

**LE TRANSPORT FERROVIAIRE REGIONAL
DE VOYAGEURS EN FRANCE : A LA LUMIERE
DE LA THEORIE NEO-INSTITUTIONNALISTE ET
DES COMPTES DE SURPLUS**

-TOME DES ANNEXES -

Thèse pour le doctorat de Sciences Economiques

Mention Economie des Transports

présentée et soutenue le 2 avril 2010 par

Christian DESMARIS

Directeur de recherche : Monsieur le Professeur Yves CROZET

Jury :

André BARILARI : Directeur de la Mission de Contrôle Economique et Financier des Transports

Yves CROZET : Professeur à l'Université Lumière Lyon 2

Bruno FAIVRE D'ARCIER : Professeur à l'Université Lumière Lyon 2

Jean-Henry GATHON (rapporteur) : Professeur à l'Université de Liège

Jean-Louis MALO : Professeur à l'Université de Poitiers

Claude MENARD (rapporteur) : Professeur à l'Université Panthéon-Sorbonne Paris 1

TABLE DES ANNEXES DE L'INTRODUCTION

1. Les performances opérationnelles des compagnies européennes de chemin de fer

Source : NERA, (2004), *Study of the Financing and Public Budget Contributions to Railways, final report for the European Commission*, January, London, p. iv.

2. Les contributions publiques aux budgets ferroviaires en Europe

Source : NERA, (2004), *Study of the Financing and Public Budget Contributions to Railways, final report for the European Commission*, January, London, p. viii.

3. Evolutions des contributions publiques aux budgets ferroviaires en Europe

Source : NERA, (2004), *Study of the Financing and Public Budget Contributions to Railways, final report for the European Commission*, January, London, p. 71.

4. Une grande disparité de niveau de financement public par unité de trafic en 2001

Source : NERA, (2004), *Study of the Financing and Public Budget Contributions to Railways, final report for the European Commission*, January, London, p. 69.

5. Les contributions publiques par unité d'output pour le trafic de voyageurs en Europe

Source : NERA, (2004), *Study of the Financing and Public Budget Contributions to Railways, final report for the European Commission*, January, London, p. 65.

6. Part des contributions publiques à l'équilibre financier des compagnies ferroviaires en Europe

Source : NERA, (2004), *Study of the Financing and Public Budget Contributions to Railways, final report for the European Commission*, January, London, p. 73.

Les performances opérationnelles des compagnies européennes de chemin de fer

| <i>All currency in 2001 prices</i> | 1990 | 1995 | 2001 | Change 90-95 | Change 95-01 |
|--|-----------|---------|---------|-----------------|-----------------|
| Traffic units (millions) | | | | | |
| Passenger km | 253,085 | 266,603 | 301,253 | 5.3% | 13.0% |
| Freight tonne km | 214,617 | 221,510 | 245,377 | 3.2% | 10.8% |
| Total traffic units | 467,702 | 488,113 | 546,630 | 4.4% | 12.0% |
| Commercial traffic revenue (millions €) | | | | | |
| Passenger traffic receipts | 18,235 | 20,352 | 25,803 | 11.6% | 26.8% |
| Freight traffic receipts | 15,245 | 11,587 | 10,226 | -24.0% | -11.7% |
| Total traffic receipts | 33,480 | 31,939 | 36,029 | -4.6% | 12.8% |
| Yield - Commercial traffic revenue per traffic unit (€) | | | | | |
| Passenger (receipts per passenger km) | 0.07 | 0.08 | 0.09 | 5.9% | 12.5% |
| Freight (receipts per tonne km) | 0.07 | 0.05 | 0.04 | -26.4% | -20.0% |
| Overall yield (passenger and freight combined) | 0.07 | 0.07 | 0.07 | -8.6% | 0.7% |
| Total railway staff | 1,082,153 | 982,054 | 784,452 | -9.2% | -20.1% |
| Cost per employee (€) | 39,774 | 40,245 | 40,523 | 1.2% | 0.7% |
| Total operating costs (millions €) | 69,263 | 73,550 | 73,086 | 6.2% | -0.6% |
| Unit operating cost (cost per traffic unit) (€) | 0.15 | 0.15 | 0.13 | 1.7% | -13.3% |
| Viability ratio (revenue / operating costs) | 60% | 61% | 71% | 1.1% | 16.4% |

Les contributions publiques aux budgets ferroviaires en Europe

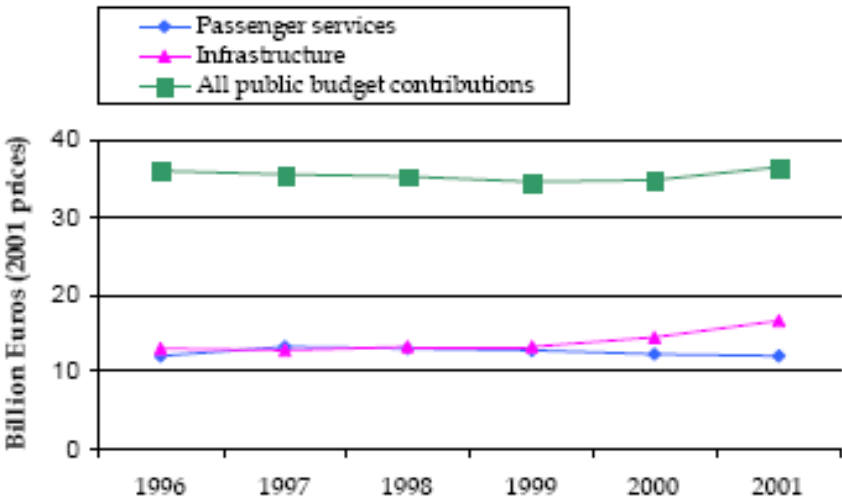
Estimated Public Budget Contributions 2001, €millions

| Form of Payment | AT | BE | CH | DE | DK | ES | FI | FR | GB | GR | IE | IT | LU | NL | NO | PT |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|--------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|------------|
| PSO - Passenger services | 491 | 361 | 346 | 4,300 | 512 | 265 | 35 | 1,731 | 1,727 | | 129 | 1,799 | 76 | 91 | 152 | 9 |
| Freight / combined transport | 140 | | 63 | | | | | 76 | 57 | | 2 | | | | | |
| Infrastructure maintenance and operations | 950 | 640 | 787 | | 235 | 719 | 335 | 1,608 | 1,201 | | 6 | 1,430 | 142 | 953 | 408 | 7 |
| Payments for capital investment | 122 | 419 | 599 | 2,649 | 114 | | 61 | 263 | | 507 | 176 | 3,615 | | 1,224 | 174 | 87 |
| Staff and pension obligations | | 520 | | | | 30 | | 2,131 | | | 4 | | | 5 | | |
| Debt service | 213 | 17 | 770 | | | 209 | | 1,067 | | 106 | 5 | | | | | |
| Restructuring | | | | | | | | | | | | | 1,036 | | | |
| Other | | | | 2,091 | | 178 | | | | 466 | | 48 | | | | |
| TOTAL | 1,917 | 1,957 | 2,565 | 9,040 | 861 | 1,401 | 431 | 6,876 | 2,985 | 1,079 | 322 | 7,928 | 218 | 2,273 | 734 | 103 |
| Total, Declared State Compensation | 649 | 2,207 | N/A | 9,530 | 898 | 1,349 | 403 | 6,481 | 3,005 | 624 | 372 | 6,840 | 208 | 2,600 | N/A | 22 |

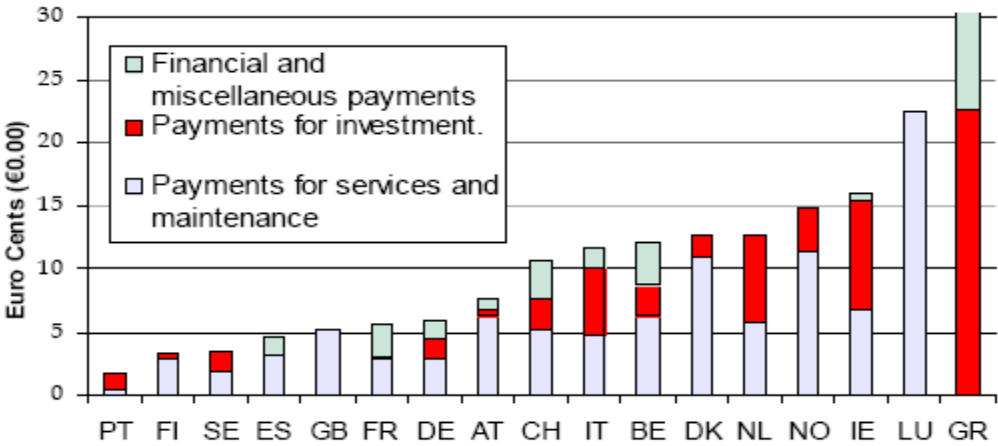
Source: company accounts; company data; State Aid submissions; NERA estimates.

Note: shaded cells are 2000 figures.

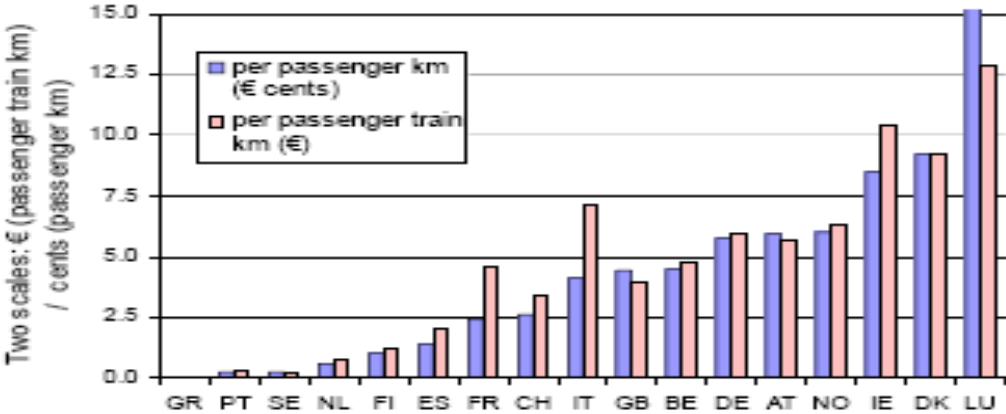
Stabilité de l'évolution des contributions publiques globale aux budgets ferroviaires en Europe, mais forte hausse des contributions d'infrastructure



Une grande disparité de niveau de financement public par unité de trafic en 2001



Les contributions publiques par unité d'output pour le trafic de voyageurs en Europe en 2001



Part des contributions publiques à l'équilibre financier des compagnies ferroviaires en Europe

Table 6.2
Income Statements, 2001
(€millions)

| | AT | BE | CH | DE | DK | ES | FI | FR | GB | GR | IE | IT | LU | NL | NO | PT | SE | EU15 |
|---|--------------|--------------|--------------|---------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|-------------|------------|--------------|------------|--------------|--------------|-------------|--------------|---------------|
| Staff costs | 2,010 | 2,392 | 1,833 | 8,003 | 490 | 1,083 | 378 | 7,508 | 2,569 | 280 | 189 | 4,590 | 189 | 1,018 | 462 | 291 | 800 | 31,790 |
| Non-staff costs | 1,213 | 1,305 | 1,883 | 12,871 | 670 | 1,435 | 717 | 6,306 | 7,656 | 121 | 178 | 4,435 | 210 | 2,246 | 570 | 154 | 1,493 | 41,000 |
| TOTAL OPERATING COSTS | 3,223 | 3,697 | 3,715 | 20,874 | 1,161 | 2,517 | 1,095 | 13,814 | 10,225 | 401 | 367 | 9,015 | 398 | 3,264 | 1,032 | 545 | 2,294 | 72,789 |
| Passenger & baggage traffic receipts | 543 | 557 | 1,100 | 6,550 | 485 | 943 | 248 | 6,195 | 5,821 | 52 | 123 | 2,186 | 39 | 1,352 | 256 | 135 | 585 | 25,803 |
| Freight traffic receipts | 828 | 438 | 674 | 3,896 | 0 | 326 | 338 | 1,834 | 1,101 | 25 | 22 | 774 | 92 | 0 | 139 | 61 | 483 | 10,226 |
| Other revenues | 493 | 1,639 | 902 | 4,981 | 201 | 372 | 103 | 2,218 | 392 | 10 | 53 | 2,924 | 62 | 1,229 | 98 | 107 | 708 | 15,492 |
| Revenues without Public Operating Contributions | 1,864 | 2,633 | 2,676 | 15,427 | 686 | 1,641 | 689 | 10,247 | 7,315 | 87 | 197 | 5,884 | 183 | 2,581 | 494 | 303 | 1,785 | 51,522 |
| Public operating contributions (public budget contributions for PSO and infrastructure) | 1,975 | 1,001 | 1,196 | 5,352 | 862 | 1,372 | 431 | 3,415 | 2,928 | 0 | 169 | 3,342 | 218 | 1,044 | 734 | 16 | 478 | 22,602 |
| TOTAL OPERATING INCOME | 3,838 | 3,638 | 3,872 | 20,779 | 1,548 | 3,013 | 1,119 | 13,662 | 10,243 | 87 | 366 | 9,226 | 401 | 3,625 | 1,228 | 318 | 2,263 | 74,124 |
| Financial and Exceptional Costs (Net) | -389 | -216 | 45 | -311 | -19 | -451 | -20 | -1,524 | -2,316 | -60 | -6 | -182 | 3 | -273 | -49 | -198 | -326 | -6,287 |
| NET RESULT | 227 | -178 | 202 | -486 | 368 | 46 | 4 | -1,676 | -2,297 | -374 | -7 | 29 | 6 | 88 | 148 | -425 | -356 | -4,952 |
| Public operating contributions / operating costs | 61% | 28% | 52% | 26% | 74% | 54% | 39% | 25% | 29% | 0% | 46% | 37% | 55% | 32% | 71% | 3% | 21% | 31% |
| Revenues without public operating contributions / operating costs (Viability ratio) | 58% | 73% | 72% | 74% | 59% | 65% | 63% | 74% | 72% | 22% | 54% | 65% | 46% | 79% | 48% | 56% | 78% | 71% |
| Total | 119% | 101% | 104% | 100% | 133% | 120% | 102% | 99% | 100% | 22% | 100% | 102% | 101% | 111% | 119% | 58% | 99% | 102% |
| Commercial passenger revenue per passenger km (€ cents) | 6.6 | 6.9 | 8.2 | 8.8 | 8.7 | 4.9 | 7.5 | 8.7 | 14.9 | 2.7 | 8.1 | 5.0 | 8.4 | 9.4 | 10.1 | 3.3 | 9.2 | 8.6 |
| Commercial freight traffic revenue per tonne-km (€ cents) | 4.8 | 5.4 | 6.4 | 4.8 | N/A | 2.8 | 3.4 | 3.6 | 5.7 | 7.1 | 4.2 | 3.1 | 14.6 | N/A | 5.7 | 2.8 | 2.5 | 4.2 |

Source: NERA database (presented and defined in Appendix C). The categories used in this table are either categories in the database or aggregations of categories.

TABLE DES ANNEXES DU CHAPITRE 1

1. Charte du service public de la SNCF.

Source : SNCF, (2007), *Rapport d'activité 2006*, pp. 28-29.

2. Nos calculs à partir des Statistiques chronologiques des chemins de fer, UIC.

- Indicateurs d'activité de performances opérationnelles – Tableaux.
- Effectifs des compagnies ferroviaires européennes – Graphique.
- Production - Evolution des Tkm voyageurs et fret par compagnie – Graphique.
- Trafic ferroviaire total - Evolution des Vok et Tk en Europe – Graphique.
- Trafic de voyageurs – Evolution des Vok en Europe par compagnie – Graphique.
- Trafic de marchandises – Evolution des Tk en Europe par compagnie – Graphique.
- Productivité apparente du travail par agent (en Tkm), indice base 100 en 1980 – Graphique.
- Productivité apparente du travail par agent (en Vok et Tk), indice base 100 en 1980 – Graphique.
- Productivité apparente du travail par agent (en millier de Tkm) , indice base 100 en 1980 – Graphique.
- Productivité apparente du travail par agent (en millions de Vok et Tk) , indice base 100 en 1980 – Graphique.

3. Salaires annuels nets moyens dans le secteur des transports par mode et catégories socioprofessionnelles en 2003

Source : CNT, DAEI-SESP, *Comptes des Transports en 2004*, (2005), p. 118.

4. Circuit de financement du système ferroviaire en 2002, 2004, 2006 et 2007.

Source : Assemblée Nationale, *Rapport Mariton*, (2004, p. 10) et Assemblée Nationale *Rapport Mariton*, (2006, p. 23).

5. Les concours publics à la SNCF par agent et Tkm

Source : Nos calculs à partir des Comptes des Transports et des Statistiques UIC.

6. Les transferts de l'Etat et des collectivités locales à la SNCF entre 2002 et 2008.

Source : CNT, *Comptes des Transports en 2008* (2009, p. 107) ; *en 2007* (2008, p. 110-111) ; *en 2005* (2006, p. 110-111) ; *en 2002* (2003, p. 111).

7. Le groupe SNCF – Organisation juridique.

Source : SNCF, (2007), *Rapport de gestion 2006*, pp. 8-9.

ANNEXE 1

Charte du service public de la SNCF

“La SNCF croit en l’avenir
et en la modernité du service public”

Louis Gallois

Charte du service public de la SNCF

Nos valeurs et engagements vis-à-vis des voyageurs et chargeurs, de la collectivité nationale et de nous-mêmes.

Dans ses missions de service public, la SNCF s’engage pour :

L’efficacité et la transparence

Pour assumer ses missions de service public, la SNCF est rémunérée par des fonds publics dont elle assure une gestion efficace en toute transparence dans le respect des obligations contractuelles qui la lient aux autorités organisatrices (État, régions, ...). Pour financer son développement, l’amélioration de ses services et répondre pleinement aux exigences de la collectivité nationale, elle doit dégager un bénéfice raisonnable après compensation des charges de service public par les autorités organisatrices.

La concertation

Promouvoir la plus large concertation possible dans le souci de l’intérêt général avec les utilisateurs du train, les autorités organisatrices, les élus et toutes autres personnes ou associations de personnes concernées par ses activités.

La mobilisation

Mettre tout en œuvre pour rétablir au plus vite le trafic lorsqu’il a été interrompu pour des raisons techniques ou des causes exceptionnelles (intempéries, catastrophes ...).

L’équité et la solidarité

Traiter tous les voyageurs sans discrimination (âge, origine...) et améliorer constamment l’accessibilité des trains et des gares en relation avec les autorités et acteurs concernés.

Assumer une responsabilité sociale particulière en œuvrant à des actions de solidarité, de prévention, d’insertion et de lutte contre l’exclusion.

