méditerranée, le 10 juin 2001, et son succès commercial a permis au trafic TGV de poursuivre un rythme de progression soutenu en 2001 (+ 7,6 %), du même ordre que celui observé en 2000, et de permettre à celui-ci de représenter désormais **plus de 50 % de l'ensemble du trafic voyageurs de la SNCF**.

Cette tendance s'est confirmée en 2002 (+ 12,9 % au premier trimestre) et a profité essentiellement aux relations avec le Sud-Est. Les autres relations TGV ont progressé plus modérément, ou se sont stabilisées comme le TGV Nord-Europe et Eurostar.

- **Le trafic des autres trains de la catégorie « grandes lignes », après plusieurs années de stagnation, a, en revanche, enregistré une forte baisse depuis le début de l'année 2001, due principalement à la suppression de relations lors de la mise en service du TGV Méditerranée et à la poursuite du report de l'offre grandes lignes vers les services régionaux (-8,7 % en 2001).**

Le **trafic régional voyageurs** a enregistré une hausse de 17 % depuis le début de l'expérimentation de la régionalisation des services régionaux de voyageurs en janvier 1997. Ce résultat a été favorisé par l'extension de l'offre de transport dans les régions expérimentatrices.

L'année 2001 a prolongé cette évolution positive avec une croissance de 3,3 %. Toutefois, l'évolution a été moins soutenue que les années précédentes (+ 6,5 % en 2000), ce qui est confirmé par les premiers résultats de 2002 (+ 2,4 % au premier trimestre).

Le **trafic de l'Ile-de-France** a progressé, lui aussi, sur les trois dernières années (+ 8,8 %). Après une forte augmentation en 2000 (+ 6,6 %), il a évolué plus modérément en 2001 (+ 2,3 %).

Les résultats du premier trimestre 2002 (+ 0,8 %) confirment la tendance au ralentissement de la croissance du trafic.

En conclusion, après plusieurs années de hausse soutenue, l'année 2001 et le début de l'année 2002 se sont caractérisées par une croissance plus modérée des trafics voyageurs.

L'évolution du trafic pour les années 2002 et 2003 dépendra des résultats des efforts commerciaux de l'entreprise et de l'évolution des conditions économiques globales, mais aussi des choix effectués par les nouvelles autorités organisatrices que sont les régions depuis le 1^{er} janvier 2002.

● Trafic fret

Le tableau suivant donne l'évolution, depuis 1997, du trafic marchandises de la SNCF exprimé en milliards de tonnes/kilomètres :

1996	1997	1998	1999	2000	2001
48,3	52,6	52,7	52,1	55,4	50,4

L'année 2000 a été, on le sait, très favorable avec une progression de 6,2 % (7,1 % pour le trafic conventionnel et 3,5 % pour le trafic combiné). **Mais la qualité des prestations n'a pas été sans poser de nombreux problèmes, liés aux difficultés concernant la fourniture d'engins de traction et de personnel de conduite pour assurer la traction des trains.**

Au cours de l'année 2001, le volume de trafic a connu une baisse de 9 % (- 8,8 % pour le trafic conventionnel et - 9,4 % pour le trafic combiné), en raison de la conjoncture économique et d'un important mouvement social en mars-avril chez les agents de conduite. La baisse a concerné l'essentiel des secteurs de marché et notamment la sidérurgie, les produits du BTP, le bois, les combustibles minéraux solides, les céréales et engrais, à l'exception du marché automobile qui a légèrement progressé.

Les premiers résultats de l'année 2002 font état d'une réduction de trafic de 1,3 % pour le premier semestre. Les trafics de minerais, de céréales, d'automobiles, de bois et papiers-cartons sont en baisse même si les produits sidérurgiques, chimiques et pétroliers enregistrent une hausse.

Le problème du fret ferroviaire reste donc largement à l'ordre du jour. Une mission, confiée à nos collègues MM. François Gerbaud et Hubert Haenel devrait permettre de dégager des solutions pour une vraie relance d'une politique qui représente, malgré tout, la principale alternative au « tout routier ».

CHAPITRE II

LE TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE

Après une « pointe » de 13,9 milliards de tonnes kilomètres enregistrée en 1997, faisant suite à une croissance de 67,5 % en cinq ans, le transport combiné rail-route a enregistré, en 1998, un recul sensible. L'année 2000, avec 13,8 milliards de tonnes km, a fait espérer une relance du trafic.

Mais 2001 a vu les trafics régresser avec 12,5 milliards de tonnes km, en raison notamment de la grève du mois d'avril.

Les trafics du premier semestre 2002 laissent prévoir un niveau de trafic de l'ordre de 12,5 milliards de tonnes km sur l'ensemble de l'année.

L'évolution de la dernière décennie est résumée dans le tableau suivant :

Année	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Trafic en milliards de tonnes km	7,3	7,7	8,3	8,4	10,1	11	12,2	13,9	13,4	13,3	13,8	12,5

La qualité insuffisante de service offerte aux chargeurs reste aujourd'hui le handicap majeur du transport combiné rail-route. Outre les difficultés propres au système du transport combiné, concentrées pour l'essentiel au niveau de la gestion des terminaux de transbordement, le défaut de qualité de service trouve son origine dans la disponibilité des moyens en locomotives et en agents de conduite, la régulation des capacités de circulation entre les circulations ferroviaires de fret et de voyageurs.

Face à ces difficultés, l'accord dit "95/20" du 20 mars 2000 entre les partenaires du transport combiné (FNTR, SNCF, NOVATRANS et GNTR) vise à développer le trafic sur trois grandes liaisons en restaurant la régularité et la fiabilité des acheminements.

Il ne faut pourtant pas désespérer.

Le transport combiné rail-route a représenté 25 % du trafic de fret ferroviaire en 2001, contre 14,7 % en 1990.