Avec ses valeurs de service public, la SNCF s’engage auprès de tous ses clients pour :

La sécurité

La sécurité des circulations, garantissant l’intégrité physique des voyageurs et des agents, est la valeur première du transport ferroviaire en France et en Europe. La SNCF agit pour des normes de sécurité de qualité en Europe. Les cheminots sont formés pour assurer le meilleur niveau de sécurité et ils le font 24h/24.

Veiller avec les autorités de l’État qui en ont la charge à garantir la sécurité et la tranquillité des personnes et des biens à bord des trains et dans les gares.

La ponctualité

La ponctualité constitue une exigence majeure en matière de transport de voyageurs et de fret que la SNCF entend satisfaire pour ses 15 000 trains quotidiens.

L’information

En situation normale, donner aux voyageurs toute l’information nécessaire à leurs déplacements.

En cas d’incident ou de situation perturbée, donner aux clients l’information utile à la compréhension de l’événement et de ses conséquences.

En cas de grève, donner aux clients une information préalable et fiable sur le service proposé.

L’accueil

Assurer le meilleur accueil à ses clients en mettant à leur disposition à toutes les étapes de leur voyage des services modernes adaptés à l’évolution de leurs attentes ainsi que des gares et des trains propres et confortables. Elle donne une priorité particulière à l’accueil et au transport des personnes à mobilité réduite.

La coopération et l’intermodalité

Faciliter l’acheminement des voyageurs et des marchandises de bout en bout (coopération entre moyens de transport, aménagement des gares, correspondances...) en France et à l’échelle européenne.

Le dialogue social

Œuvrer par un dialogue social efficace avec les cheminots et leurs représentants pour diminuer le nombre de trains supprimés pour cause de grève afin de mettre en œuvre le droit au transport dans le respect du droit social. Promouvoir des normes sociales européennes équitables pour tous les modes de transport et s’opposer au dumping social.

L’innovation

Créer des services innovants et favoriser le progrès technologique. Faire appel à l’expertise et à la créativité des cheminots. Financer la recherche en relation avec le monde scientifique national et européen.

L’environnement

Le train est un des modes de transport les moins polluants. La SNCF entend continuer à être une référence et poursuivre ses efforts en matière de protection de l’environnement (propreté, silence, recyclage des déchets, consommation des ressources naturelles ...).

ANNEXE 2

Nos calculs à partir des Statistiques chronologiques des chemins de fer, UIC

Effectifs moyens annuels - Indice, base 100, 1980

| | 1980 | 1982 | 1984 | 1986 | 1988 | 1990 | 1992 | 1994 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| SNCF - France (1) | 100 | 99 | 98 | 92 | 84 | 79 | 78 | 73 | 70 | 69 | 69 | 69 | 69 | 70 | 70 | 69 | 67 | 66 |
| DB - Allemagne (2) | 100 | 97 | 90 | 83 | 76 | 72 | 69 | 99 | 78 | 71 | 64 | 59 | 55 | 51 | 65 | 76 | 70 | - |
| FS - Italie | 100 | 101 | 100 | 97 | 97 | 91 | 76 | 64 | 57 | 55 | 53 | 52 | 52 | 50 | 46 | 46 | 45 | 45 |
| BR - Royaume-Uni (3) | 100 | 91 | 79 | 71 | 62 | 56 | 57 | 49 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 6 | 6 | 6 | 13 |
| RENFE - Espagne (4) | 100 | 103 | 101 | 93 | 74 | 69 | 67 | 57 | 52 | 51 | 50 | 48 | 47 | 46 | 45 | 43 | 42 | 41 |
| CFF - Suisse | 100 | 102 | 99 | 96 | 97 | 98 | 100 | 92 | 85 | 82 | 80 | 76 | 74 | 71 | 72 | 71 | 69 | 68 |
| SJ - Suède (5) | 100 | 102 | 99 | 95 | 90 | 55 | 46 | 39 | 36 | 32 | 30 | 28 | 27 | 27 | 28 | 28 | 27 | 26 |

Trains de voyageurs et de fret (TKm*1000) - Indice, base 100, 1980

| | 1980 | 1982 | 1984 | 1986 | 1988 | 1990 | 1992 | 1994 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|----------|
| SNCF - France (1) | 100 | 98 | 97 | 92 | 95 | 95 | 95 | 94 | 98 | 99 | 99 | 102 | 105 | 104 | 107 | 102 | 103 | 99 |
| DB - Allemagne (2) | 100 | 96 | 96 | 97 | 97 | 99 | 108 | 162 | 140 | 138 | 144 | 154 | 155 | 148 | 155 | 146 | 150 | #VALEUR! |
| FS - Italie | 100 | 100 | 102 | 102 | 104 | 105 | 107 | 109 | 114 | 114 | 112 | 107 | 108 | 108 | 111 | 112 | 116 | 116 |
| BR - Royaume-Uni (3) | 100 | 93 | 113 | 92 | 99 | 100 | 97 | 105 | ND | ND | ND | ND | ND | ND | ND | ND | ND | ND |
| RENFE - Espagne (4) | 100 | 105 | 110 | 114 | 116 | 123 | 130 | 113 | 116 | 121 | 121 | 123 | 122 | 125 | 126 | 127 | 128 | 129 |
| CFF - Suisse | 100 | 106 | 111 | 110 | 123 | 127 | 127 | 126 | 121 | 122 | 123 | 127 | 120 | 137 | 139 | 139 | 143 | 160 |
| SJ - Suède (5) | 100 | 102 | 106 | 104 | 102 | 99 | 94 | 98 | 104 | 100 | 100 | 102 | 95 | 99 | 100 | 87 | 83 | 78 |

Productivité apparente du travail - (TKm*1000) / Agent - Indice, base 100, 1980

| | 1980 | 1982 | 1984 | 1986 | 1988 | 1990 | 1992 | 1994 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|----------|
| SNCF - France (1) | 100 | 99 | 100 | 100 | 113 | 120 | 122 | 128 | 140 | 144 | 144 | 149 | 152 | 149 | 153 | 148 | 153 | 150 |
| DB - Allemagne (2) | 100 | 99 | 106 | 117 | 127 | 138 | 156 | 163 | 180 | 195 | 226 | 259 | 282 | 289 | 237 | 192 | 215 | #VALEUR! |
| FS - Italie | 100 | 98 | 102 | 105 | 107 | 116 | 141 | 171 | 201 | 206 | 209 | 207 | 209 | 217 | 239 | 243 | 255 | 257 |
| BR - Royaume-Uni (3) | 100 | 102 | 143 | 129 | 159 | 179 | 170 | 215 | | | | | | | | | | |
| RENFE - Espagne (4) | 100 | 102 | 109 | 123 | 157 | 177 | 194 | 196 | 223 | 237 | 245 | 254 | 259 | 273 | 283 | 293 | 303 | 312 |
| CFF - Suisse | 100 | 104 | 111 | 114 | 126 | 129 | 127 | 138 | 143 | 148 | 153 | 166 | 163 | 192 | 194 | 197 | 207 | 237 |
| SJ - Suède (5) | 100 | 100 | 107 | 109 | 114 | 179 | 203 | 251 | 286 | 311 | 338 | 360 | 347 | 360 | 362 | 315 | 306 | 300 |

Productivité apparente du travail - Trains de voyageurs (TKm*1000) / Agent

| | 1970 | 1980 | 1982 | 1984 | 1986 | 1988 | 1990 | 1992 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|----------|
| SNCF - France (1) | 1,54 | 1,99 | 1,97 | 1,98 | 1,99 | 2,24 | 2,39 | 2,42 | 2,55 | 2,49 | 2,78 | 2,87 | 2,87 | 2,97 | 3,01 | 2,95 | 3,04 | 2,94 | 3,03 | 2,98 |
| DB - Allemagne (2) | 1,55 | 1,84 | 1,83 | 1,96 | 2,16 | 2,34 | 2,55 | 2,88 | 3,00 | 2,90 | 3,31 | 3,59 | 4,16 | 4,77 | 5,19 | 5,33 | 4,36 | 3,54 | 3,97 | #VALEUR! |
| FS - Italie | 1,33 | 1,30 | 1,28 | 1,32 | 1,36 | 1,40 | 1,51 | 1,84 | 2,23 | 2,50 | 2,61 | 2,68 | 2,72 | 2,69 | 2,71 | 2,82 | 3,11 | 3,15 | 3,31 | 3,34 |
| BR - Royaume-Uni (3) | 1,65 | 1,78 | 1,82 | 2,55 | 2,30 | 2,84 | 3,19 | 3,03 | 3,83 | 4,06 | | | | | | | | | | |
| RENFE - Espagne (4) | 1,45 | 1,91 | 1,96 | 2,09 | 2,35 | 3,00 | 3,40 | 3,72 | 3,75 | 4,13 | 4,27 | 4,54 | 4,68 | 4,87 | 4,96 | 5,23 | 5,42 | 5,61 | 5,81 | 5,97 |
| CFF - Suisse | 2,20 | 2,50 | 2,59 | 2,79 | 2,86 | 3,15 | 3,23 | 3,17 | 3,44 | 3,48 | 3,57 | 3,70 | 3,81 | 4,16 | 4,06 | 4,81 | 4,84 | 4,93 | 5,17 | 5,93 |
| SJ - Suède (5) | 2,37 | 2,65 | 2,65 | 2,85 | 2,89 | 3,01 | 4,73 | 5,38 | 6,65 | 7,06 | 7,58 | 8,24 | 8,96 | 9,54 | 9,19 | 9,53 | 9,60 | 8,34 | 8,11 | 7,95 |

(1) Depuis 1997 compris, inclus RFF

(2) Jusqu'en 1993 compris, uniquement DB ; depuis DB AG et DR.

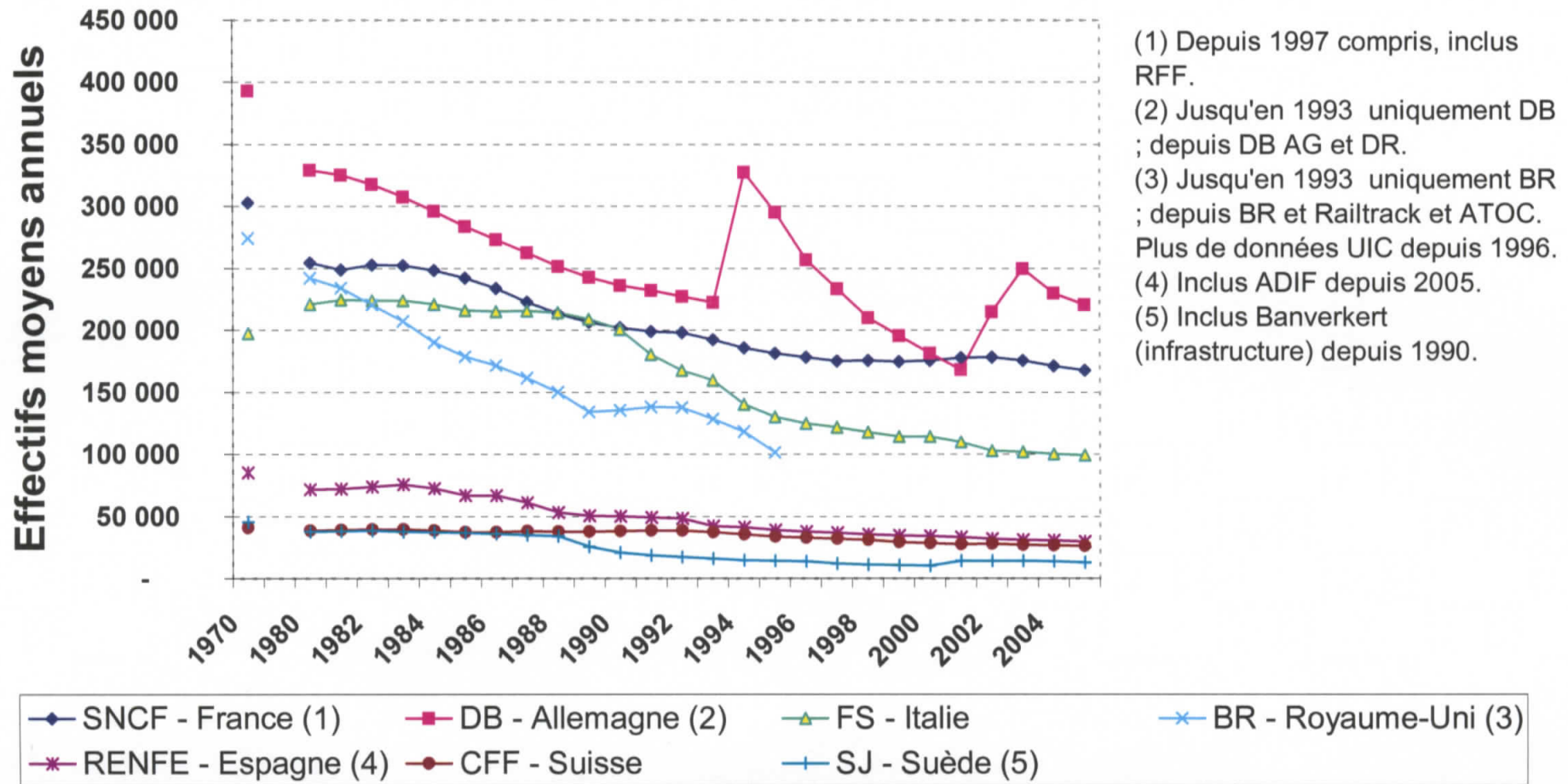
(3) Jusqu'en 1993 compris, uniquement BR ; depuis BR et Railtrack et ATOC. Depuis 1996, seulement Network Rail.

(4) Inclus ADIF depuis 2005.

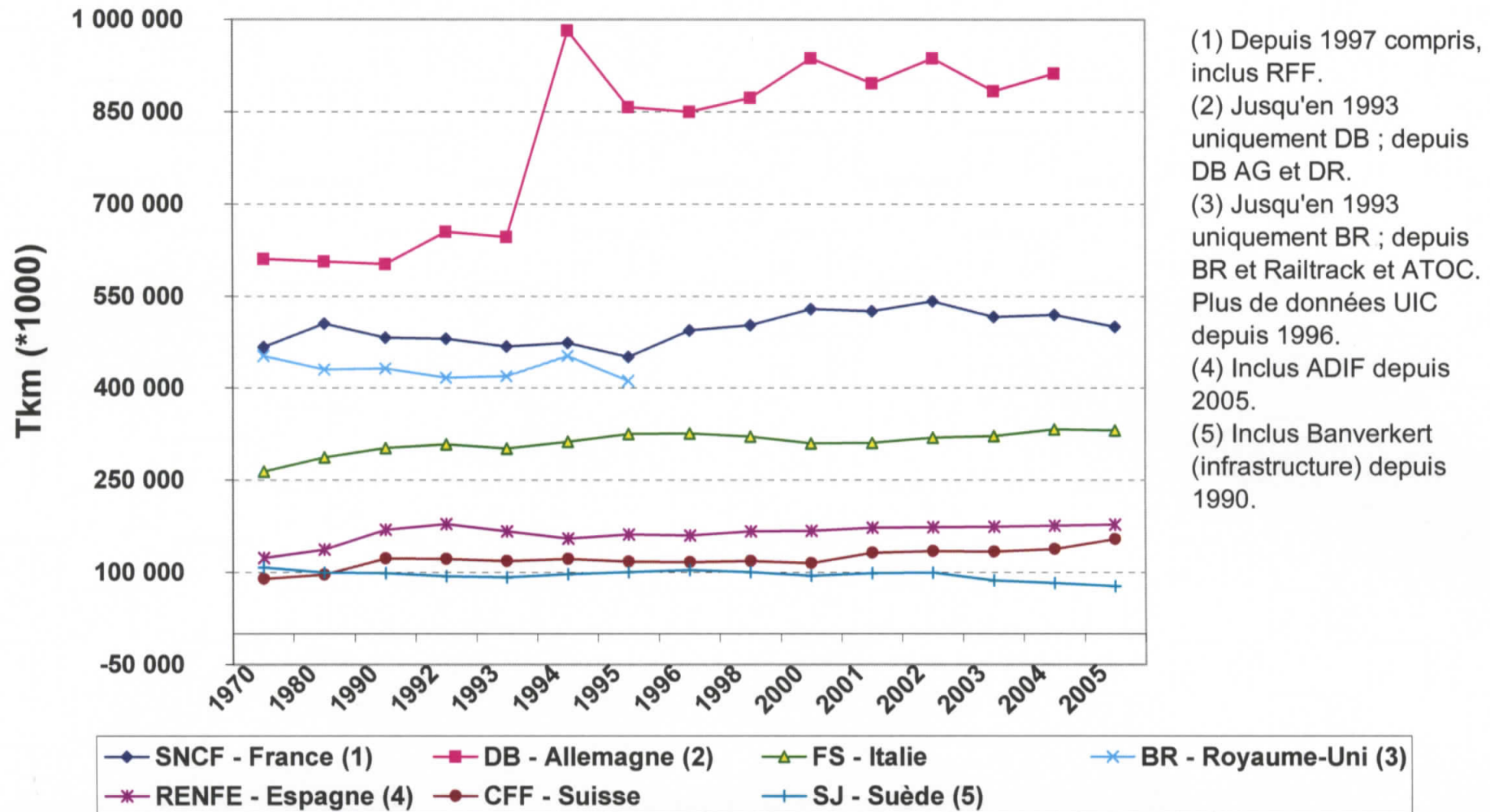
(5) Inclus Banverket (infrastructure) depuis 1990 et Green Cargo depuis 2001.

Source : UIC, Statistiques chronologiques des chemins de fer. Tab. B31.

Evolution des effectifs des compagnies ferroviaires européennes

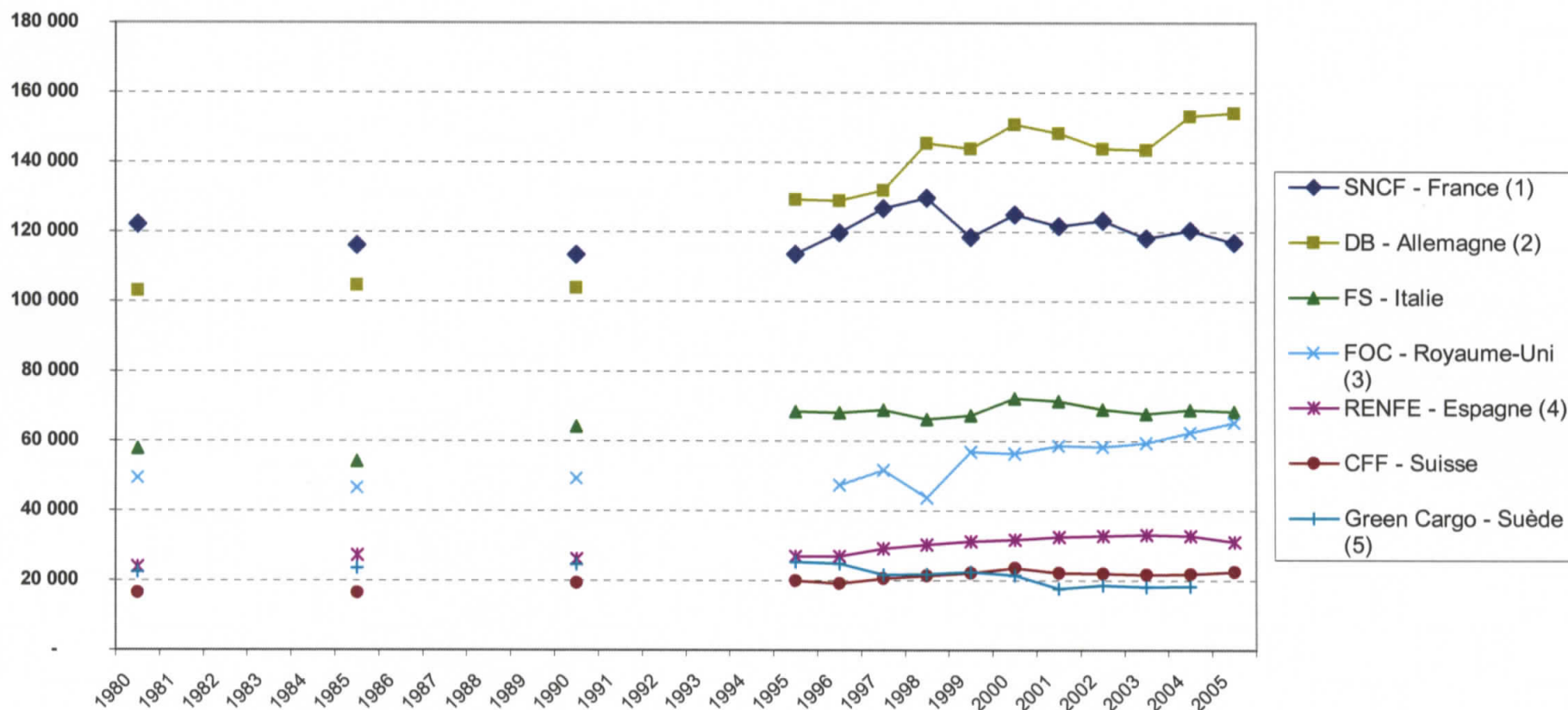


Evolution des Tkm voyageurs et fret

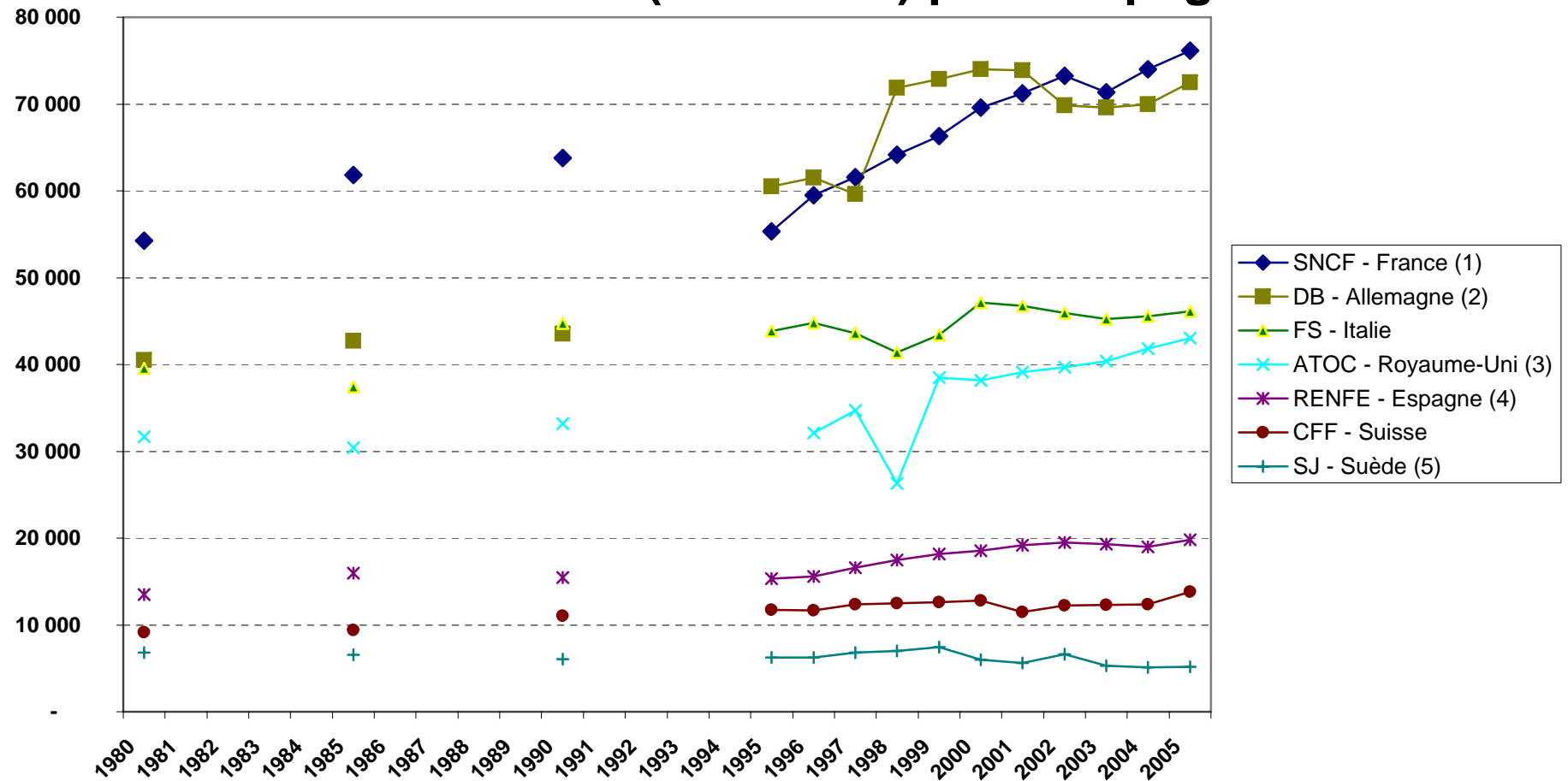


Trafic ferroviaire total

Evolution des Vok et Tk en Europe (en millions)