L'effort volontariste doit être poursuivi

CHAPITRE III

LA SITUATION DE L'ENTREPRISE SNCF

Les **résultats 2001** sont récapitulés dans le tableau suivant :

(en M€)

Situation financière de la SNCF, Principaux éléments	Résultats 2001
Chiffre d'affaires	14 227
Produits d'exploitation courante	14 963
Charges d'exploitation courante	- 14 299
Excédent brut d'exploitation	664
Amortissements et provisions nets	- 721
Résultat d'exploitation	- 71
Résultat financier	- 105
Résultat courant	- 176
Résultat exceptionnel	42
Résultat net	- 134

Pour 2001, le **résultat net** de l'exercice (**perte de 134 M€**) a été en forte baisse par rapport à l'exercice 2000 (**où l'équilibre avait été atteint**), en raison notamment de l'impact des mouvements sociaux de mars-avril 2001 ainsi que du ralentissement économique qui a fortement influencé le chiffre d'affaires du fret.

L'excédent brut d'exploitation baisse de 430 M€ par rapport à l'année précédente, le **résultat d'exploitation** est négatif de - 71 M€ tandis que le **résultat exceptionnel** enregistre la plus-value de cession de l'ancien siège social.

Le chiffre d'affaires a enregistré un léger recul (- 0,8 %), en raison de la réduction des travaux accomplis pour le compte de RFF compensée seulement partiellement par une hausse des produits du trafic (+ 69 M€). **Les produits du trafic**, d'un montant de 8 milliards d'euros ont enregistré une légère augmentation (+ 69 M€, + 0,9 %).

Hors Sernam (filialisé en février 2000), ces produits ont été en hausse de + 1,4 %.

	Produits du trafic
Grandes Lignes	+ 5,2 %
Voyageurs TER	+ 5,5 %
Ile-de-France	+ 1,7 %
Fret	- 7,4 %

Pour 2002, le chiffre d'affaires prévu s'élève à 15 milliards d'€

Les produits du trafic devraient atteindre 8,5 milliards d'€, en progression de 7,2 % par rapport à 2001. Les produits de l'activité « grandes lignes » devraient croître à hauteur de + 7,3 %, ceux du TER de + 6,2 % et ceux de l'Ile-de-France de + 3,5 %. Pour le fret, l'objectif est une croissance de + 10,5 %. Relevons que les redevances d'infrastructure devraient progresser de + 16,7 % (283 M€).

L'ensemble de l'exercice 2002 devrait encore afficher une perte de 70 M€ ainsi que le montre le tableau ci-dessous :

(en M€)

Situation financière de la SNCF Principaux éléments	Budget 2002
Chiffre d'affaires	15 085
Produits d'exploitation courante	15 859
Charges d'exploitation courante	- 14 986
Excédent brut d'exploitation	873
Amortissements et provisions nets	- 759
Résultat d'exploitation	112
Résultat financier	- 182
Résultat courant	- 70
Résultat exceptionnel	
Résultat net	- 70

Le tableau ci-dessous montre l'évolution de la dette de la SNCF depuis 1998 :

(en M€)

1998	1999	2000	2001	2002	2003 (prévisionnel)
7 197	6 711	6 384	6 758	6 946	7 526

En 2001, l'endettement global de la SNCF s'établissait donc à 6,7 milliards.

CHAPITRE IV

LA SITUATION DE RFF

A sa création, l'établissement public Réseau ferré de France s'est vu transférer une dette ferroviaire de 20,45 milliards €. Le service de la dette constitue ainsi l'un de ses besoins de financement avec le programme d'investissement sur le réseau ferré. Par ailleurs, RFF a constitué un portefeuille d'actifs financiers qui sert notamment à gérer le remboursement progressif de la dette.

Le financement de ces besoins est assuré par **l'excédent brut** que dégage l'exploitation de l'établissement, par les **cessions d'actifs** qu'il réalise, par les **dotations en capital** que lui verse l'Etat et par les **emprunts** que RFF émet sur les marchés financiers.

Le tableau de financement ci-dessous retrace l'évolution des conditions de l'équilibre financier de l'établissement public.

TABLEAU DE FINANCEMENT	1997	1998	1999	2000	2001
Excédent Brut d'Exploitation	165,40	202,70	566,30	605,70	734,00
Cessions d'actifs	11,90	34,70	38,00	59,90	54,30
Dotation en Capital	1 219,60	1 524,50	1 905,60	1 829,40	1 067,10
Emprunts	1 552,10	3 039,40	4 542,10	1 734,60	2 312,50
TOTAL RESSOURCES STABLES	2 949,00	4 801,30	7 052,00	4 229,60	4 167,90
Investissement à la charge de RFF	1 597,70	1 639,80	1 258,00	1 186,51	1 067,50
Constitution portefeuille actifs		240,11	3 007,21	-109,00	-494,50
Service de la dette	2 207,16	2 513,27	2 979,31	3 597,34	3 547,80
TOTAL EMPLOIS STABLES	3 804,86	4 393,18	7 244,52	4 674,85	4 120,80
VARIATION DU FONDS DE ROULEMENT	-855,86	408,12	-192,52	-445,25	47,10

Les deux tableaux ci-après montrent l'évolution de la dette financière de RFF :

– le premier permet d'identifier l'évolution de la dette de la SNCF et celle de la dette propre que RFF a émis depuis sa création ;

– le second permet de distinguer la dette long terme brute et nette du portefeuille de restructuration qui a été constitué pour en « lisser » le profil, et la dette court terme.

Dette de RFF (en M€)	1997	1998	1999	2000	2001
Dette financière au bilan de RFF	22 708,20	25 057,00	27 311,50	27 347,20	28 469,80
dont dette transférée	20 342,45	19 304,41	18 174,60	16 262,30	14 296,00
²	2 365,75	5 752,59	9 136,90	11 084,90	14 173,80
Placements	140,10	1 824,70	3 891,10	3 436,70	2 686,70
Dette financière nette au 31/12/N	21 893,50	22 462,70	23 420,40	23 910,50	25 783,10
Encours moyen de la dette financière nette	21 176,10	22 178,10	22 941,10	23 665,50	24 846,80
Charges financières	1 535,20	1 504,00	1 437,50	1 597,50	1 593,30
Taux moyen	7,25	6,78	6,27	6,75	6,41

Dette de RFF (en M€)	1997	1998	1999	2000	2001
Dette long terme	20 661,00	22 575,70	25 928,00	25 717,84	26 061,10
Moins portefeuille de restructuration	0	211,90	3 049,50	2940,44	2 446,60
Dette long terme nette	20 661,00	22 363,80	22 878,50	22 777,40	23 614,50
Dette court terme	1372,60	1711,70	1 383,50	1 629,40	2 408,60
Moins placement	140,10	1612,80	841,60	496,20	240,00
Dette court terme nette	1 232,50	98,90	541,90	1 133,20	2 168,60
Dette financière nette au 31/12/N	21 893,50	22 462,70	23 420,40	23 910,50	25 783,10

On sait que RFF procède à la vente de terrains désaffectés. En moyenne, les cessions faites représentent 600 dossiers par an pour un produit net total de l'ordre de 60 millions d'euros.

90 % de ce produit net total proviennent de la vente de biens dont la valeur vénale est supérieure à 150.000 €, le solde, soit 10 % représente la vente de biens d'une valeur inférieure à ce même montant, les dossiers correspondants étant traités par les agences immobilières régionales de la SNCF. Les biens vendus concernent pour 80 % des sections de voies courantes et 20 % des sites ou emprises ferroviaires hors sections de voies. Les acquéreurs sont à 80 % des collectivités territoriales ou des opérateurs de celles-ci et pour 20 % des personnes physiques ou morales de droit privé.

CHAPITRE V

LE « COÛT » DU FERROVIAIRE

Les contributions publiques au secteur ferroviaire ont représenté **en 2001** un montant total d'environ 9 Mds€

Ce montant comprend les concours publics apportés à la SNCF et à RFF. Il concerne à la fois le fonctionnement de ces établissements, les subventions aux investissements, et enfin les concours divers apportés aux opérateurs publics hors exploitation.

Sur la totalité de ces aides, la contribution de l'Etat aura représenté environ 7 milliards d'euros.

● **Les contributions de l'Etat, des collectivités territoriales et des usagers au fonctionnement de la SNCF**

– **les contributions inscrites au budget de l'Etat :**

Les contributions d'exploitation versées par l'Etat à la SNCF ont représenté un total de 1,035 milliard € dont 877 M€ pour le seul ministère en charge des transports.

Elles se décomposent de la manière suivante :

- compensations pour tarifs sociaux : 295 M€;
- contributions pour l'exploitation des SRV : 488 M€;
- contribution de l'Etat au transport combiné : 94 M€;
- contribution du ministère de l'Intérieur : 2 M€;
- contribution du ministère de la Défense : 146 M€;
- compensations tarifaires presse : 10 M€.

– les contributions d’exploitation versées par les autres collectivités publiques :

Le montant de ces contributions s’est élevé à 881 M€

Il est décomposé de la manière suivante :

– contribution nette versée par le syndicat des transports de l’Ile de France (STIF) : 271 M€;

– contributions à l’exploitation des services régionaux de voyageurs versées par les régions : 463 M€;

– compensations des réductions tarifaires versées par les autres collectivités publiques à la SNCF : 147 M€

– la contribution des usagers de la SNC :

La contribution des usagers de la SNCF a représenté un montant total de 8,28 milliards €

Il est ventilé comme suit :

– les recettes du trafic de la SNCF : 8 milliards €;

– les produits annexes au trafic perçus par la SNCF au titre des bagages, des commissions, des ventes en kiosques... : 283 M€.

● Les contributions publiques et des usagers à RFF :

– les contributions inscrites au budget de l’Etat :

L’Etat a participé au fonctionnement de RFF par le versement de la contribution aux charges d’infrastructure ferroviaire pour un montant de 1,92 milliard €

– la contribution des usagers de RFF :

Au titre de ses produits d’exploitation, RFF a perçu la somme de 13,4 M€ pour les redevances d’embranchements particuliers.

● **Les investissements de RFF et de la SNCF ont représenté un total de 2,7 Mds€**

Ces investissements ont globalement été financés :

– par des subventions de l'Etat et des autres collectivités publiques à hauteur de 626 M€

– par les ressources propres de RFF et de la SNCF à hauteur de plus de 2 Mds€

La part des investissements du secteur ferroviaire financée par des subventions publiques devrait augmenter compte tenu de la montée en puissance des travaux des contrats de plan Etat-région conclus pour la période 2000-2006 et du TGV Est-européen.

On relève que l'Union européenne a concouru au financement des investissements ferroviaires pour les exercices 1999, 2000, 2001 à hauteur respectivement de 32,95 M€, 35 M€ et 58,06 M€

FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS DU SECTEUR FERROVIAIRE

(M€ courants)	2001	2002 (prévision)	2003 (prévision)
SNCF	1 368	1 716	2 134
- dont ressources propres	1 004	1 114	1 213
- dont subventions publiques	363	602	921
RFF	1 327	1 816	2 732
- dont ressources propres	1 064	1 079	1 323
- dont subventions publiques	263	737	1 409
Ensemble RFF/SNCF	2 695	3 532	4 866
- dont ressources propres	2 068	2 193	2 536
- dont subventions publiques	626	1 339	2 330

● **Autres contributions publiques**

En dehors des contributions à l'exploitation et des subventions d'investissement, le secteur ferroviaire a bénéficié des contributions publiques suivantes :

– **contribution de l'Etat au service annexe d'amortissement de la dette (SAAD) de la SNCF**, qui a représenté un montant de 677 M€ et devrait rester stable au cours des prochaines années ;

– contribution de l'Etat au **compte des retraites de la SNCF** à hauteur de 2,22 milliards ;

– dotation en capital versée par l'Etat à RFF, qui s'est élevée à 1,82 milliard € et devrait rester stable en 2002.

CHAPITRE VI

LE RÉSEAU À GRANDE VITESSE

Comme chaque année, votre rapporteur pour avis résumera tout d'abord l'« actualité » du réseau à grande vitesse.