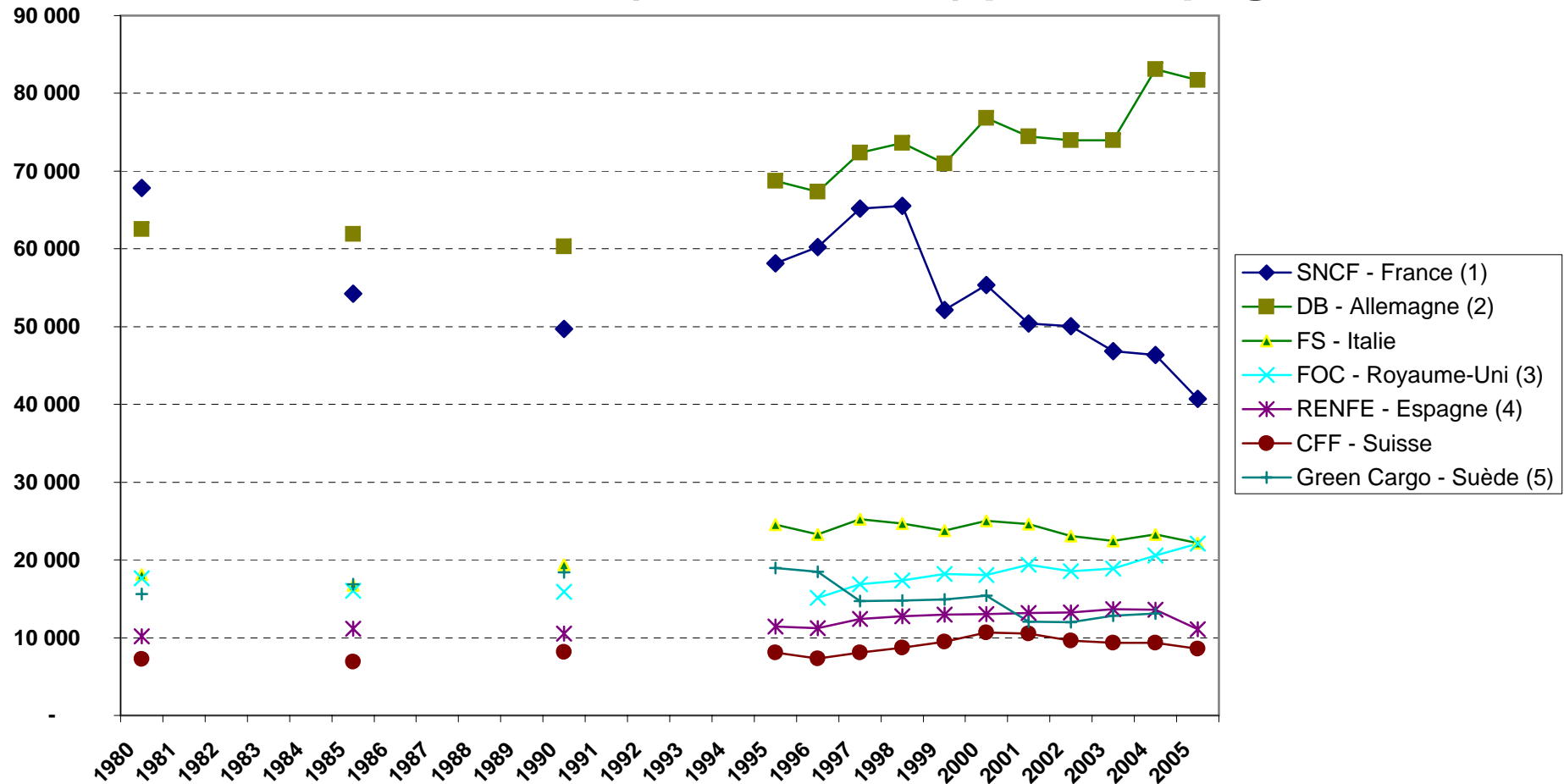


Trafic de voyageurs en Europe Evolution des Vok (en million) par compagnie

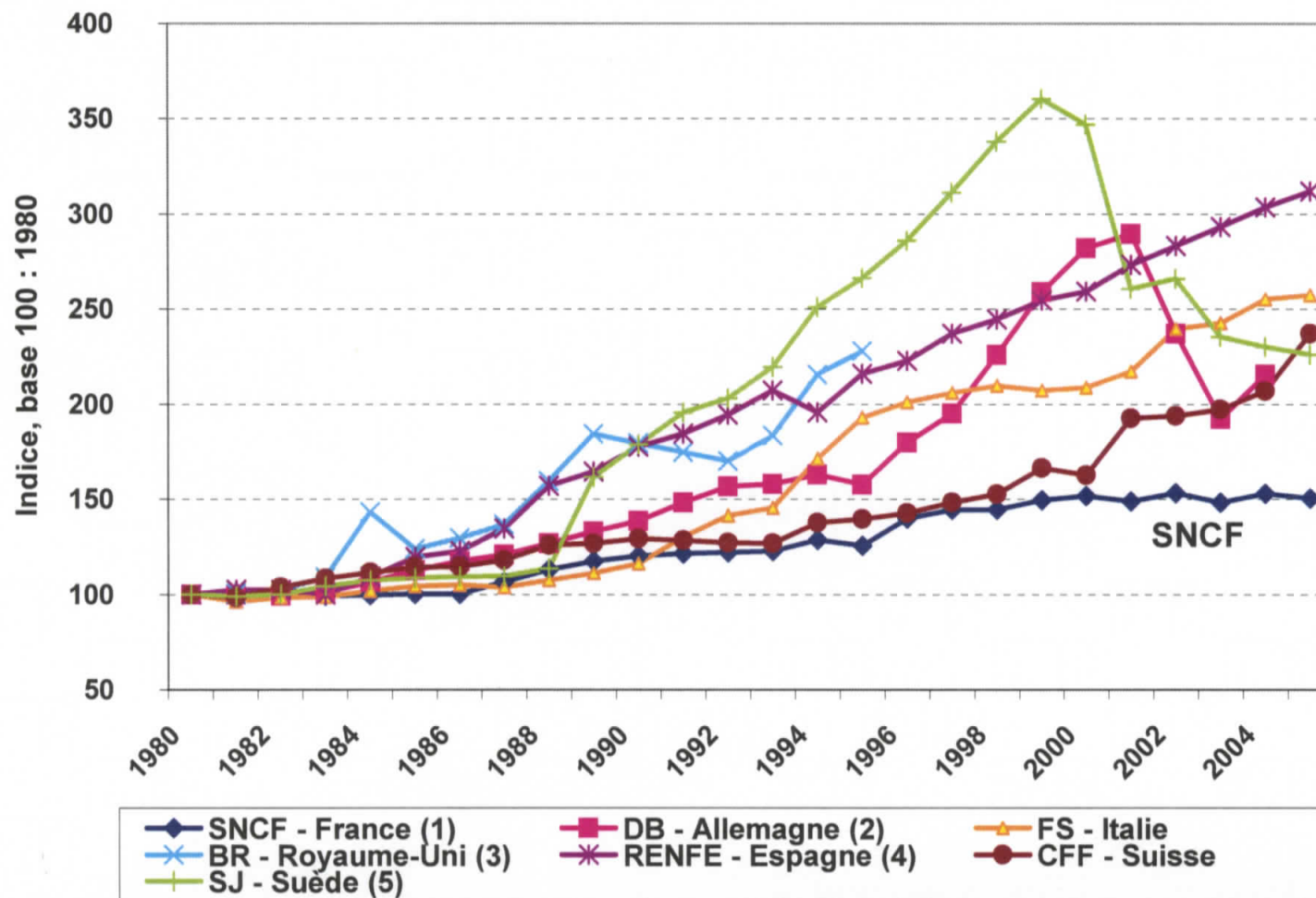


Trafic de marchandises

Tonnes kilomètres (Tk en million) par compagnie

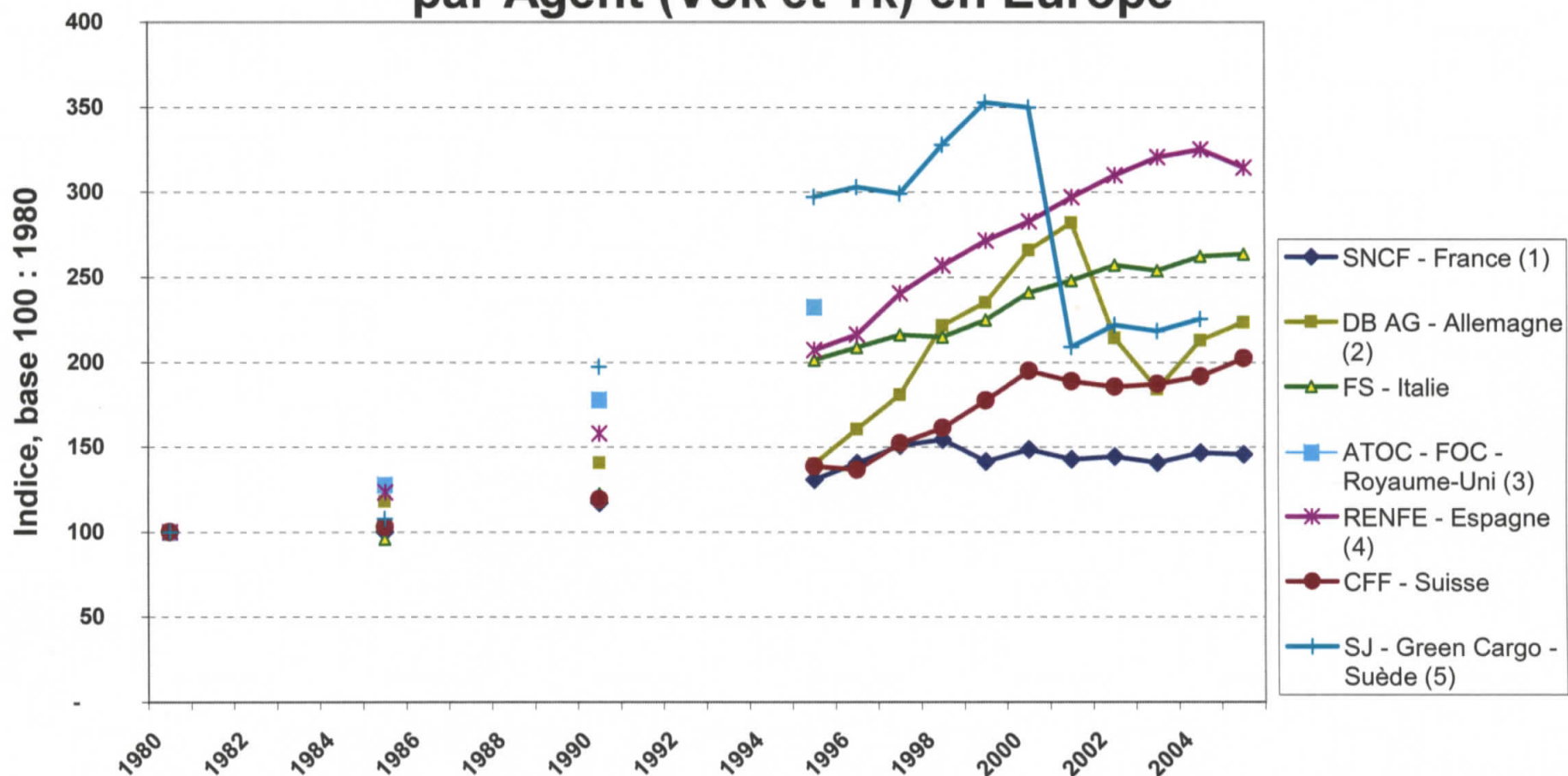


Productivité apparente du travail par Agent (en Tkm) en Europe

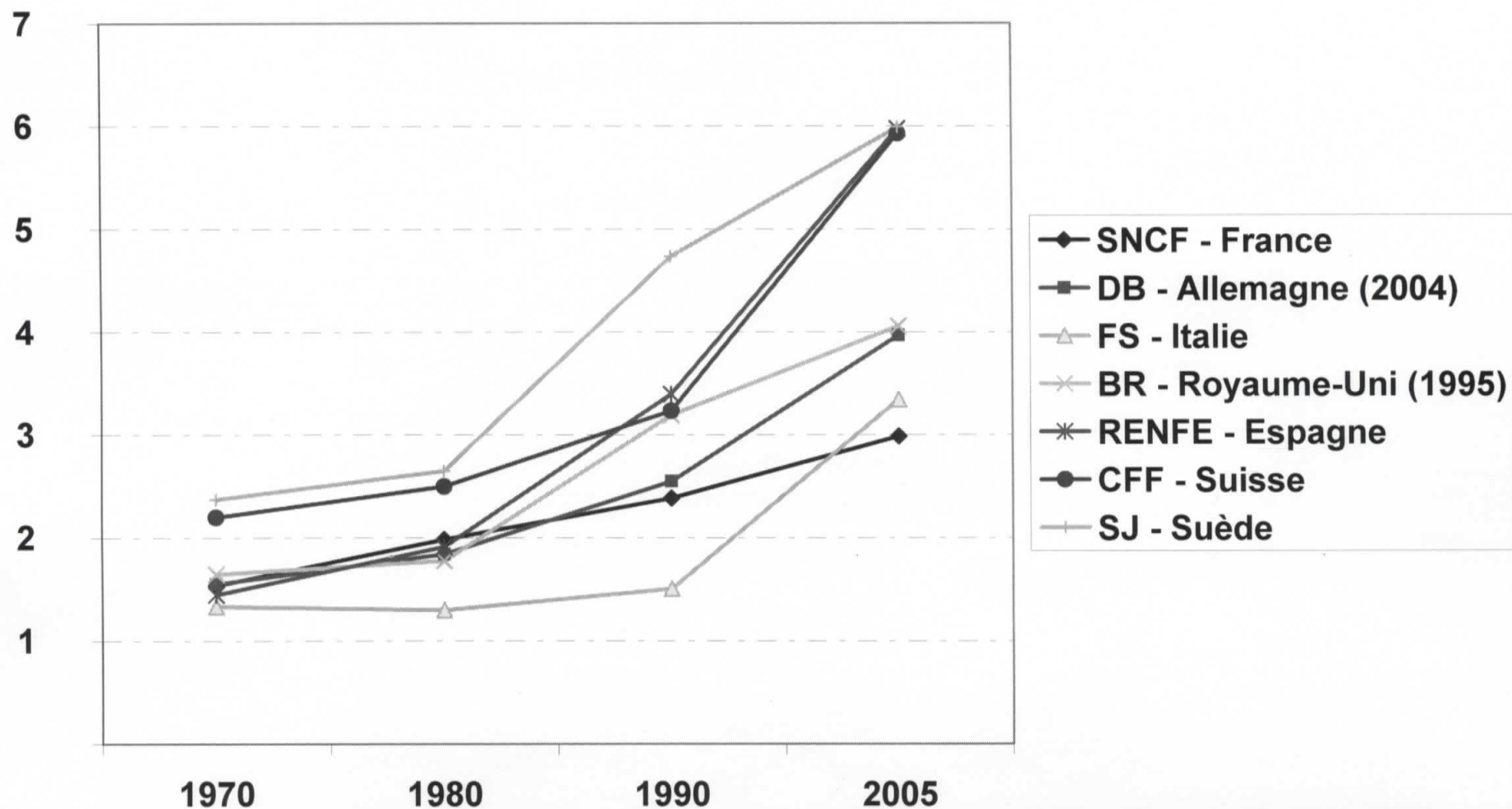


(1) Depuis 1997 compris, inclus RFF.
 (2) Jusqu'en 1993 uniquement DB ; depuis DB AG et DR.
 (3) Jusqu'en 1993 uniquement BR ; depuis BR et Railtrack et ATOC. Plus de données UIC depuis 1996.
 (4) Inclus ADIF depuis 2005.
 (5) Inclus Banverket (infrastructure) depuis 1990 et Green Cargo depuis 2001.

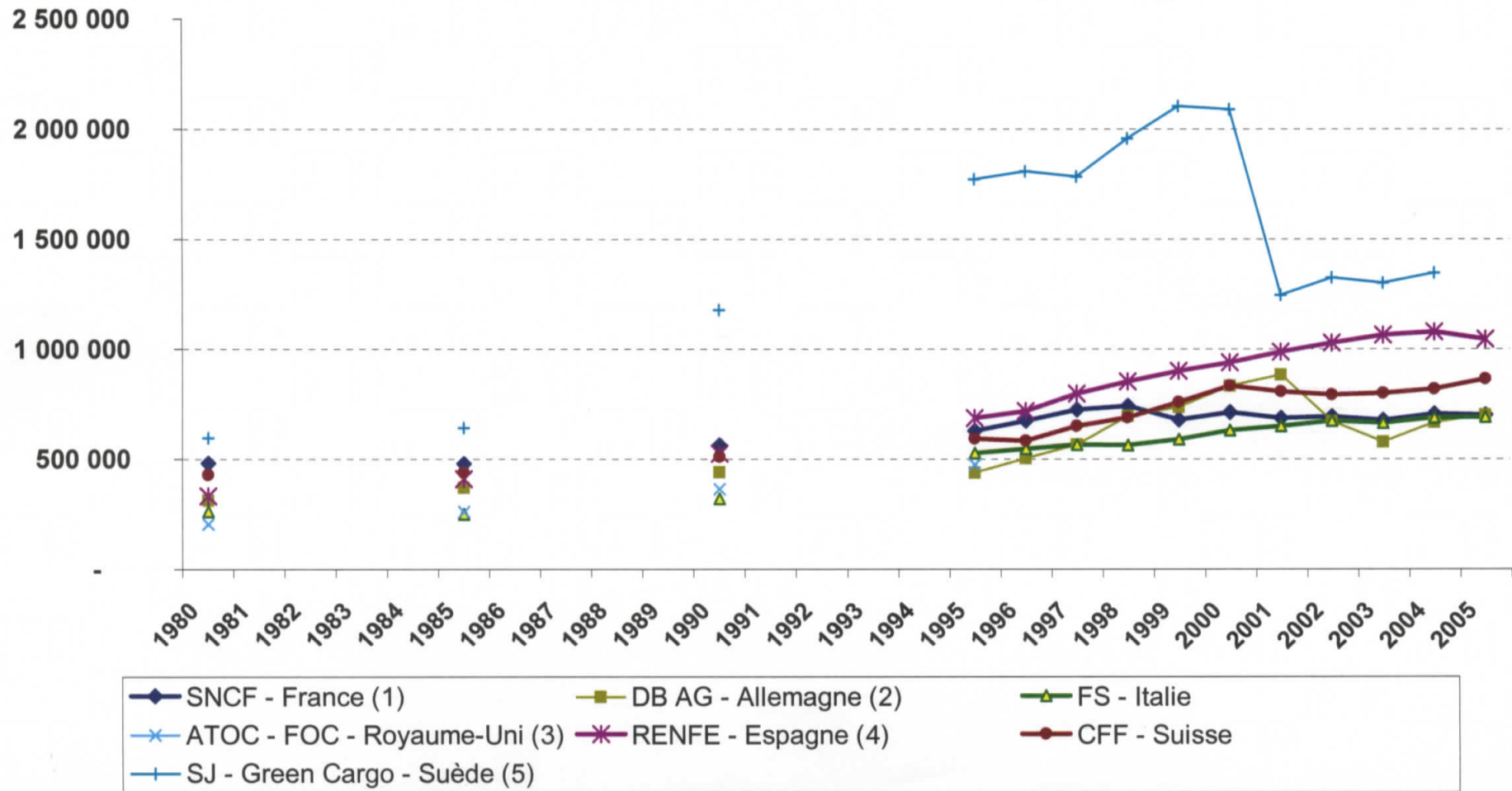
Productivité apparente du travail par Agent (Vok et Tk) en Europe



Evolution de la productivité (Millier de Tkm par agent)



Productivité apparente du travail (en millions de Vok et Tk par agent)



ANNEXE 3

**Salaires annuels nets moyens dans le secteur des transports par mode et
catégories socioprofessionnelles en 2003**

Salaires nets annuels moyens par secteur d'activité et CSP en 2003

| | Cadres | Professions Interm. | Employés | Ouvriers | dont Conducteurs | Total |
|-----------------------|--------|------------------------|----------|----------|---------------------|-------|
| Transport ferroviaire | 35,6 | 24,1 | 19,3 | 21,7 | 18,6 | 23,8 |
| Transport urbain | 44,1 | 27,4 | 21,1 | 20,6 | 19,8 | 22,9 |
| TRV | 40,6 | 21,6 | 15,1 | 16,2 | 16,3 | 17,9 |
| TRM (y cp messagerie) | 37,4 | 21 | 15,3 | 16 | 16,2 | 17,4 |
| Transport aérien | 60,9 | 28,2 | 20,3 | 21,7 | 21,1 | 34,9 |
| Ensemble | 41,8 | 23,9 | 17,8 | 17,7 | 16,7 | 21,1 |

Source : DAEI-SESP - Les comptes des transports en 2004, tome 1, juillet 2005, p. 118

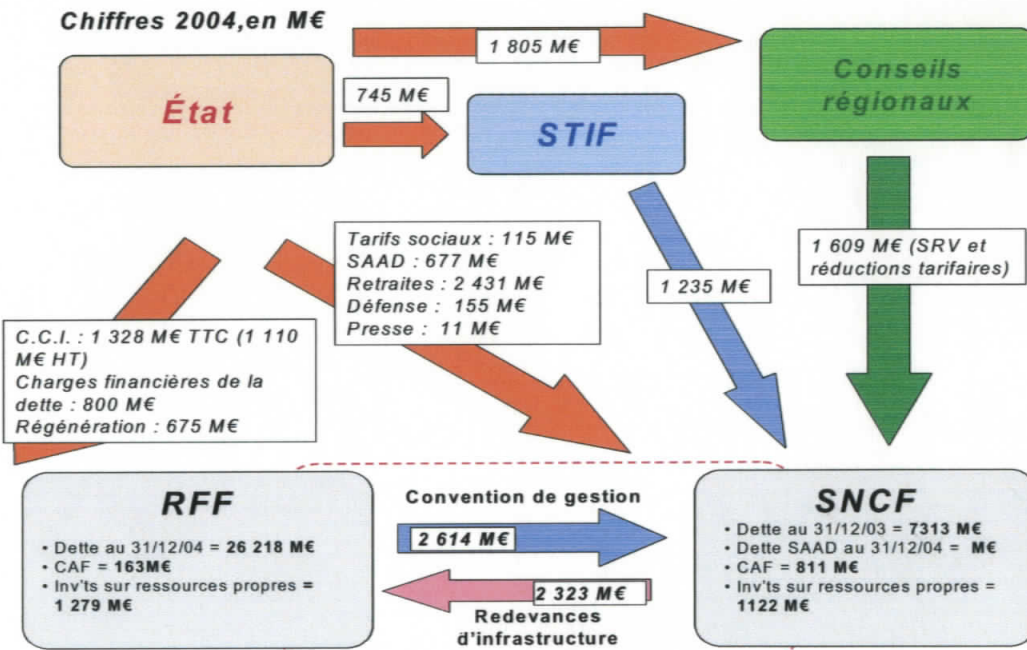
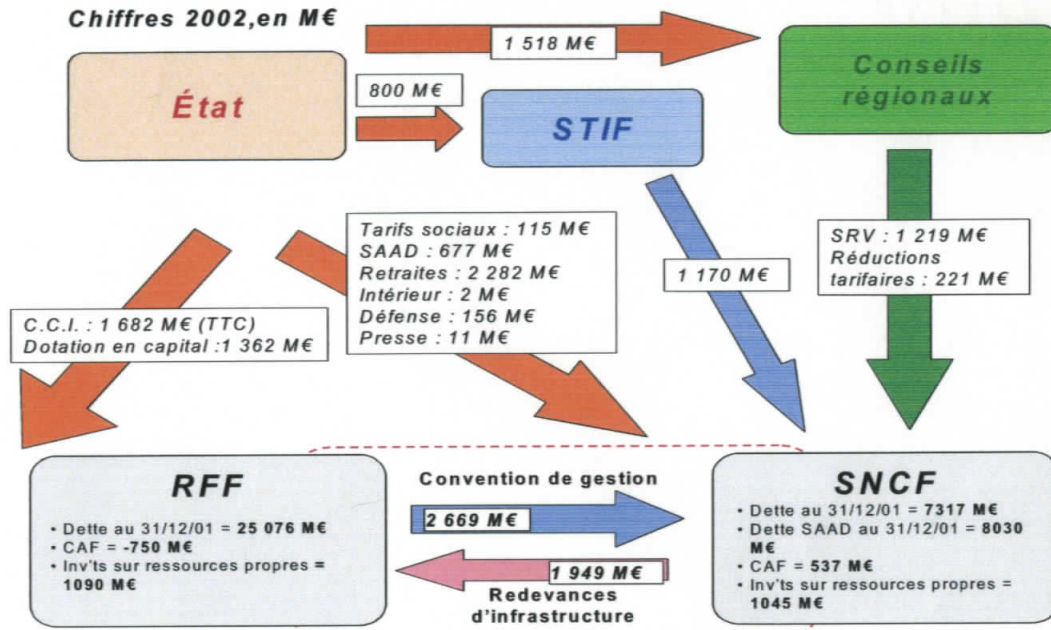
Indice base 100, la moyenne de la catégorie

| | Cadres | Professions Interm. | Employés | Ouvriers | dont Conducteurs | Total |
|-----------------------|--------|------------------------|----------|----------|---------------------|-------|
| Transport ferroviaire | 85 | 101 | 108 | 123 | 111 | 113 |
| Transport urbain | 106 | 115 | 119 | 116 | 119 | 109 |
| TRV | 97 | 90 | 85 | 92 | 98 | 85 |
| TRM (y cp messagerie) | 89 | 88 | 86 | 90 | 97 | 82 |
| Transport aérien | 146 | 118 | 114 | 123 | 126 | 165 |
| Ensemble | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

ANNEXE 4

Circuit de financement du système ferroviaire en 2002, 2004, 2006 et 2007.

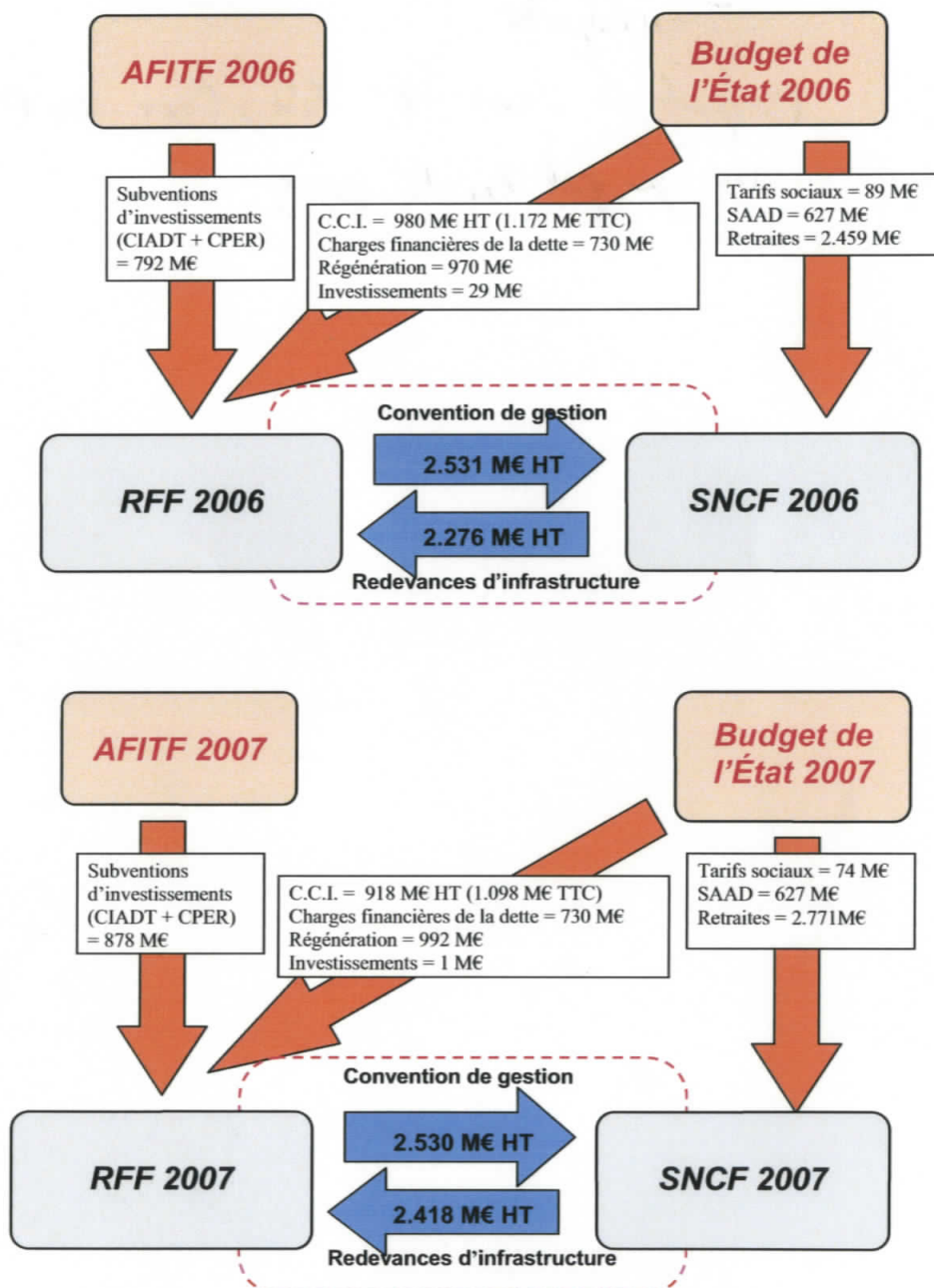
EVOLUTION DES CIRCUITS DE FINANCEMENT ENTRE 2002 ET 2004



M€ : millions d'euros
 CAF : capacité d'autofinancement
 C.C.I. : contribution aux charges d'infrastructure
 SAAD : service annexe d'amortissement de la dette
 SRV : services régionaux de voyageurs
 STIF : syndicat des transports d'Île-de-France
 Source : direction des transports terrestres

FINANCEMENT DU SYSTÈME FERROVIAIRE EN 2006 ET 2007

(crédits de paiement, en millions d'euros)



Source : ministère des Transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer

ANNEXE 5

Les concours publics à la SNCF par agent et Tkm

Concours publics à la SNCF

11/05//2008

Unité monétaire : en millions d'euros.

| | 2 000 | 2 001 | 2 002 | 2 003 | 2 004 | 2 005 |
|---|---------|---------|---------|-------------|---------|---------|
| Total (hors charges de retraite et compensation régimes spéciaux) (a) | 3 567 | 3 644 | 4 102 | 4 183 | 4 500 | 5 066 |
| Total (avec charges de retraite et compensation régimes spéciaux) (a) | 6 265 | 6 368 | 6 866 | 6 974 | 7 318 | 7 945 |
| Nombre d'agents (b) | 175 363 | 177 673 | 177 944 | 175 276 | 171 165 | 167 278 |
| Tkm (voyageurs et fret) en millions (b) | 528 158 | 524 873 | 540 750 | 515 763,000 | 519 224 | 499 258 |
| Total des produits compte exploitation SNCF (c) | 19 205 | 18 626 | 18 200 | 18 500 | 18 877 | 20 775 |

(a) CNT, Comptes Transports

(b) UIC, Statistiques chronologiques des chemins de fer.