– la convention de financement de la première phase du **TGV Est-européen** a été signée le 7 novembre 2000 ; les études d'avant-projet détaillé se sont achevées à l'automne 2000 et les gros travaux de génie civil ont été officiellement lancés le 28 janvier 2002 ; la mise en service de la nouvelle ligne est prévue pour le premier semestre 2007 ;

– pour la **branche « Est » du TGV Rhin-Rhône**, le décret en Conseil d'Etat déclarant d'utilité publique le projet a été signé le 25 janvier 2002 ; par ailleurs, la convention de financement des études d'avant-projet détaillé, permettant d'élaborer la mise au point définitive du projet avant l'engagement des travaux, a été signée le 4 juin 2002 ;

– la **branche « Sud » du TGV Rhin-Rhône** a donné lieu à un débat public au cours du premier semestre 2000 ; en fonction de ces éléments et des études complémentaires réalisées par RFF sur la mixité de la ligne, le ministre chargé des transports précisera les orientations de la poursuite du projet ;

– la partie française du projet franco-espagnol **Perpignan-Figueras** a été déclarée d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat le 8 octobre 2001 ; la consultation pour la concession de la section internationale est en cours ; la négociation avec le candidat pressenti, en vue de la signature du contrat de concession, a été engagée courant septembre 2002 ;

– après la décision de réaliser la section internationale du projet **Lyon-Turin**, prise par les Etats français et italien au sommet bilatéral de janvier 2001, les travaux des ouvrages de reconnaissance du tunnel franco-italien de base ont démarré au printemps 2002 ;

– concernant la ligne à grande vitesse **Sud Europe Atlantique**, le fuseau de la section Tours/Poitiers a été retenu par décision ministérielle en février 2002 ; sur la section Angoulême/Bordeaux, les études d'avant-projet sommaire devraient faire l'objet de consultations avec les collectivités locales au dernier trimestre 2002 ;

– enfin, le fuseau de la ligne nouvelle **Bretagne-Pays de la Loire** entre Le Mans, Sablé-sur-Sarthe (vers Nantes) et Rennes a été choisi par décision ministérielle du 2 avril 2001 ; les études d'avant-projet sommaire ont été engagées sur la base d'une convention de financement signée le 9 juillet 2002.

● Le TGV Est-Européen

Le projet de TGV Est-Européen a été déclaré d'utilité publique en mai 1996. Il 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 14 projets reconnus comme prioritaires par l'Union européenne dans le domaine des transports.

La consistance de la **première phase** (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)) a été arrêtée le 29 janvier 1999. Cette première phase devrait prouver une amélioration très 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'aller- retours quotidiens
Paris -Reims	1h25	0h45	0h45	7
Paris -Metz / Paris -Nancy	2h45 / 2h40	1h30	1h30	8/8
Paris -Strasbourg	3h50	1h50	2h20	15
Paris -Luxembourg	3h35	2h15	2h15	4
Paris -Bâle	4h45	3h00	3h50	4
Paris -Sarrebuck	3h45	1h50	1h50	3
Paris -Francfort	6h00	3h35	3h35	6
Paris -Stuttgart	5h55	3h05	3h45	4

Son coût est évalué à 3,12 milliards d'€ Il comprend les investissements du périmètre RFF (2,9 milliards d'€) et les investissements d'installations fixes relevant de périmètre de la SNCF (208 M€). Les investissements en matériel roulant, qui seront 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.

Le « tableau de financement », en tout cas tel qu'il est « souhaité » (s'agissant notamment de la contribution européenne), est présenté ci-dessous :

Répartition du financement	M euros
Etat	1219,6
Union Européenne	320,1
Grand Duché de Luxembourg	117,4
Ile-de-France	76,2
Champagne-Ardenne	Participation totale : 124,2
Région Champagne-Ardenne	42,1
Ville de Reims	45,7
District de Reims	4,0
Conseil Général des Ardennes	7,6
Conseil Général de la Marne	24,8
Lorraine	Participation totale : 253,8
Région Lorraine	203,1
Conseil Général de la Meuse	4,1
Conseil Général de la Meurthe-et-Moselle	15,7
Conseil Général de la Moselle	22,4
Conseil Général des Vosges	8,5
Alsace	Participation totale : 282,0
Région Alsace	141,0
Conseil Général du Bas-Rhin	70,6
Communauté urbaine de Strasbourg	35,4
Conseil Général du Haut-Rhin	24,4
Ville de Colmar	3,6
Ville de Mulhouse	7,0
RFF+SNCF	731,8

Pour ce qui concerne l'Union européenne, le total des subventions d'ores et déjà attribuées au projet s'élève à 89 M€

La Commission européenne s'est engagée sur un montant total prévisionnel de concours à hauteur de 151 M€. L'objectif est d'obtenir une participation totale de l'Union européenne à hauteur de 320 M€, niveau correspondant au taux maxima actuel des subventions communautaires (10 % du total). La participation financière du Grand Duché de Luxembourg a été fixée à 117,4 M€.

La mise en service du projet est prévue pour le premier semestre 2007.

• Le TGV Rhin-Rhône

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 ».

Les régions concernées par la branche « Est » (Alsace, Franche-Comté et Bourgogne), l'Union européenne ainsi que la confédération Helvétique ont été sollicitées pour participer au financement du projet. A ce jour, les trois régions ont approuvé le principe d'une participation au financement pour un montant de 300 M€ pour la première phase. Les négociations en cours avec les autorités suisses portent sur une participation d'environ 76 M€

• La liaison Sud Europe Atlantique - TGV Aquitaine

Le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, approuvé en avril 1992, a retenu le projet de TGV-Aquitaine, prolongement du TGV Atlantique de Tours à Bordeaux et en direction de l'Espagne.

Ce projet de ligne nouvelle, d'une longueur de 340 km, représente un coût total d'infrastructure de 2,8 milliards d'euros. Le coût de la seule section Angoulême-Bordeaux est estimé à 1,5 milliard d'euros. La mise en service de la partie comprise entre Angoulême et Bordeaux pourrait être envisagée à l'horizon 2010.

● Le TGV Bretagne–Pays de la Loire

Le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse et les schémas de services collectifs des transports ont prévu, pour la desserte de l'Ouest de la France, la réalisation du TGV Bretagne - Pays-de-la-Loire, prolongement du TGV-Atlantique du Mans vers Rennes et Nantes.