(c) Ministère des Transports, Mémento de statistiques des transports.

Concours publics à la SNCF avec charges de retraite et compensation régimes spéciaux)

| | 2 000 | 2 001 | 2 002 | 2 003 | 2 004 | 2 005 |
|--------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Par agent (en euros) | 35 726 | 35 841 | 38 585 | 39 789 | 42 754 | 47 496 |
| Par agent, base 100 : 2000 | 100,0 | 100,3 | 108,0 | 111,4 | 119,7 | 132,9 |
| Par Tkm voyageurs et fret (en euros) | 0,0119 | 0,0121 | 0,0127 | 0,0135 | 0,0141 | 0,0159 |
| Par Tkm, base 100 : 2000 | 100,0 | 102,3 | 107,0 | 114,0 | 118,8 | 134,2 |

Concours publics à la SNCF (hors charges de retraite et compensation régimes spéciaux)

| | 2 000 | 2 001 | 2 002 | 2 003 | 2 004 | 2 005 |
|--------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Par agent (en euros) | 20 341 | 20 510 | 23 052 | 23 865 | 26 290 | 30 285 |
| Par agent, base 100 : 2000 | 100,0 | 100,8 | 113,3 | 117,3 | 129,3 | 148,9 |
| Par Tkm voyageurs et fret (en euros) | 0,00675 | 0,00694 | 0,00759 | 0,00811 | 0,00867 | 0,01015 |
| Par Tkm, base 100 : 2000 | 100,0 | 102,8 | 112,3 | 120,1 | 128,3 | 150,2 |

ANNEXE 6

Les transferts de l'Etat et des collectivités locales à la SNCF

Figure E4.1 Les transferts des administrations publiques vers la SNCF

en millions d'euros

| | 2006 | 2007 | 2008 |
|--|-------------|-------------|-------------|
| Contributions liées à l'exploitation | 3556 | 3689 | 3937 |
| - versées par l'Etat | 269 | 266 | 262 |
| - versées par les régions | 1954 | 2048 | 2222 |
| - versées par le Stif (1) | 1333 | 1376 | 1453 |
| Subventions de fonctionnement (Etat) | 21 | 21 | 23 |
| Service annexe d'amortissement de la dette (Etat) | 627 | 404 | - |
| Dotations en capital pour l'aide au plan Fret (Etat) | 450 | - | - |
| Subventions d'investissement | 902 | 1055 | 1348 |
| Ensemble | 5556 | 5169 | 5308 |
| Charges de retraites | 2636 | 2807 | 2949 |
| Surcompensation régimes spéciaux | 280 | 228 | 171 |
| Total régimes spéciaux de retraites | 2916 | 3034 | 3120 |
| Total des versements (yc charges de retraites et compensation régimes spéciaux) | 8472 | 8204 | 8428 |

Source : SNCF

(1) y compris commission sur ventes.

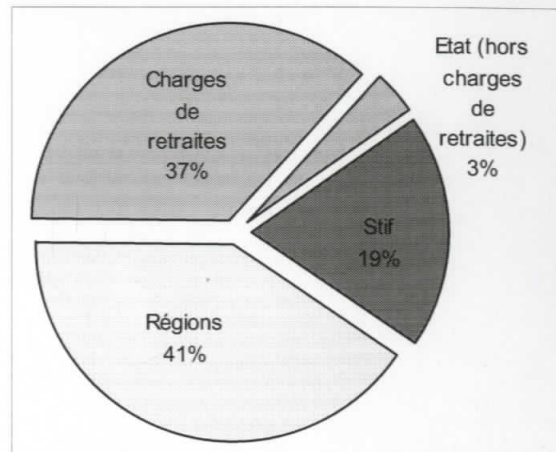
Note : depuis le 1^{er} juillet 2008, la caisse de prévoyance et de retraite est un organisme autonome et plus un service annexe de la SNCF**Figure E4.3 Les transferts des administrations publiques au profit de l'activité Transilien de la SNCF**

en millions d'euros

| | 2006 | 2007 | 2008 |
|--|-------------|-------------|-------------|
| | | | (*) |
| Fonctionnement (Stif) | 1327 | 1370 | 1447 |
| Contribution liées aux charges d'exploitation | - | - | 1123 |
| Contribution forfaitaire pour charges d'investissement | - | - | 317 |
| Partage des recettes directes | - | - | 3 |
| Bonus / malus qualité service | 45 | 84 | 4 |
| Investissement | 84 | 61 | 184 |
| Subventions au titre du programme | 26 | 25 | 35 |
| Etat | 3 | 6 | 3 |
| Région IdF | 23 | 19 | 32 |
| Départements | - | - | - |
| Subventions hors programme | 58 | 36 | 150 |
| Stif (sur produit des amendes) | 45 | 22 | 138 |
| Etat | - | - | - |
| Région IdF | 13 | 13 | 8 |
| Départements et autres | ns | 2 | 4 |
| Ensemble des versements | 84 | 61 | 184 |

Source : SNCF

(*) nouveau contrat Stif-SNCF (encadré ci-contre)

Figure E4.2 Origine des transferts vers la SNCF

Source : SNCF

Figure E4.4 Les transferts des administrations publiques au profit de l'activité TER de la SNCF

en millions d'euros

| | 2002 | 2006 | 2007 | 2008 |
|--|--------------|-------------|-------------|-------------|
| Versements de l'Etat à la SNCF pour l'activité TER (tarifs militaires pour les TER) | 14 | 17 | 17 | 20 |
| Versements des Régions à la SNCF pour l'activité TER | 1973 | 2645 | 2938 | 3250 |
| Contributions d'exploitation | 1 405 | 1938 | 2056 | 2224 |
| Exploitation des services | 1204 | 1650 | 1744 | 1906 |
| Compensation tarifs sociaux | 200 | 288 | 312 | 318 |
| Subventions d'investissement (financement du matériel roulant) | 568 | 707 | 882 | 1026 |
| Total reçu par la SNCF pour l'activité TER | 1986 | 2661 | 2955 | 3270 |

| | | | | |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Compensation financière versée par l'Etat aux Régions pour le TER (*) | 1439 | 1820 | 1866 | 1905 |
| Exploitation | 1241 | 1602 | 1642 | 1676 |
| Contribution pour l'exploitation des services transférés aux régions | 1071 | 1413 | 1449 | 1479 |
| Dotations compensation tarifs sociaux | 170 | 188 | 193 | 198 |
| Investissement | 198 | 219 | 224 | 229 |
| Dotations complémentaires pour le renouvellement du matériel roulant | 198 | 219 | 224 | 229 |

Source : SNCF, SoeS

(*) montant estimé suite au transfert de compétences (encadré ci-contre)

E4 – Les transferts publics financiers à la SNCF

En 2007, les dépenses des administrations publiques centrales et locales au profit de la SNCF toutes activités confondues (Grandes lignes, TER, fret...) se sont élevées à 5,2 milliards d'euros, hors contributions aux charges de retraites et surcompensation des régimes spéciaux (3,0 milliards d'euros en 2007), soit une baisse de 7,0 % par rapport à 2006.

Au total, en 2007, l'Etat finance directement 45,4 % des versements publics au profit de la SNCF (37 % pour les charges de retraites). Les montants versés par le STIF représentent 17 % des transferts reçus. Enfin, depuis 2002 et la régionalisation du TER, les régions participent de plus en plus au financement public de la SNCF, passant de 29,5 % en 2002 à 37,8 % en 2007.

Le financement de la SNCF par l'Etat

La baisse des transferts publics s'explique principalement par la fin du cycle des dotations en capital au profit du plan fret. A ce titre, la SNCF avait reçu en 2005 et 2006 un total de 700 millions d'euros, dont 250 millions en 2005 et 450 millions en 2006. Cette dotation avait pour finalité de doter Fret SNCF d'une structure financière saine.

De plus, la SNCF voit sa subvention de désendettement diminuer fortement passant de 627 millions d'euros en 2006 à 404 millions d'euros en 2007. A noter qu'à partir de 2008, la dette de la SNCF sera intégrée à la dette de l'Etat ce qui aura pour conséquences, entre autres, l'arrêt du versement par l'Etat de la subvention de désendettement.

Enfin, l'Etat verse des subventions à caractère social, principalement dans le cadre de la politique pour l'emploi. A ce titre, la SNCF a perçu en 2007 21 millions d'euros comme l'année précédente.

En 2007, l'ensemble des compensations tarifaires et des contributions de service versées par les administrations publiques se sont accrues, tous réseaux confondus, de 5,0 % (après + 6,7 % en 2006).

Financement public de l'activité TER de la SNCF

En ce qui concerne les services régionaux de voyageurs (SRV), la loi prévoit, depuis le 1^{er} janvier 2002, que leur organisation et leur financement relèvent de la compétence des régions (à l'exception de l'Ile-de-France et de la Corse), et non plus de l'Etat.

Ainsi, les régions ont versé 2 955 millions d'euros au profit de l'activité TER de la SNCF (+ 11 % par rapport à 2006), dont 2 056 millions d'euros en fonctionnement et 882 millions d'euros en investissements, en forte augmentation en 2007 (+ 25 %). A noter que l'Etat continue de financer les compensations des tarifs militaires à hauteur de 17 millions d'euros.

Financement public de l'activité Transilien Ile-de-France

Enfin, la SNCF Ile-de-France a reçu des administrations publiques pour son activité Transilien 1 431 millions d'euros, soit une augmentation de 1,5 % par rapport à 2006. La quasi totalité de ces transferts est destinée à l'exploitation (1 370 millions d'euros) et est versée par le STIF. Le solde se divise en subventions d'investissement de la part de l'Etat, du STIF et des collectivités locales.

Estimation de la compensation financière versée aux régions par l'Etat pour le financement de l'activité TER

Pour permettre aux régions de financer l'activité TER, l'Etat a augmenté, au moment du transfert de compétence, le montant de la dotation globale de fonctionnement (DGF) et celui de la dotation globale de décentralisation (DGD) versées aux régions, d'une somme équivalente à ce que l'Etat dépenserait s'il finançait directement le TER. 95 % de cette dotation a été incorporé dans la DGF et 5 % dans la DGD. A partir du montant du transfert de 2002 actualisé par les évolutions globales de la DGF et de la DGD, on estime que les régions ont reçu au titre du financement du TER 1 866 millions d'euros de l'Etat, dont 1 642 millions pour l'exploitation et 224 millions d'euros pour l'investissement.

Figure E4.1 Les transferts des administrations centrales et locales au profit de la SNCF

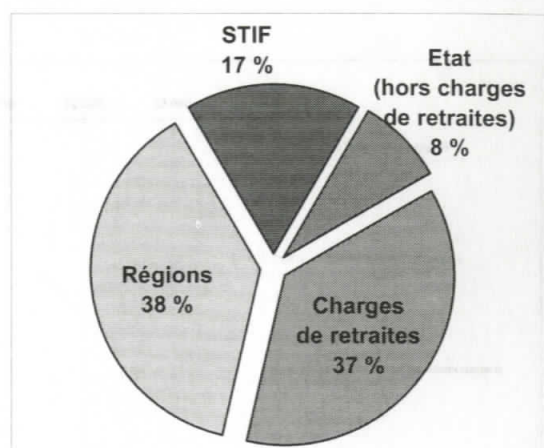
en millions d'euros

| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Compensations tarifaires | | | | |
| et contributions de service | 2370 | 2496 | 2664 | 2798 |
| - versées par l'Etat | 276 | 275 | 269 | 266 |
| - versées par les régions | 1783 | 1866 | 1954 | 2048 |
| - versées par le STIF | 311 | 355 | 441 | 484 |
| Subventions de fonctionnement (versées par l'Etat) | 28 | 22 | 21 | 21 |
| Rémunération versée par le STIF ⁽¹⁾ | 853 | 886 | 892 | 891 |
| Service amortissement de la dette (versé par l'Etat) | 677 | 677 | 627 | 404 |
| Dotations en capital pour l'aide au plan Fret | | 250 | 450 | 0 |
| Subventions d'investissement | 572 | 735 | 902 | 1055 |
| Total (hors charges de retraites et compensation régimes spéciaux) | 4500 | 5066 | 5556 | 5169 |
| charges de retraites | 2437 | 2552 | 2636 | 2807 |
| surcompensation régimes spéciaux | 381 | 327 | 280 | 228 |
| Total régimes spéciaux de retraites | 2818 | 2879 | 2916 | 3034 |
| Total (charges de retraites et compensation régimes spéciaux comprises) | 7318 | 7945 | 8472 | 8204 |

Source : SNCF

(1) y compris commission sur ventes

Note : depuis le premier juillet 2008, la caisse de prévoyance et de retraite est un organisme autonome et plus un service annexe de la SNCF

Figure E4.2 Origine des transferts vers la SNCF


Source : SNCF

Figure E4.3 Les transferts des administrations centrales et locales au profit de l'activité Transilien de la SNCF

en millions d'euros

| | 2005 | 2006 | 2007 |
|--|-------------|-------------|-------------|
| Fonctionnement (uniquement du STIF) | | | |
| Subventions | 400 | 489 | 535 |
| - contribution forfaitaire | 343 | 390 | 394 |
| - rémunération de la vente | 51 | 54 | 56 |
| - bonus/malus qualité service | 6 | 45 | 84 |
| Compensations tarifaires | 835 | 837 | 835 |
| Total | 1235 | 1327 | 1370 |
| Investissement / SOMMES PERCUES | | | |
| Subventions au titre du programme | 10 | 26 | 25 |
| - de l'Etat | 3 | 3 | 6 |
| - de la Région IdF | 8 | 23 | 19 |
| - des Départements | /// | /// | /// |
| Subventions hors programme | 61 | 58 | 36 |
| - du STIF (sur le produit des amendes) | 44 | 45 | 22 |
| - de l'Etat | /// | /// | /// |
| - de la Région IdF | 16 | 13 | 13 |
| - des Départements et autres | 1 | ns | 2 |
| Total | 71 | 84 | 61 |
| Total | 1306 | 1411 | 1431 |

Source : SNCF

Figure E4.4 Les transferts de l'Etat et des collectivités locales au profit de l'activité TER de la SNCF en 2007

en millions d'euros

| ÉTAT | | | |
|---|-------------|-------------|-------------|
| en millions d'€ HT | 2005 | 2006 | 2007 |
| Somme versée par l'Etat à la SNCF activité TER : | 15 | 17 | 17 |
| - tarifs militaires | 15 | 17 | 17 |
| Sommes versées par l'Etat aux Régions (*) : | 1776 | 1820 | 1866 |
| Exploitation | 1563 | 1602 | 1642 |
| - la contribution pour l'exploitation des services transférés à la Région | 1380 | 1413 | 1449 |
| - la dotation compensation tarifs sociaux | 183 | 188 | 193 |
| Investissement | 213 | 219 | 224 |
| - la dotation complémentaire pour le renouvellement du matériel roulant | 213 | 219 | 224 |

| REGIONS (Hors Ile de France et Hors Corse) | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|
| en millions d'€ HT | 2005 | 2006 | 2007 p |
| Sommes versées par les Régions à la SNCF activité TER : | 2 398 | 2 645 | 2 938 |
| Contribution d'exploitation | 1 838 | 1 938 | 2 056 |
| - exploitation des services | 1 600 | 1 650 | 1 744 |
| - compensation tarifs sociaux | 239 | 288 | 312 |
| Subventions d'investissement | 560 | 707 | 882 |
| - pour financement du matériel roulant | 560 | 707 | 882 |

Source : SNCF

(*) Voir encadré

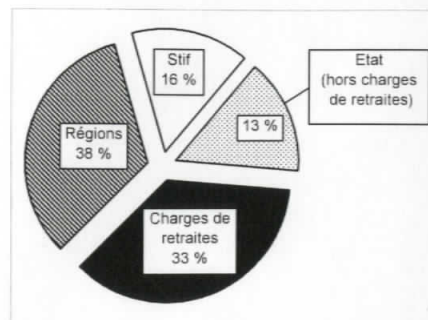
| SNCF Activité TER | | | |
|---|-------------|-------------|-------------|
| en millions d'€ HT | 2005 | 2006 | 2007 p |
| Sommes versées par l'Etat à la SNCF activité TER : | 15 | 17 | 17 |
| - tarifs militaires | 15 | 17 | 17 |
| Sommes versées par les Régions à la SNCF activité TER : | 2398 | 2645 | 2938 |
| Exploitation | 1838 | 1938 | 2056 |
| - la contribution pour l'exploitation des services transférés la Région | 1600 | 1650 | 1744 |
| - la dotation compensation tarifs sociaux | 239 | 288 | 312 |
| Subventions d'investissement | 560 | 707 | 882 |
| - pour financement du matériel roulant | 560 | 707 | 882 |
| Total reçu par SNCF Activité TER | 2413 | 2661 | 2955 |

Figure E4.1 Les transferts des administrations centrales et locales au profit de la SNCF

en millions d'euros

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Compensations tarifaires et contributions de service | 1674 | 1952 | 2024 | 2370 | 2496 |
| - versées par l'Etat | | 251 | 264 | 261 | 260 |
| - versées par les régions | | 1426 | 1470 | 1804 | 1887 |
| - versées par le STIF | | 275 | 290 | 305 | 349 |
| Subventions de fonctionnement (versées par l'Etat) | 133 | 65 | 34 | 28 | 22 |
| Rémunération versée par le STIF | 797 | 810 | 843 | 853 | 886 |
| Service amortissement de la dette (versé par l'Etat) | 677 | 677 | 677 | 677 | 677 |
| Dotations en capital pour l'aide au plan Fret | - | - | - | - | 250 |
| Subventions d'investissement | 363 | 598 | 605 | 572 | 735 |
| Total (hors charges de retraites et compensation régimes spéciaux) | 3644 | 4102 | 4183 | 4500 | 5066 |
| Charges de retraites | 2223 | 2282 | 2316 | 2437 | 2552 |
| Surcompensation régimes spéciaux | 501 | 482 | 475 | 381 | 327 |
| Total | 2724 | 2764 | 2791 | 2818 | 2879 |
| Total (charges de retraites et compensation régimes spéciaux comprises) | 6368 | 6866 | 6974 | 7318 | 7945 |