Le projet consiste à réaliser une ligne nouvelle de 225 kilomètres. La convention de financement des études d'avant-projet sommaire (13,8 M€) a été signée le 9 juillet 2002. Elles font l'objet d'un cofinancement de l'Etat (25 %), de RFF et de la SNCF (25 % à eux deux) et des collectivités régionales de Bretagne (30 %) et des Pays de la Loire (20 %).

● Le TGV Lyon-Turin

La nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin figure parmi les 14 projets européens d'infrastructures de transport classés prioritaires lors du sommet d'ESSEN en décembre 1994. Il s'agit d'un projet ambitieux destiné aux trafics voyageurs et fret.

Il comprend :

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

– **pour le trafic de marchandises** (classique, combiné 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.

Dans un rapport de décembre 2000, la commission intergouvernementale franco-italienne a mis en évidence la possibilité d'une réalisation phasée des ouvrages définitifs. Le coût de la première phase de travaux est estimée à 3,8 milliards d'euros, celle de la seconde phase à environ 2,65 milliards d'euros.

● Le TGV Sud-Européen

Afin d'améliorer les liaisons ferroviaires entre la France et l'Espagne, il est prévu de réaliser une nouvelle ligne ferroviaire mixte (voyageurs et marchandises), à écartement international, entre Perpignan et Barcelone. Cette nouvelle liaison permettra 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 5 h 30 de Paris, compte tenu de la mise en service du TGV Méditerranée.

Sur la section française du projet, l'enquête publique favorable s'est déroulée du 11 septembre au 12 octobre 2000. Le décret d'utilité publique de la section française entre Perpignan et Le Perthus a été signé le 8 octobre 2001. Notons, en outre, que le ministre chargé

des transports a pris un certain nombre de décisions relatives à l'ensemble de l'axe Languedoc-Roussillon.

Les investissements actuellement envisagés s'élèvent à 1,425 milliard d'euros pour les contournements de Nîmes et Montpellier (70 km de ligne nouvelle destinée au trafic de voyageurs et au trafic de marchandises), y compris les raccordements à la rive droite du Rhône, et les aménagements de la ligne existante entre Montpellier et Perpignan. Actuellement se déroule l'étude du projet de contournement de Nîmes et Montpellier, qui devrait déboucher, en 2003, sur une décision de mise à l'enquête publique du projet.

CHAPITRE VII

L'ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU SNCF

A la fin de l'année 2001, le réseau ferré national comportait 14.421 km de lignes électrifiées sur 29.383 km de lignes principales et raccordements exploités.

Dans le cadre de la réalisation de la première phase du TGV Est-européen, l'électrification des lignes Blanville-Epinal-Remiremont et Lunéville-Saint-Dié a été décidée. Elle fait l'objet d'une convention de financement spécifique, signée en août 2000, pour un montant de 99,1 millions d'euros aux conditions économiques de juin 1997, répartis entre l'Etat (26,7 M€), l'Union européenne (15,2 M€ au titre du programme FEDER), RFF (15,2 M€) et les collectivités territoriales de la région Lorraine (41,9 M€). L'électrification de ces deux lignes permettra notamment des liaisons directes par TGV entre Paris, Epinal et Remiremont d'une part, Paris, Lunéville et Saint-Dié d'autre part. Les travaux ont commencé, et doivent s'achever avant la mise en service de la première phase du TGV Est-européen.

Pour les prochaines années, les contrats de plan signés entre l'Etat et les Régions pour la période 2000-2006 prévoient notamment l'électrification des lignes Tours-Vierzon, Rennes-Saint-Malo, Nantes-Les-Sables-d'Olonne et Moirans-Valence.

Enfin, l'électrification de la ligne Paris-Bâle pourrait s'effectuer en deux étapes. Une première phase (2003-2008) verrait l'électrification de la section Paris-Troyes dans le cadre d'un programme dont le financement serait sur le point d'être finalisé. La deuxième phase (Troyes-Bâle) n'interviendrait qu'après 2008. Un doute subsiste, hélas, sur la réalisation effective de cette seconde phase, du fait de la mise en service éventuelle, vers la fin de la décennie, du TGV Rhin-Rhône.

Votre rapporteur pour avis restera vigilant sur un dossier qui revêt, à ses yeux, une grande importance.

CHAPITRE VIII

CONFLICTUALITÉ, FRAUDE ET DÉLINQUANCE À LA SNCF

● LA CONFLICTUALITÉ

Le bilan des conflits et arrêts de travail enregistrés à la SNCF, en 2001 et au cours du premiers semestre 2002, est retracé dans le tableau ci-dessous :

	Préavis déposés	Préavis suivis	Journées perdues
Année 2001	893	455	160 947
1 ^{er} semestre 2002	447	234	12 517

On constate que le nombre de journées perdues pour fait de grève a quasiment doublé entre 2000 (**85.094**) et 2001 (**160.947**) ; en revanche, le nombre de préavis est le plus faible depuis 1991 (893 préavis en 2001 après 6 années au-dessus de 1 000). On relève, par ailleurs, une baisse du nombre de journées perdues dans le cadre de conflits locaux (31.698 contre 36.532) ou de conflits liés aux sujets récurrents que sont les changements de service (5.100 journées perdues contre 10.000) et les agressions (2.650 journées perdues contre 4.200).

En matière de **prévention des conflits**, la SNCF s'efforce de développer la concertation au sein de l'entreprise :

– dans chacune des 23 directions régionales, un programme spécifique est mis en œuvre en vue d'améliorer le fonctionnement des instances représentatives du personnel et d'impliquer davantage les 300 établissements locaux dans les relations sociales ;

– des concertations sont menées avec les organisations syndicales aux fins de définir des propositions pour remédier aux situations conflictuelles récurrentes (changements de service, sécurité et fonctionnement des instances de représentation du personnel...) ;

– la « veille sociale » s'est professionnalisée avec la mise en place d'un outil informatique spécifique déployé dans les établissements afin de mieux anticiper les différends susceptibles d'entraîner des arrêts de travail ;

– des analyses systématiques de conflits ont été effectuées dans cinq établissements afin de mieux en comprendre les causes et ainsi de réduire le risque de mouvements similaires.

TROISIÈME PARTIE

LA RATP

CHAPITRE 1^{ER}

LE TRAFIC DE LA RATP

En 2001, la croissance annuelle du trafic de la RATP a été inférieure à celles des années précédentes.

Les principaux résultats figurent dans le tableau ci-dessous :

TRAFIC ANNUEL BRUT DE LA RATP
(en millions de voyages)

	Trafic mesuré		Variation 2001/2000
	2000	2001	
Métro (y compris le funiculaire)	1 247,1	1 216,7	+ 1,2 %
RER	403,8	414,7	+ 2,7 %
Réseau de surface			
- Lignes d'autobus de Paris et Noctambus	322,8	316,3	-2,0 %
- Lignes et services d'autobus de banlieue	541,5	551,7	+ 1,9 %
- Mobilien (tramway, PC1 et PC2)	81,8	83,9	+ 2,5 %
Total réseau de surface	946,0	951,9	+ 0,6 %
Total RATP	2 604,0	2 633,1	+ 1,1 %

Le tableau ci-dessous donne les résultats de trafic pour le premier semestre 2002 comparés à ceux du premier semestre 2001.

TRAFIC BRUT DE LA RATP POUR LE PREMIER SEMESTRE
(en millions de voyages)

	Trafic mesuré		Variation 2002/2001
	2001	2002	
Méto (y compris le funiculaire)	649,0	652,3	+ 0,5 %
RER	208,7	210,6	+ 0,9 %
Réseau de surface			
- Lignes d'autobus de Paris et Noctambus	164,0	164,3	+0,2 %
- Lignes et services d'autobus de banlieue	284,8	287,7	+ 1,0 %
- Mobilien (tramway, PC1 et PC2)	42,9	46,8	+ 8,9 %
Total réseau de surface	491,7	498,8	+ 1,4 %
Total RATP	1 351,4	1 363,7	+ 0,9 %

Pour 2003, une hypothèse de croissance de 0,6 % a été retenue.

Le tableau ci-après synthétise les prévisions pour l'ensemble de l'année 2002 et 2003.

PRÉVISIONS DE TRAFIC POUR 2002 ET 2003
(en millions de voyages)

	Trafic observé 2001	Trafic prévu 2002	Trafic prévu 2003
Méto (y compris le funiculaire)	1 261,7	1 280,0	1 290,0
RER	414,7	416,6	417,0
Réseau de surface			
- Lignes d'autobus de Paris et Noctambus	316,3	317,3	320,0
- Lignes et services d'autobus de banlieue	551,7	559,6	564,0
- Mobilien (tramway, PC1 et PC2)	83,9	89,5	90,0
Total réseau de surface	951,9	966,4	974,0
Total RATP	2 633,1	2 668,9	2 685,8

CHAPITRE II

LA SITUATION DE L'ENTREPRISE

Le résultat de l'exercice 2001 s'est soldé pour la RATP par un excédent de 22,1 millions d'euros supérieur à celui constaté en 2000 (21,8 millions d'euros).

Globalement, l'entreprise a pu financer le coût de la réduction du temps de travail par la poursuite de la croissance des recettes.

- Pour 2002, les recettes ont été estimées à 2,89 milliards d'euros en progression de + 3,6 % par rapport à 2001 :

- les recettes totales du trafic devraient progresser de 6 %, dont + 4 % en volume et 2 % de prix estimé ;

- les autres recettes, soit 271,3 M€ devraient augmenter de +7,3 %, sous l'effet notamment de l'évolution des recettes de publicité.

Les dépenses de fonctionnement sont estimées à 2,42 milliards d'euros, soit + 3,7 % par rapport à 2001.

Au total, le résultat prévu (total des recettes – total des dépenses) s'établirait à + 36,2 M€

Le programme **d'investissement** 2002 devrait s'élever à 664 M€ dont 84 M€ pour les opérations du contrat de plan.

Compte tenu du programme d'investissements et des ressources correspondantes (subventions, capacité d'autofinancement), le besoin de financement lié directement à ce programme s'élèverait à 44 M€

L'endettement net devrait s'établir à près de 4,043 milliards d'euros à la fin de l'année 2002.

● En 2003, l'offre de service pourrait progresser de + 1,5 % par rapport à 2002 sur la base des renforcements envisagés sur les 3 réseaux métro, RER et bus pour répondre à la forte hausse du trafic.

Le résultat financier pourrait s'établir à + 30 M€

Le programme d'investissement 2003 s'inscrit dans le double cadre de la contractualisation STIF/RATP et du contrat de plan Etat-région.

Il s'élèverait à 703 M€ dont 112 M€ pour les opérations du contrat de plan dont les principales dépenses concernent :

- la poursuite des travaux de prolongement de Météor à Saint-Lazare,
- les travaux de Météor à Olympiades,
- les travaux de prolongement du tramway T1 à Noisy-le-Sec,
- le lancement de quelques opérations du 12° Plan.

Le besoin de financement lié aux investissements s'établirait à 44 M€

Sur cette base, l'endettement net devrait avoisiner 4,09 milliards d'euros à la fin de l'année 2003.

● L'évolution de la part des différents contributeurs dans le financement des coûts d'exploitation de la RATP, entre 1997 et 2001, apparaît dans le tableau ci-dessous :

(M€)	1997		1998		1999		2000		2001	
RATP										
- usagers	1 348	44 %	1439	46 %	1503	46 %	1517	45 %	1 572	46 %
- Etat	736	24 %	696	22 %	715	22 %	514	15 %		
- collectivités locales	315	10 %	298	9 %	306	9 %	220	7 %		
- STIF	654	21 %	715	23 %	738	23 %	1112	33 %	1 839	54 %
Total	3 053	100 %	3 148	100 %	3 263	100 %	3363	100 %	3 411	100 %

Pour 2002, les prévisions sont les suivantes :

(M€)	Estimation 2002	
RATP		
- usagers	1 628	47 %
- STIF	1 867	53 %
Total	3 495	100 %

Les financements de l'Etat ont décliné pour atteindre 575 millions d'euros en 2002. Cette baisse (33 % en trois ans) s'explique notamment par l'entrée de la région Ile-de-France au STIF en 2001, ce qui a entraîné une réduction de la part de l'Etat dans l'ensemble des contributions publiques (de 70 % à 51,4 %).