Sources : SNCF, DGCP

Figure E4.2 Origine des transferts vers la SNCF


Sources : SNCF, DGCP

Figure E4.3 Les transferts des administrations centrales et locales au profit de l'activité Transilien de la SNCF

| | 2003 | 2004 | 2005 |
|--|-------------|-------------|-------------|
| Fonctionnement (uniquement du STIF) | | | |
| Subventions | 321 | 348 | 400 |
| - contribution forfaitaire | 275 | 296 | 343 |
| - rémunération de la vente | 47 | 49 | 51 |
| - autres régimes spéciaux | -1 | 3 | 6 |
| Compensations tarifaires | 796 | 808 | 835 |
| Total fonctionnement | 1117 | 1156 | 1235 |
| Investissement | | | |
| Subventions au titre du programme | 3 | 13 | 10 |
| - de l'Etat | 1 | 2 | 3 |
| - de la Région IdF | 2 | 10 | 8 |
| - des Départements | /// | /// | /// |
| Subventions hors programme | 87 | 83 | 61 |
| - du STIF (sur le produit des amendes) | 30 | 65 | 44 |
| - de l'Etat | /// | /// | /// |
| - de la Région IdF | 57 | 17 | 16 |
| - des Départements | 1 | 1 | 1 |
| Total investissement | 90 | 95 | 71 |
| Total | 1207 | 1251 | 1306 |

Sources : SNCF, DGCP

Figure E4.4 Les transferts de l'Etat et des collectivités locales au profit de l'activité TER de la SNCF en 2005

| ÉTAT | | | |
|--|-------------|-------------|-------------|
| en millions d'€ HT | 2003 | 2004 | 2005 |
| Somme versée par l'Etat à la SNCF activité TER : | 15 | 15 | 15 |
| - tarifs militaires | 15 | 15 | 15 |
| Sommes versées par l'Etat* aux Régions : | 1472 | 1714 | 1776 |
| Exploitation | 1269 | 1508 | 1563 |
| - la contribution pour l'exploitation des services transférés à la Région* | 1095 | 1331 | 1380 |
| - la dotation compensation tarifs sociaux | 174 | 178 | 183 |
| Investissement | 202 | 206 | 213 |
| - la dotation complémentaire pour le renouvellement du matériel roulant | 202 | 206 | 213 |

* y.c. Majoration pour tenir compte des augmentations des barèmes de redevances payées à RFF

| REGIONS (Hors Ile de France et Hors Corse) | | | |
|--|--------------|--------------|--------------|
| en millions d'€ HT | 2003 | 2004 | 2005 |
| Sommes versées par les Régions à la SNCF activité TER : | 1 925 | 2 189 | 2 398 |
| Contribution d'exploitation | 1 468 | 1 764 | 1 838 |
| - exploitation des services | 1 258 | 1 541 | 1 600 |
| - compensation tarifs sociaux | 210 | 223 | 239 |
| Subventions d'investissement | 457 | 425 | 560 |
| - pour financement du matériel roulant | 457 | 425 | 560 |

Sources : SNCF, DGMT, MTETM/SESP

| SNCF Activité TER | | | |
|---|-------------|-------------|-------------|
| en millions d'€ HT | 2003 | 2004 | 2005 |
| Sommes versées par l'Etat à la SNCF activité TER : | 15 | 15 | 15 |
| - tarifs militaires | 15 | 15 | 15 |
| Sommes versées par les Régions à la SNCF activité TER : | 1925 | 2189 | 2398 |
| Exploitation | 1468 | 1764 | 1838 |
| - la contribution pour l'exploitation des services transférés la Région | 1258 | 1541 | 1600 |
| - la dotation compensation tarifs sociaux | 210 | 223 | 239 |
| Subventions d'investissement | 457 | 425 | 560 |
| - pour financement du matériel roulant | 457 | 425 | 560 |
| Total reçu par SNCF Activité TER | 1940 | 2227 | 2413 |

LES TRANSFERTS VERS LA SNCF
de 23 % par rapport à 2001.

L'année 2002 marque la généralisation de la régionalisation des transports ferroviaires français. En effet, depuis le premier janvier 2002, la loi prévoit que l'organisation et le financement des services régionaux de voyageurs, qui étaient jusqu'alors de la responsabilité de l'Etat, relèvent de la compétences de régions, à l'exception de l'Ile-de-France et de la Corse. La régionalisation expérimentée de 1997 à 2001 dans six, puis sept régions expérimentales, s'applique désormais sur l'ensemble du territoire.

En 2002, les dépenses des administrations publiques centrales et locales au profit de la SNCF se sont montées, globalement, à 4,1 milliards d'euros, hors contributions aux charges de retraites et surcompensation des régimes spéciaux. Après avoir stagné en 2000 (- 0,4 %) et très légèrement augmenté en 2001 (+ 2,2 %), les transferts au profit de la SNCF ont ainsi connu une progression notable de 12,6 % en 2002, liée à la généralisation de la

Les compensations tarifaires et les contributions de services se sont accrues globalement, tous réseaux confondus, de 16,6 %. Les compensations tarifaires ainsi que les compensations de services, relatives à l'exploitation du réseau TER, sont désormais intégralement versées par les régions, à l'exception des compensations des tarifs militaires toujours versées par l'Etat, à hauteur de 13 millions d'euros pour le TER en 2002. Les régions ont ainsi versé 208,4 millions d'euros au titre des compensations tarifaires et 1 217,4 millions d'euros au titre des compen-

GRAPHIQUE V 3.2
Montant des transferts vers la SNCF en millions d'euros, et répartition en %, selon les administrations en 2002

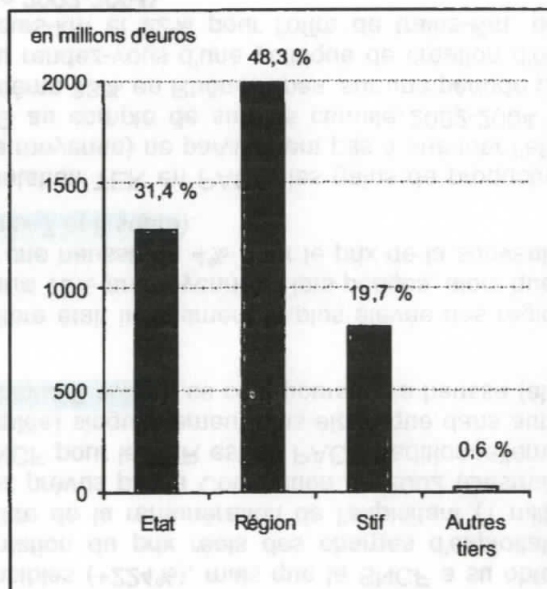


TABLEAU V 3.2
Transferts des administrations publiques au profit de la SNCF
en millions d'euros courants HTVAD

| | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Compensations tarifaires et contributions de service | 1159 | 1637 | 1674 | 1952 |
| - versées par les régions | | | | 1426 |
| - versées par l'Etat | | | | 526 |
| Subventions de fonctionnement (versées par l'Etat) | 1448 | 234 | 133 | 65 |
| Rémunération versée par le STIF | - | 777 | 797 | 810 |
| Service amort. de la dette (versé par l'Etat) | 671 | 677 | 677 | 677 |
| Subventions d'investissement | 305 | 242 | 363 | 598 |
| - versées par les régions | | | | 556 |
| - versées par l'Etat | | | | 18 |
| - autres tiers | | | | 24 |
| Total (hors charges de retraites et compensation régimes spéciaux) | 3583 | 3567 | 3644 | 4102 |
| charges de retraites | 2104 | 2134 | 2223 | 2282 |
| surcompensation régimes spéciaux | 701 | 564 | 501 | 482 |
| Total | 2805 | 2698 | 2724 | 2764 |
| Total (charges de retraites et compensation régimes spéciaux comprises) | 6388 | 6265 | 6368 | 6866 |

Source : SNCF, DGCP

services.

Les subventions d'exploitation ont continué à chuter (- 51,1 % en 2002, après - 43,3 % en 2001), conformément au désengagement progressif de l'Etat au profit des régions, alors que les subventions d'investissement ont augmenté de 64,7 % en 2002 après 50,2 % en 2001.

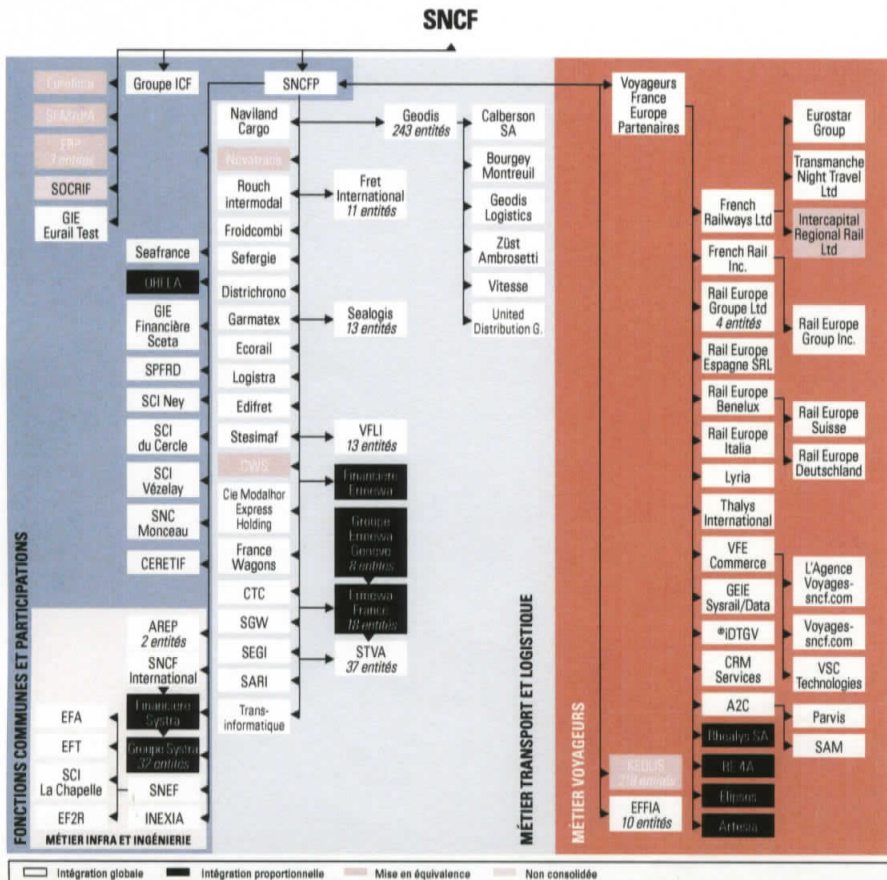
Enfin, le service d'amortissement de la dette, assuré par l'Etat, est resté stable à 677 millions d'euros.

ANNEXE 7

Les transferts de l'Etat et des collectivités locales à la SNCF

2. ORGANISATION DU GROUPE SNCF

2.2 ORGANISATION JURIDIQUE



3. LE GROUPE SNCF

3.1 RÉSULTATS CONSOLIDÉS

Le Groupe confirme sa trajectoire bénéficiaire d'ensemble. Après une année 2005 qui avait vu les meilleurs résultats de son histoire, le Groupe a confirmé, sur l'exercice 2006, la progression d'ensemble de son résultat courant. Il est nettement bénéficiaire de 695 M€, en augmentation de 127 M€ par rapport au résultat 2005 à périmètre constant.

Toutefois, le décrochage brutal de Fret SNCF par rapport à sa trajectoire a conduit à constater au 31 décembre 2006 une provision pour perte de valeur des actifs Fret d'un montant de 640 M€, qui pèse fortement sur le résultat exceptionnel et le résultat net part du Groupe.

| | (En millions d'euros) | | Variation pro. forma | | |
|--|-----------------------|-----------|----------------------|---------|-------|
| | 2006 | 2005 | 2005 | EN % | |
| | | PRO FORMA | PUBLIE | EN ME | |
| Chiffre d'affaires consolidé | 21 874 | 20 855 | 20 994 | 1 019 | 5 % |
| Production stockée et immobilisée | 1 091 | 1 162 | 1 162 | - 71 | - 6 % |
| Subventions d'exploitation | 28 | 30 | 30 | - 1 | - 4 % |
| Achats et charges externes | - 10 818 | - 10 230 | - 10 419 | - 588 | 6 % |
| Impôts et taxes | - 859 | - 804 | - 811 | - 55 | 7 % |
| Frais de personnel | - 9 328 | - 9 137 | - 9 157 | - 191 | 2 % |
| Excédent Brut d'Exploitation | 1 990 | 1 877 | 1 800 | 113 | 6 % |
| Dotations nettes aux amortissements et dépréciations | - 939 | - 970 | - 969 | 31 | - 3 % |
| Autres charges et produits de gestion courante | - 36 | - 43 | 5 | 7 | 15 % |
| Résultat d'exploitation | 1 014 | 864 | 836 | 150 | 17 % |
| Résultat financier | - 319 | - 296 | - 303 | - 23 | - 8 % |
| Résultat courant des sociétés intégrées | 695 | 568 | 533 | 127 | 22 % |
| Résultat exceptionnel (hors dépréciation Fret et résultat de cession SHEM) | 28 | 282 | 291 | - 254 | |
| Impôts sur les résultats (hors IDA) | - 57 | - 39 | - 34 | - 19 | |
| Résultat net des sociétés intégrées (hors dépréciation des actifs Fret, résultat de cession SHEM et IDA) | 666 | 811 | 790 | - 145 | |
| Quote Part dans les sociétés mises en équivalence | 30 | 7 | - 29 | 23 | |
| Amortissement des écarts d'acquisition | - 16 | - 10 | - 10 | - 6 | |
| Résultat net de l'ensemble consolidé (hors dépréciation des actifs Fret, résultat de cession SHEM et IDA) | 679 | 807 | 751 | - 128 | |
| Intérêts minoritaires | 37 | 32 | 32 | 4 | |
| Résultat net part du Groupe (hors dépréciation des actifs Fret, résultat de cession SHEM et IDA) | 643 | 775 | 718 | - 132 | |
| Dépréciation des actifs Fret | - 640 | - | - | - 640 | |
| Résultat de cession SHEM | 144 | 553 | 553 | - 409 | |
| Résultat net part du Groupe (hors IDA) | 147 | 1 328 | 1 271 | - 1 181 | |
| Impôts différés Actif | 505 | - | - | 505 | |
| Résultat net part du Groupe | 652 | 1 328 | 1 271 | - 676 | |
| EBE/CA | 9,1 % | 9,0 % | 8,6 % | | |
| RC/CA | 3,2 % | 2,7 % | 2,5 % | | |
| ROCE = résultat d'exploitation/capitaux employés | 8,6 % | 7,6 % | 7,5 % | | |
| ROE = résultat courant/capitaux propres « stricts » moyens | 13,1 % | 14,2 % | 13,4 % | | |

TABLE DES ANNEXES DU CHAPITRE 3

1. Estimation du coût net pour les Régions de l'activité SNCF-TER entre 2002 et 2007

Source : Nos calculs à partir des Comptes des Transports 2002, 2005 et 2007.

2. Part des dépenses ferroviaires dans les budgets primitifs des Régions en 2006

Source : C. Steinmetz, (2009), "Le transport public, le contexte européen, la concurrence", Intervention au Master TURP, février 2009, 49 diapositives.

3. Des situations financières régionales divergentes (Données des budgets primitifs 2006)

Source : C. Steinmetz, (2009), "Le transport public, le contexte européen, la concurrence", Intervention au Master TURP, février 2009, 49 diapositives.

4. Carte des lignes de trafic de voyageurs ouvertes à la concurrence en Allemagne

Source : *Ville et Transports-Magazine*, n°402, 07/06/2006.

5. Indicateurs d'activité et performances financières du transport local et régional de la DB AG

Source : Nos calculs d'après Die Bahn, Facts and figures, 2006, 2004, 2002, 2000.

6. Carte du réseau ferroviaire suisse

Source : <http://mct.sbb.ch/mct/fr/reisezeit/fahrplantipps/fahrplan-netzkarte.htm>

7. Les objectifs stratégiques des CFF 2007-2010

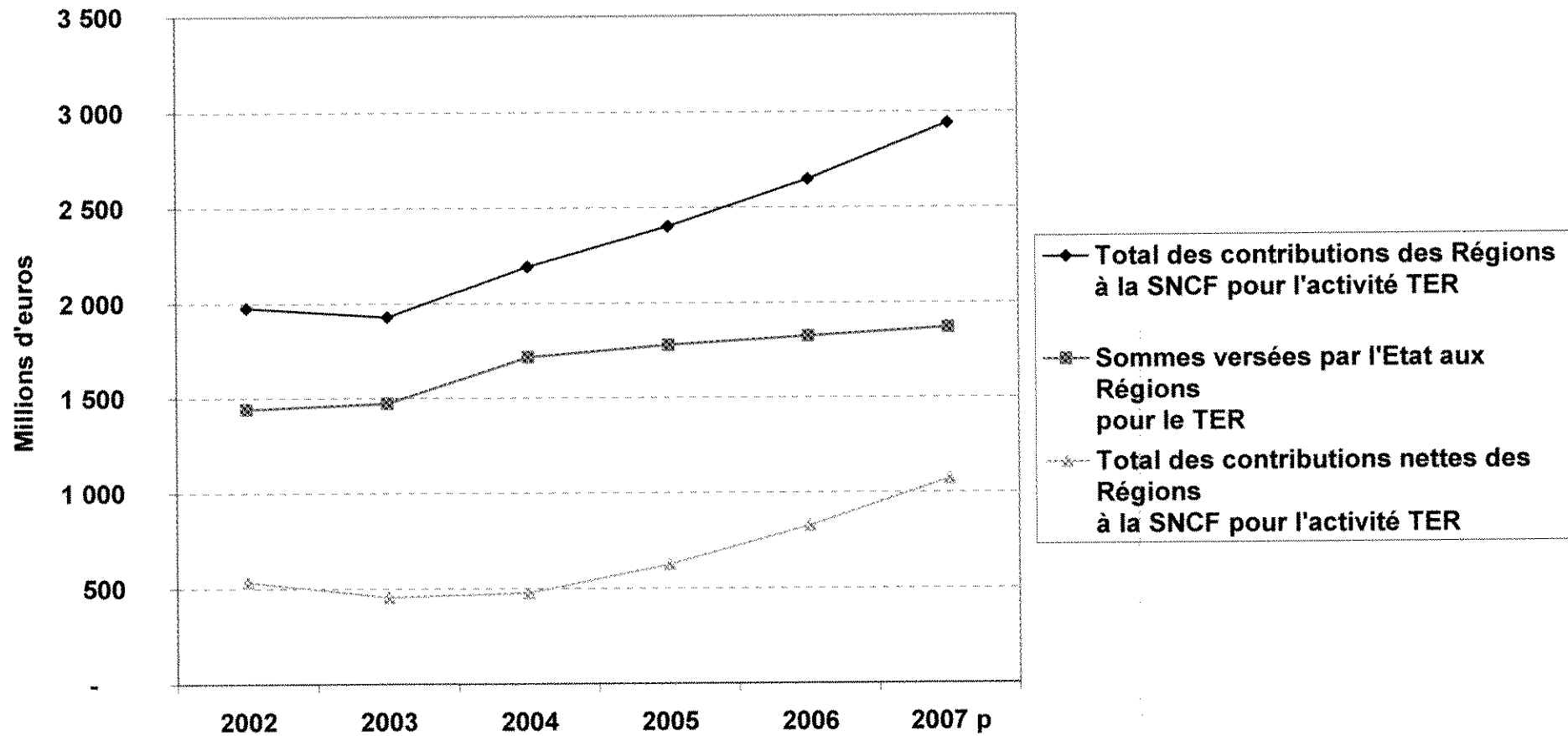
Source : CFF, (2007), *Rapport de gestion 2006*, Berne.