On sait que depuis la mise en œuvre de la contractualisation entre le STIF et les transporteurs publics, le 31 juillet 2000, les subventions auparavant versées directement par les départements et par l'Etat aux entreprises transitent désormais par le STIF.

SUBVENTIONS PUBLIQUES AU STIF

(M€)	2001		Estimations 2002	
	Montant	%	Montant	%
Etat	754,71	66,9 %*	575,00	51,4 %
Région	34,97	3,1 %*	208,10	18,6 %
Départements	338,44	30,0 %	335,60	30,0 %
Total	1 128,12	100 %	1 118,70	100 %

En 2002, les participations de l'Etat et de la région devraient s'établir à respectivement 51,4 % et 18,6 % du total des contributions publiques.

Sur 2001 et 2002, les subventions et prêts d'**équipement** accordés par la région Ile-de-France à la RATP se sont établis à 99,7 millions d'euros dont 89,9 au titre du contrat de plan et 9,8 hors contrat de plan.

CHAPITRE III

LA MODERNISATION DES ÉQUIPEMENTS DE LA RATP

Pour 2001, le coût du programme de modernisation s'est établi à 112,1 millions d'euros dont :

– **RER (28,2 M€)**: ce programme comprend l'extension des ateliers de Rueil liée au développement des rames à 2 niveaux, le déploiement sur la ligne B du contrôle continu de vitesse, la création du pôle multimodal d'Antony et le réaménagement du complexe d'échange « Grande Arche » de La Défense dont la gare routière a été mise en service à l'automne 2001 ;

– **Métro (51,6 M €)**: ce programme comprend la rénovation des stations, la généralisation des nouveaux outils équipant les points de vente, les réalisations du pôle multimodal de Saint-Lazare et du trottoir rapide de Montparnasse, l'installation du nouveau poste de commande centralisée de la ligne 4, ainsi que l'évolution du système de commande et de contrôle de la circulation des trains ;

– **Bus (27,1 M€)**: ce programme comprend le renforcement de la sécurité du transport, le développement de l'information des voyageurs, la mise à niveau des équipements de la ligne T1 actuelle avec ceux du futur prolongement à Noisy et la création du relais-bus de Bussy-Saint-Martin.

Pour 2002, le coût de la modernisation devrait s'établir à 127 M€ dont :

– **RER (37 M€)**: ce programme s'inscrivant dans la continuité du programme 2001 ;

– **Métro (51,6 M €)** avec notamment la poursuite des opérations engagées en ce qui concerne les stations, le renforcement des efforts en matière de sécurité ferroviaire, les opérations de sécurité avec en particulier la généralisation de la vidéosurveillance dans les stations.

– **Bus (27,1 M €)** avec la poursuite des programmes lancés ces dernières années en matière de qualité de service, de sécurité et de transformation des installations industrielles.

Pour 2003, les investissements prévus par la modernisation des équipements des réseaux devraient s'élever à 127 M€

– **RER (38 M€)** couvrant, en particulier, les travaux de rénovation des pôles de Bourg-la-Reine, Antony et Nogent sur Marne, les études de rénovation de la gare du Châtelet et le développement de l'information voyageurs.

– **Métro (68 M€)** avec notamment la montée en charge de l'opération « contrôle - commande des trains », de la ligne 13, la poursuite d'opérations importantes telles que le déploiement du contrôle ponctuel de la vitesse des trains et l'amélioration de l'accueil des voyageurs, la mise en place définitive du poste de commande centralisée de la ligne 4.

– **Bus – Tramway (21 M€)** avec la poursuite de la mise à niveau des installations du Trans-Val-de-Marne, le développement des aménagements des gares routières, les travaux de transformation des installations industrielles dans les centres bus, dont la mise en conformité et l'amélioration de la qualité de l'air.

CHAPITRE IV

LES NOUVELLES LIGNES RATP

Au cours des années 2001 - 2002, le développement du réseau RATP s'est caractérisé par les opérations suivantes :

– création de services urbains à Bondy, Chevilly-Larue et Nogent-sur-Marne ;

– création de la ligne de bus express 276 "La Défense-Gabriel-Péri Asnières-Gennevilliers" ;

– création de la ligne de bus 552, desservant les Magasins Généraux installés sur les communes d'Aubervilliers et de Saint-Denis, dans le cadre d'une convention tripartite signée entre la RATP, la communauté d'agglomérations "Plaine commune" et les Magasins Généraux ;

– mise en place d'une liaison directe et spécifique par minibus afin d'assurer la desserte de l'Institut Gustave Roussy à partir du terminus de la ligne 7 à Villejuif, avec la participation financière du STIF ;

– création d'une navette de bus, le 109, reliant Parc de Bercy à Charenton à Terroirs de France (Cour Saint-Emilion), en partenariat entre la RATP, la municipalité de Charenton et les entreprises du quartier Bercy2 ;

– création prévue du 291 reliant "Boulogne-Billancourt (Pont de Sèvres) à Vélizy- Villacoublay (Europe Sud)".

Pour 2003 et les années suivantes, on relève, dans le cadre du contrat de plan Etat-région 2000-2006, les opérations suivantes :

– création du réseau « Mobilien » (réseau régional de surface) : 17 lignes d'ici 2006 ;

– prolongement de la ligne de tramway T1 de Bobigny à Noisy-le-sec (mise en service prévue pour mi-2003) ;

– prolongement de la ligne 14 de Madeleine à Saint-Lazare (mise en service prévue pour la fin 2003) ;

– prolongement de la ligne 14 de Bibliothèque –François Mitterrand à Olympiades (mise en service prévue pour 2006).

Sur le réseau de surface, sont enfin prévues en 2003 :

– en banlieue, la création de dessertes par bus de plusieurs zones d'activités ainsi que de divers services urbains ;

– à Paris, la création de quelques lignes de bus de proximité (desserte de quartiers mal desservis par de petits véhicules ou des bois parisiens).

CHAPITRE V

CONFLICTUALITÉ, DÉLINQUANCE ET FRAUDE À LA RATP

● LA CONFLICTUALITÉ

Le bilan des conflits et arrêts de travail enregistrés à la RATP est retracé dans le tableau ci-dessous :

	Préavis	Jours de grève	Jour de grève par agent	Durée des préavis		Suivis		
				24 h 00	< 24 h 00	- de 10 agents	+ de 10 agents	Non suivis
2000	459	17 326	0,44	52 %	48 %	26 %	56 %	18 %
2001	331	17 329	0,43	56 %	44 %	19 %	60 %	21 %
Janvier à juin 2002	97	4 033	0,09	37 %	63 %	21 %	75 %	4 %

L'année 2001 s'est caractérisée par une baisse de 28 % du nombre de préavis de grève par rapport à l'année 2000. Selon la RATP, l'orientation à la baisse a semblé se confirmer sur les six premiers mois de 2002.

L'essentiel de la « conflictualité » reste concentrée sur les réseaux bus et métro, qui représentent respectivement 42 % et 30 % du total des préavis en 2001 et 43 % chacun en 2000.

De janvier à juin 2002, 97 préavis ont été comptabilisés, soit une tendance annuelle inférieure à 200 préavis.

Au cours du 1^{er} semestre 2002, pour la première fois, la prévention l'emporte sur les actes de conflictualité avec un nombre d'alarmes sociales supérieur de 30 % au nombre de préavis.

La relative baisse de la conflictualité depuis plusieurs années s'expliquerait pour partie par la procédure d'alarme sociale mise en place en 1996.

Le nombre d'alarmes sociales déposées a été de 180 en 2000, ainsi que pour l'année 2001, mais on dénombre déjà 126 alarmes pour le premier semestre de l'année 2002, soit une tendance de 250 alarmes pour l'année 2002.

En moyenne, les alarmes sociales se soldent à 60 % par des constats d'accord et seulement 13 % des alarmes sociales déposées ont été suivies d'un mouvement de grève.

<\\LUCKY\DATA\USERS\SGP\4-AVIS\transports terrestres\Avis 2003\Troisieme partie - chapitre 6.doc>

● LA FRAUDE À LA RATP

Les taux constatés de fraude en 2001 et au cours du premier semestre 2002 apparaissent dans le tableau ci-dessous :

	Réseau de surface	Métro	RER
2001	15,9 %	4,4 %	3,7 %
1^{er} semestre 2002	16,8 %	4,4 %	3,9 %

On note que ces taux étaient :

- de 7,2 % en 1991 sur le métro ;
- de 9,2 % en 1993 sur le RER ;

Parmi les actions menées en 2001-2002, on relève :

- des opérations conjointes de contrôle police-RATP qui ont pour but de « sécuriser » les opérateurs de contrôle dans les quartiers difficiles, et de permettre un meilleur taux de recouvrement des procès-verbaux d'infraction ;
- des investissements pour une meilleure fermeture du réseau lourd (portes anti-fraude de sortie...) ;
- l'accroissement du parc de véhicules d'intervention des contrôleurs ;
- l'amélioration de la formation et de la productivité des équipes de contrôle.

QUATRIÈME PARTIE

LES TRANSPORTS COLLECTIFS DE PROVINCE

On distinguera les subventions consacrées aux « transports collectifs en site propre » et celles liées à la mise en œuvre des plans de déplacement urbains (PDU).

● Transports collectifs en site propre

Pour 2003, il est prévu de reconduire le budget 2002, à hauteur de 114 millions d'euros, afin d'aider les opérations prévues par les collectivités.

Plusieurs opérations prises en considération par l'Etat, sont susceptibles de démarrer en 2003 (1^{ère} ligne de tramway de l'agglomération niçoise, 1^{ère} phase du réseau urbain de tramway de l'agglomération mulhousienne, 3^{ème} ligne de tramway de l'agglomération grenobloise et 2^{ème} phase du site propre bus de Rennes). Dans le cadre de l'enveloppe disponible, il conviendra de déterminer, parmi les opérations présentées, celles qui pourront être financées en 2003.

● Mise en œuvre des PDU

Pour 2003, une dotation minimale de 13,5 millions de francs sera affectée à la mise en œuvre des PDU de province. Elle sera répartie entre les régions, sur la base des opérations retenues par les préfets de région et de département.

Au 1^{er} août 2002, 23 conventions ont été conclues au niveau national ; celles-ci s'appliquent en grande partie à des dossiers déposés en 2001 mais dont l'instruction n'a pu aboutir avant 2002.

ETAT DES CONVENTIONS CONCLUES AU NIVEAU NATIONAL AU 1^{ER} AOÛT 2002

	Transports collectifs urbains	Transports collectifs non urbains
Nombre de conventions	22	1
Total des AP engagées	5 760 343,38 €	1 538 074,77 €

CONCLUSION

En conclusion, votre Commission des Affaires économiques a estimé que le projet de budget 2003 pour les transports terrestres constituait, en définitive, un « bon budget ».

Elle n'en a pas moins relevé que les grands problèmes à traiter restaient devant nous !

Dès le printemps 2003, en application des directives européennes, RFF va se voir confier la répartition des sillons. De très délicats arbitrages seront à opérer notamment entre le transport de fret et le transport régional de voyageurs. Parallèlement, le fret ferroviaire international sera ouvert à la concurrence sur les réseaux transeuropéens de fret.

Par ailleurs, sur les 15 ou 20 prochaines années, un programme d'investissements de l'ordre de 70 milliards d'euros (dont 17 Mds € pour le seul projet Lyon-Turin, dans sa partie française, auquel il convient d'ajouter la poursuite du programme TGV et la résorption des goulots d'étranglement du fret comme à Lyon, Bordeaux, Nîmes-Montpellier) va devoir trouver son financement.

La question, comme vous le savez, est loin d'être réglée !

L'intermodalité, hélas, n'est pas qu'affaire de volonté politique. Elle a aussi un coût !

Reste enfin le problème de la « dette ferroviaire » qu'il faudra bien traiter un jour ou l'autre.

*

* *

Réunie les jeudi 21 et mercredi 27 novembre 2002, la commission a émis un avis favorable à l'adoption des crédits consacrés aux transports terrestres dans le projet de loi de finances pour 2003.