ANNEXE 1

Evolution du coût net pour les Régions de l'activité SNCF-TER

| Total des contributions publiques reçues par la SNCF pour l'activité TER (Million d'euros) | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 p | Variation 2002-2007 | TVAM en % |
|--|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|-------------|
| Total des contributions des Régions à la SNCF pour l'activité TER (A+B) | 1 973 | 1 925 | 2 189 | 2 399 | 2 645 | 2 938 | 1,489 | 8,3 |
| Exploitation (A) = (1) + (2) | 1 405 | 1 468 | 1 764 | 1 839 | 1 938 | 2 056 | 1,464 | 7,9 |
| Contribution pour l'exploitation (1) | 1 204 | 1 258 | 1 541 | 1 600 | 1 650 | 1 744 | 1,448 | 7,7 |
| Compensation pour tarifs sociaux (2) | 200 | 210 | 223 | 239 | 288 | 312 | 1,558 | 9,3 |
| Investissement en matériel roulant - Subventions (B) | 568 | 457 | 425 | 560 | 707 | 882 | 1,553 | 9,2 |
| Compensation versée par l'Etat pour tarifs militaires (C) | 13,7 | 14,8 | 15,1 | 15,0 | 17,0 | 17,0 | 1,241 | 4,4 |
| Total des contributions publiques reçues par la SNCF pour l'activité TER (A+B+C) | 1 986 | 1 940 | 2 204 | 2 414 | 2 662 | 2 955 | 1,488 | 8,3 |
| (p) : provisoire | | | | | | | | |
| Source : A partir des Comptes des Transports 2002, 2005 et 2007, MEEDDAT/SESP | | | | | | | | |
| Transferts de l'Etat pour l'activité TER (Million d'euros) | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 p | Variation 2002-2007 | TVAM en % |
| Sommes versées par l'Etat aux Régions pour le TER (A+B+C) | 1 439 | 1 472 | 1 714 | 1 776 | 1 820 | 1 866 | 1,297 | 5,3 |
| Exploitation (A) = (1) + (2) | 1240,9 | 1269,4 | 1508,1 | 1563 | 1601 | 1642 | 1,323 | 5,8 |
| Contribution pour l'exploitation (1) | 1070,6 | 1095,2 | 1330,5 | 1380 | 1413 | 1449 | 1,353 | 6,2 |
| Compensation pour tarifs sociaux (2) | 170,3 | 174,2 | 177,6 | 183 | 188 | 193 | 1,133 | 2,5 |
| Investissement en matériel roulant - Dotation pour le renouvellement (B) | 197,8 | 202,4 | 206,2 | 213 | 219 | 224 | 1,132 | 2,5 |
| Compensation versée par l'Etat pour tarifs militaires (C) | 13,7 | 14,8 | 15,1 | 15,0 | 17,0 | 17,0 | 1,241 | 4,4 |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| Coût net pour les Régions de l'activité TER (Million d'euros) | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 p | Variation 2002-2007 | TVAM en % |
| Total des contributions des Régions à la SNCF pour l'activité TER (A+B+C) | 534 | 453 | 475 | 623 | 825 | 1 072 | 2,008 | 15,0 |
| Exploitation (A) = (1) + (2) | 164 | 199 | 256 | 276 | 337 | 414 | 2,527 | 20,4 |
| Contribution pour l'exploitation (1) | 134 | 163 | 211 | 220 | 237 | 295 | 2,205 | 17,1 |
| Compensation pour tarifs sociaux (2) | 30 | 36 | 45 | 56 | 100 | 119 | 3,967 | 31,7 |
| Investissement en matériel roulant - Subventions (B) | 370 | 255 | 219 | 347 | 488 | 658 | 1,778 | 12,2 |
| Compensation versée par l'Etat pour tarifs militaires (C) | - | - | - | - | - | - | | |
| Source : A partir des Comptes des Transports 2002, 2005 et 2007, MEEDDAT/SESP | | | | | | | | |

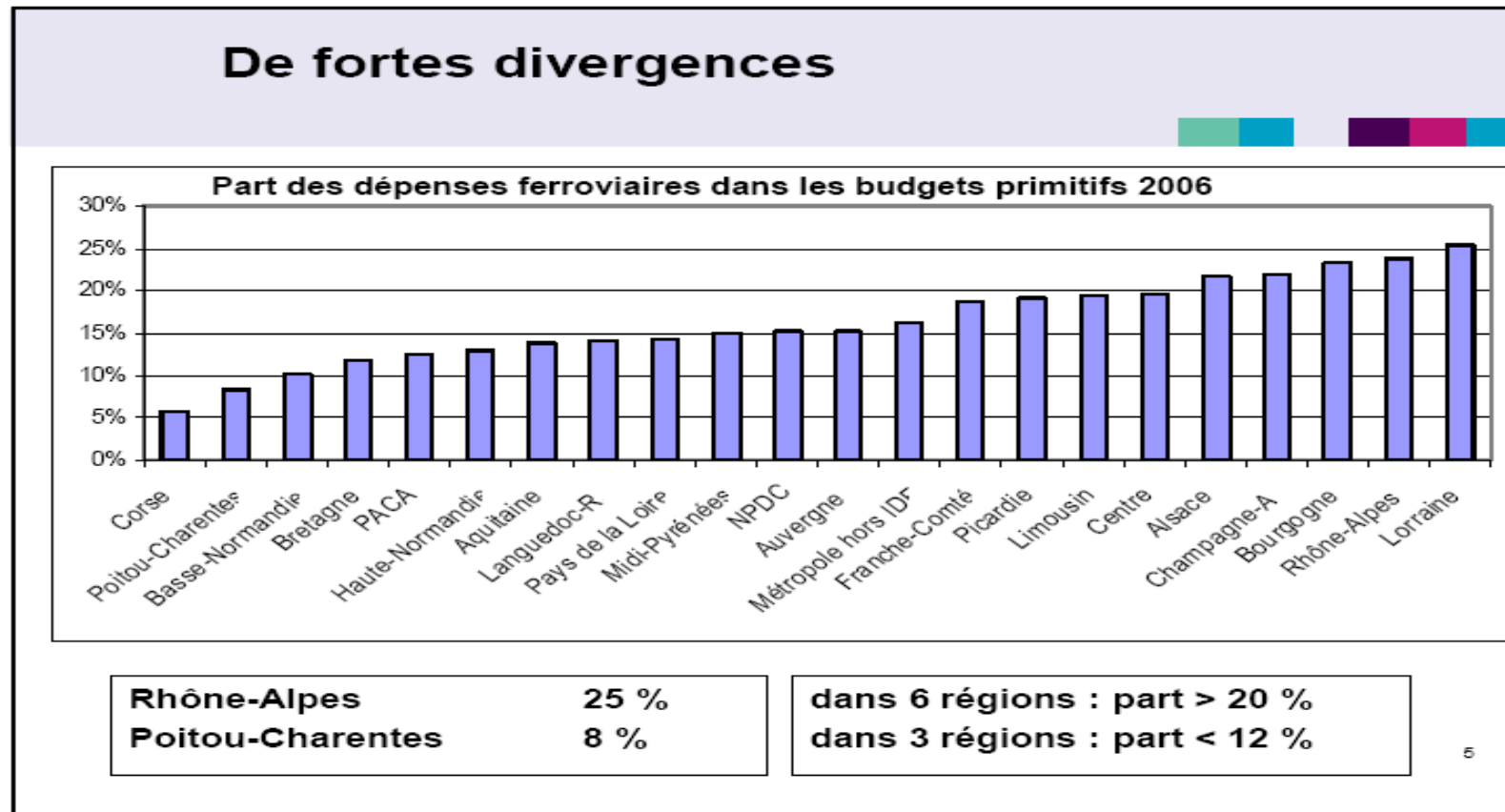
Total des contributions des Régions à l'activité SNCF-TER



Source : A partir des Comptes des Transports 2002, 2005 et 2007, MEEDDAT/SESP

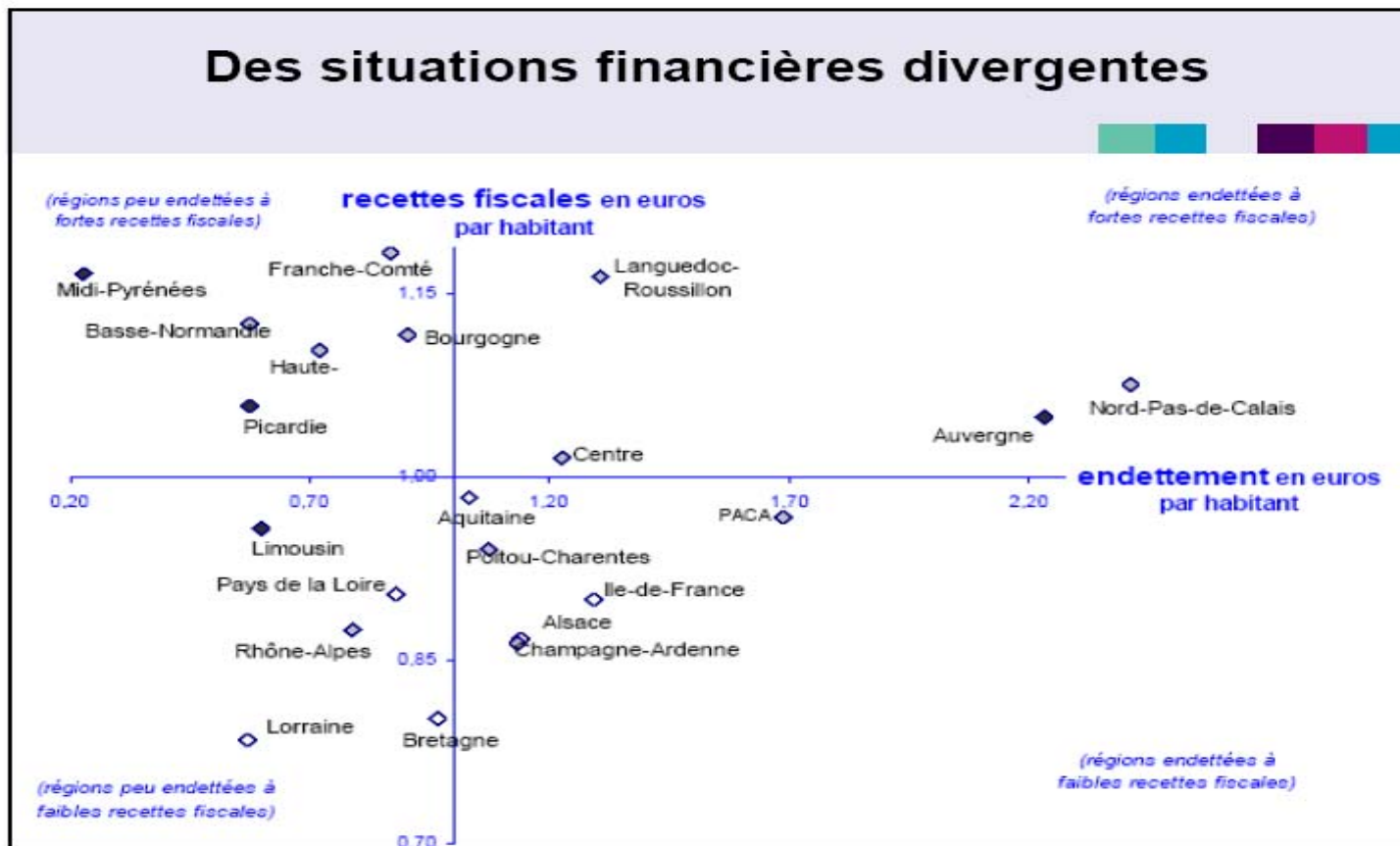
ANNEXE 2

Part des dépenses ferroviaires dans les budgets primitifs des Régions en 2006



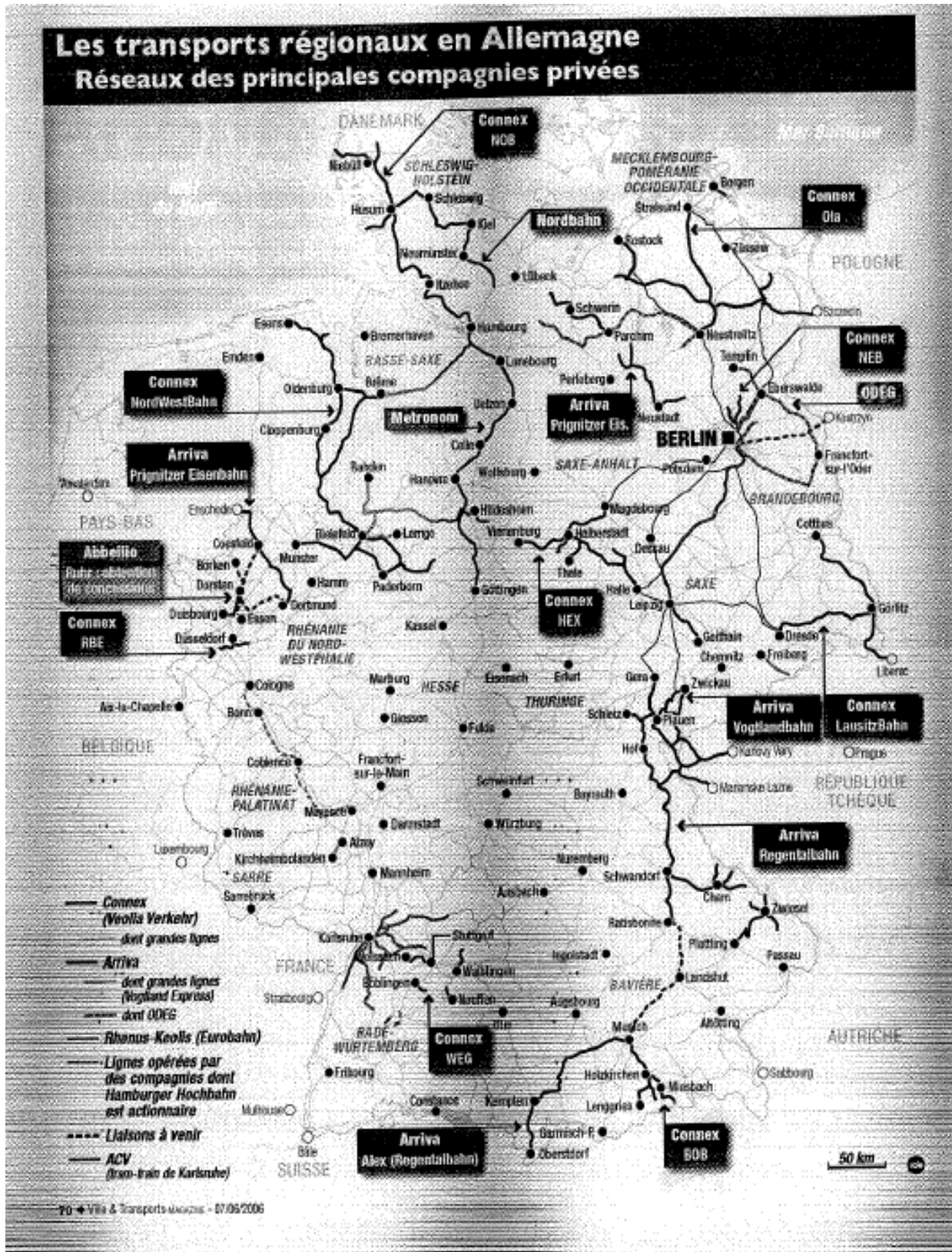
ANNEXE 3

Des situations financières régionales divergentes (Données des budgets primitifs 2006)



ANNEXE 4

Carte des lignes de trafic de voyageurs ouvertes à la concurrence en Allemagne



ANNEXE 5

Indicateurs d'activité et performances financières du transport local et régional de la DB AG

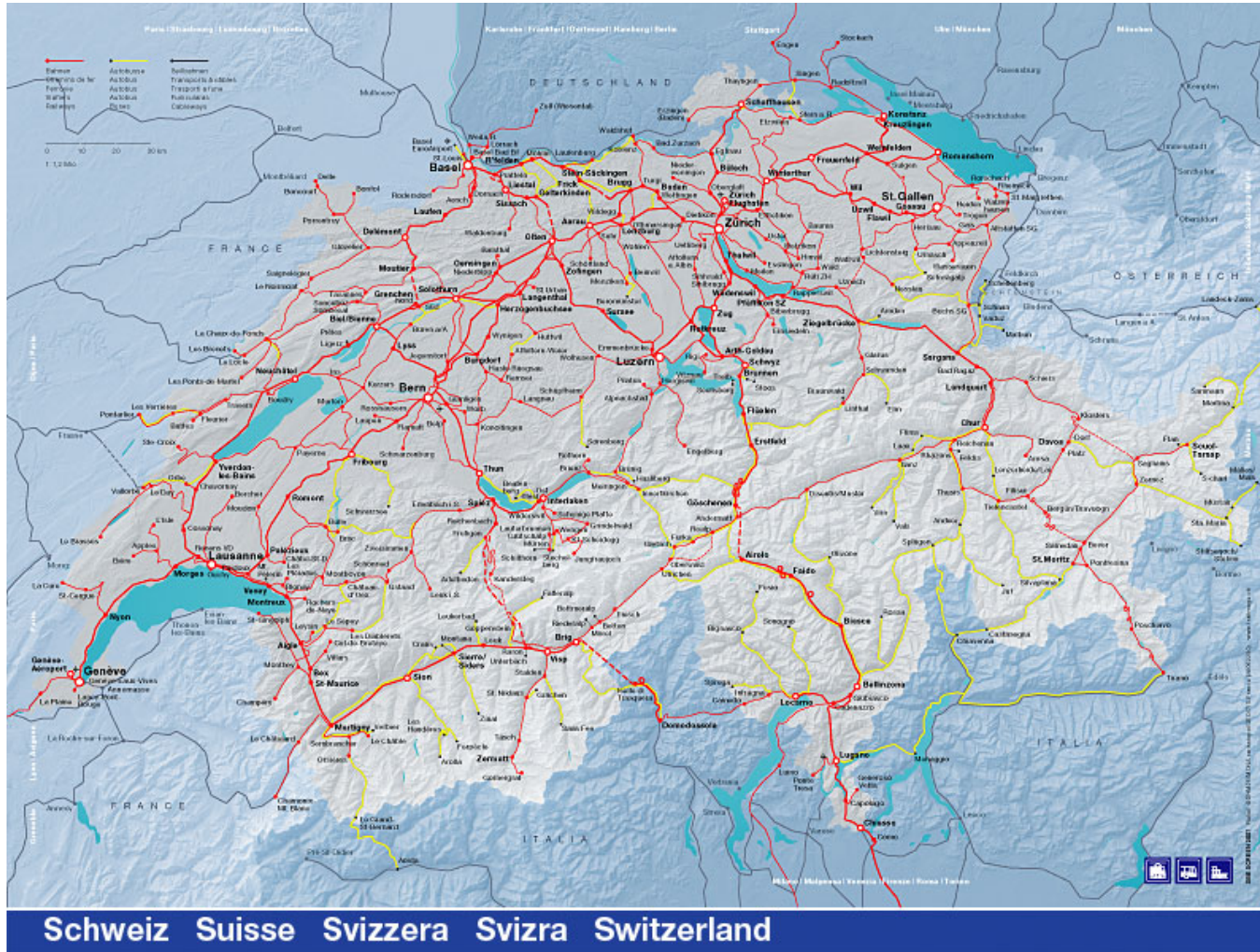
| Indicateurs d'activité et de performances du transport local et régional de la DB AG | | | | | | | | |
|---|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------------|
| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | Variation en % |
| Revenues (million euros) | | | | | | | | |
| Regional | | | | 6 428 | 6 437 | 6 452 | 6 480 | |
| Urban | | | | 1 737 | 1 688 | 1 726 | 1 805 | |
| Total local (1) | 7 517 | 7 607 | 7 801 | 8 165 | 8 125 | 8 178 | 8 285 | 10,2 |
| Total DB (2) | 15 465 | 15 722 | 18 685 | 28 228 | 23 963 | 25 055 | 30 053 | 94,3 |
| Local / Total : (1) / (2) en % | 48,6 | 48,4 | 41,8 | 28,9 | 33,9 | 32,6 | 27,6 | - 43,3 |
| Train kilometers (million) | | | | | | | | |
| Regional | | | | 524,4 | 519,8 | 517,4 | 506,7 | |
| Urban | | | | 43,1 | 43,8 | 43,5 | 43,8 | |
| Total local (3) | 563,9 | 560,2 | 563,9 | 567,5 | 563,6 | 560,9 | 550,5 | - 2,4 |
| Total DB (4) | 739,8 | 721,7 | 720,0 | 722,8 | 717,8 | 711,4 | 702,7 | - 5,0 |
| Local / Total : (3) / (4) en % | 76,2 | 77,6 | 78,3 | 78,5 | 78,5 | 78,8 | 78,3 | 2,8 |
| Passengers rail (million) | | | | | | | | |
| Regional | | | | 1 084,1 | 1 125,5 | 1 172,0 | 1 215,0 | |
| Urban | | | | 480,3 | 484,0 | 524,4 | 549,8 | |
| Total local (5) | 1 567,7 | 1 564,4 | 1 528,8 | 1 564,4 | 1 609,5 | 1 696,4 | 1 764,8 | 12,6 |
| Total DB (6) | 1 712,5 | 1 701,7 | 1 667,2 | 1 681,7 | 1 694,8 | 1 785,4 | 1 854,2 | 8,3 |
| Local / Total : (5) / (6) en % | 91,5 | 91,9 | 92,3 | 93,0 | 95,0 | 95,0 | 95,2 | 4,0 |
| Transport performance rail - Passenger kilometers (million pkm) | | | | | | | | |
| Regional (7) | | | | 33 282,0 | 33 262,0 | 33 809,0 | 35 069,0 | |
| Urban (8) | | | | 4 633,0 | 4 668,0 | 5 104,0 | 5 262,0 | |
| Total local (9) | 38 162,0 | 39 117,0 | 36 675,0 | 37 915,0 | 37 930,0 | 38 913,0 | 40 331,0 | 5,7 |
| Total DB (10) | 74 388,0 | 74 459,0 | 69 848,0 | 69 534,0 | 70 260,0 | 72 554,0 | 74 788,0 | 0,5 |
| Local / Total : (9) / (10) en % | 51,3 | 52,5 | 52,5 | 54,5 | 54,0 | 53,6 | 53,9 | 5,1 |
| Ratio d'attractivité Vok/Tkm : (9) / (3) | 67,7 | 69,8 | 65,0 | 66,8 | 67,3 | 69,4 | 73,3 | 8,3 |
| Evolution Ration attractivité en % N/N-1 | | 3,2% | -6,9% | 2,7% | 0,7% | 3,1% | 5,6% | |
| Revenues / pkm : (1) / (9) | 0,197 | 0,194 | 0,213 | 0,215 | 0,214 | 0,210 | 0,205 | 4,289 |
| Source : Nos calculs d'après Die Bahn, Facts and figures, 2006, 2004, 2002, 2000. | | | | | | | | |
| Performance du Transport par rail régional de la DB - Indice, base 100 en 2000 | | | | | | | | |
| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | Variation en % |
| Revenues (million euros) | | | | | | | | |
| Total local (1) | 100,0 | 101,2 | 103,8 | 108,6 | 108,1 | 108,8 | 110,2 | 10,2 |
| Total DB (2) | 100,0 | 101,7 | 120,8 | 182,5 | 154,9 | 162,0 | 194,3 | 94,3 |
| Local / Total : (1) / (2) en % | 100,0 | 99,5 | 85,9 | 59,5 | 69,8 | 67,2 | 56,7 | - 43,3 |
| Train kilometers (million) | | | | | | | | |
| Total local (3) | 100,0 | 99,3 | 100,0 | 100,6 | 99,9 | 99,5 | 97,6 | - 2,4 |
| Total DB (4) | 100,0 | 97,6 | 97,3 | 97,7 | 97,0 | 96,2 | 95,0 | - 5,0 |
| Local / Total : (3) / (4) en % | 100,0 | 101,8 | 102,8 | 103,0 | 103,0 | 103,4 | 102,8 | 2,8 |
| Passengers rail (million) | | | | | | | | |
| Total local (5) | 100,0 | 99,8 | 97,5 | 99,8 | 102,7 | 108,2 | 112,6 | 12,6 |
| Total DB (6) | 100,0 | 99,4 | 96,8 | 98,2 | 99,0 | 104,3 | 108,3 | 8,3 |
| Local / Total : (5) / (6) en % | 100,0 | 100,4 | 100,8 | 101,6 | 103,7 | 103,8 | 104,0 | 4,0 |
| Passenger kilometers (million pkm) | | | | | | | | |
| Total local (9) | 100,0 | 102,5 | 96,1 | 99,4 | 99,4 | 102,0 | 105,7 | 5,7 |
| Total DB (10) | 100,0 | 100,1 | 93,9 | 93,5 | 94,5 | 97,5 | 100,5 | 0,5 |
| Local / Total : (7) / (8) en % | 100,0 | 102,4 | 102,4 | 106,3 | 105,2 | 104,5 | 105,1 | 5,1 |
| Ratio d'attractivité Vok/Tkm : (9) / (3) | 100,0 | 103,2 | 96,1 | 98,7 | 99,4 | 102,5 | 108,3 | 8,3 |
| Source : Nos calculs d'après Die Bahn, Facts and figures, 2006, 2004, 2002, 2000. | | | | | | | | |

Indicateurs de performances du transport local et régional de la DB de 2000 à 2006



ANNEXE 6

Carte du réseau ferroviaire suisse



Source : <http://mct.sbb.ch/mct/fr/reisezeit/fahrplantipps/fahrplan-netzkarte.htm>

ANNEXE 7

Les objectifs stratégiques des CFF 2007-2010

46

| | |
|-----------------------------|-----------|
| Avant-propos | 02 |
| Chemin de fer du Gothard | 06 |
| Trafic voyageurs | 08 |
| Trafic marchandises | 14 |
| Infrastructure | 20 |
| Immobilier | 26 |
| Impressions Nord/Sud | 32 |
| Stratégie/Objetifs | 46 |
| Prest. des pouvoirs publics | 50 |
| Caisse de pensions | 52 |
| Personnel/Domaine social | 54 |
| Environnement | 58 |
| Développement durable | 60 |
| Sécurité | 60 |
| Gestion des risques | 63 |
| Corporate Governance | 64 |
| Chronique annuelle | 75 |
| Rapport financier | 79 |

Stratégie et réalisation des objectifs: enjeux stratégiques.

La Convention sur les prestations négociée entre la Confédération et les CFF ainsi que la stratégie du propriétaire définie par le Conseil fédéral consignent les objectifs stratégiques des CFF. En septembre 2006, le Parlement a approuvé la Convention sur les prestations passée avec les CFF pour les années 2007 à 2010 et, en décembre, le Conseil fédéral a adopté les objectifs stratégiques pour la même période. Il en découle pour les CFF les objectifs stratégiques ci-après relatifs au groupe et aux différentes unités d'affaires.

Objectifs généraux des CFF.

- Développer la part de marché en trafic voyageurs tout en maintenant un standard de qualité élevé. Contribuer de manière déterminante au transfert du trafic de la route vers le rail.
- Réaliser un bénéfice approprié dans les secteurs ne donnant pas droit à des indemnités compensatoires. Enregistrer au moins un résultat équilibré dans les secteurs donnant droit à des indemnités compensatoires.
- Garantir et maintenir un niveau de sécurité élevé.
- Entretenir de manière durable le réseau ferroviaire en tenant compte des progrès technologiques. Concrétiser les projets d'extension dans le respect de l'environnement, des délais et des coûts.
- Coordonner le système global des transports publics en Suisse.
- Améliorer la satisfaction de la clientèle.
- Tenir compte des attentes régionales dans le cadre des possibilités qu'offre la gestion de l'entreprise.
- Poursuivre une politique du personnel moderne et socialement responsable.

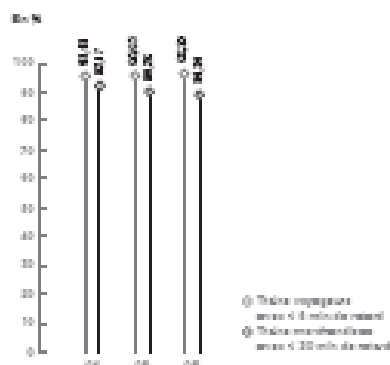
Objectifs stratégiques du trafic voyageurs.

- Exploiter le réseau grandes lignes en Suisse en assurant une qualité hors pair et un bénéfice approprié.
- Garantir la part de marché en trafic voyageurs régional. Améliorer en permanence le rapport indemnité compensatoire / prestation.
- Elaborer une offre axée sur le marché en trafic international. Absorber une partie prépondérante de la croissance du trafic. Garantir l'intégration de la Suisse au réseau européen à grande vitesse.
- Atteindre les standards convenus en matière de ponctualité et de correspondance.
- Augmenter la productivité annuelle de manière appropriée.

Objectifs stratégiques du trafic marchandises.

- Appliquer systématiquement la stratégie de transit adoptée dans le secteur d'activité «International».
- Dans le secteur d'activité «Suisse», proposer une offre sur tout le territoire en assurant une exploitation rentable.
- Parvenir à un résultat annuel positif.
- Atteindre les standards de ponctualité convenus en trafic marchandises national et international.
- Augmenter la productivité annuelle de manière appropriée.

Evolution de la ponctualité des trains à l'arrivée



Objectifs stratégiques d'infrastructure.

- Garantir la performance du réseau tout en préservant la rentabilité.
- Promouvoir l'interopérabilité et favoriser le développement technique ainsi que l'innovation du réseau à voie normale.
- Augmenter l'efficacité des subventions et créer ainsi les conditions permettant de réduire ou d'abaisser le prix des sillons.
- Assister les utilisateurs lors de la planification des sillons. Garantir une attribution des sillons non discriminatoire. Optimiser le recours aux capacités disponibles en tant que copropriétaire et mandant de Sillon Suisse SA.
- Augmenter la productivité annuelle de manière appropriée.

Objectifs stratégiques d'immobilier.

- Assurer une gestion des biens immobiliers conforme aux règles du marché et augmenter durablement la valeur du portefeuille immobilier dans le cadre de la politique d'investissement.
- S'accorder avec les autorités cantonales et communales à propos des projets devant être réalisés dans le périmètre des gares et les assister lors de la réalisation des pôles de développement.

- Dégager un bénéfice permettant de contribuer à l'assainissement de la Caisse de pensions et d'effectuer les paiements compensatoires convenus.

Réalisation des objectifs.

Les chapitres du présent rapport concernant les différentes divisions renseignent sur le degré de réalisation des objectifs stratégiques pour l'exercice 2006. Par conséquent, seules quelques indications accompagnent les principaux résultats ci-dessous. Pour des informations détaillées, il convient de se reporter aux chapitres indiqués.

Résultat financier. Le groupe CFF a clôturé l'exercice 2006 sur un excédent de 250,4 millions de francs après avoir essuyé une perte de 166,3 millions de francs l'année précédente. Ce bilan positif par rapport à 2005 est dû au meilleur résultat obtenu par l'ensemble des branches opérationnelles et à la dissolution de plusieurs provisions (voir rapport financier, page 79).

TABLE DES ANNEXES DU CHAPITRE 4

1. Matrice interprétative des Conventions TER de 1997
2. Matrices interprétatives des Conventions TER de 1997 des sept Régions expérimentatrices
3. Analyse des Conventions TER de 1997 par critère : tableaux de synthèse
4. Analyse des Conventions TER 2002 par critère : tableaux de synthèse
5. Analyse des effets d'apprentissage entre les Conventions de 1997 et de 2002
6. Matrices interprétatives des Conventions TER de Rhône-Alpes 2007-2014 et de PACA 2007-2016.

Source : M. Cermesoni (2009), "*Mémoire de stage Master TURP - Présentation au LET*", septembre 2009.

7. Cartes des réseaux ferroviaires TER des Régions expérimentatrices

Consultées le 25/09/2009.

<http://www.rff.fr/IMG/pdf/Alsace.pdf>

<http://www.rff.fr/IMG/pdf/Centre.pdf>

<http://www.rff.fr/IMG/Carte-Reseau-BPL.pdf>

<http://www.rff.fr/IMG/pdf/Limousin.pdf>

<http://www.nordpasdecalais.fr/ter/images/carte.jpg>

<http://www.rff.fr/IMG/pdf/PACA.pdf>

<http://www.rff.fr/IMG/pdf/Rhone-Alpes.pdf>

8. Explication des configurations de 2002 : initiatives méthodologiques et premiers résultats
 - TER : Les problématiques du démographe et du géographe
 - La problématique de l'offre
 - La problématique croisée des coûts d'exploitation et de la dynamique d'offre régionale
 - La problématique des finances publiques régionales
 - La problématique des finances publiques régionales par habitant
 - La problématique croisée des finances publiques et de l'offre régionale
 - La problématique de la demande
 - La problématique croisée de l'offre et de la demande
 - La problématique technique

ANNEXE 1

Matrice interprétative des Conventions TER de 1997

| Conventions de 1997 : Matrice interprétative | | | | | | |
|--|--|--|---|---|--|-------------|
| N° | Critères | Variables | Autorité | Incitation | Confiance | Pondération |
| 1. Clauses techniques | | | | | | |
| 1.1. Qualité produite | | | | | | |
| 1 | Degré de précision des directives (+) | Nb de domaines d'objectifs qualité | Elevé : >3 | Moyen : 3 | Faible : <3 | 2 |
| 2 | Degré d'exigence tendancielle | Progression programmée en % | OUI | Non (ou prévu) | NON | 1 |
| 3 | Participation de la SNCF à la définition des niveaux des objectifs | Occurrence dans le texte de la Convention | Pas ou peu : Domaine de la Région / Programmation ex-ante | Moyenne : Consultation de l'exploitant | Forte : Codécision (Négociation annuelle) | 1 |
| 4 | Surpénalité retard important (> 30') | Existence de pénalité | OUI | NON | NON | 1 |
| 1.2. Continuité du service | | | | | | |
| 5 | Importance de la franchise (+) | Tolérance d'offre non réalisée en % des TKm par an | Faible : < 1,5% | Moyenne :]1,5%-2%[| Forte : > 2% | 2 |
| 6 | Plafond pénalités | Montant maximal annuel des pénalités prédéfini | NON (explicite) | NON | OUI (Explicite) | 1 |
| 7 | Pénalité financière pour non exécution (+) | Pénalité du TKm en francs (sans substitution) | Forte : > 40 | Moyenne : 40 | Faible < 40 | 2 |
| 8 | Traitement des grèves SNCF | Suspension des pénalités | NON (explicite) | ND (partielle) | Oui (Explicite) | 1 |
| 9 | Service minimum | Existence d'un service minimum | OUI (défini) | OUI (évoqué) | NON | 1 |
| 2. Clauses incitatives (financières) | | | | | | |
| 2.1. Incitation financière Qualité | | | | | | |
| 10 | Qualité produite - Dureté des incitations financières | Existence dispositif incitation | OUI (dur) | OUI | NON | 1 |
| 11 | Qualité- Importance des masses en jeu | Plafonnement / Montant | NON | OUI (Absolu) | OUI (Relatif) | 1 |
| 12 | Qualité- Affectation du malus | Destinataire (dominant) | Région | Région | Compte commun | 1 |
| 13 | Compensation des critères (+) | Emiettement structure des pondérations | Faible | Moyenne | Forte | 2 |
| 2.2. Pénalité financière transmission info à AO | | | | | | |
| 14 | Transmission Doc AO - Dureté des incitations financières | Existence pénalités pour retard transmission | OUI (dur) | OUI | NON | 1 |
| 3. Clauses de contrôle | | | | | | |
| 3.1. Transferts de l'information avec l'AO | | | | | | |
| 15 | Contrôle exécution du service | Nb /Type doc exigés | Elevé >3 | Moyen : 2 (TBM ou TBBT/RAA) | Faible : 1 | 1 |
| 3.3. Supervision directe par l'AO | | | | | | |
| 16 | Certification de la qualité | Existence PAQ, normes ISO9000 | OUI / Envisagée | OUI | NON | 1 |
| 4. Clauses institutionnelles | | | | | | |
| 4.1. Durée / Forme de la Convention | | | | | | |
| 17 | Degré de précision contractuelle | Nb pages : conv + CC | Elevé : >60 | Moyen : [40-60] | Faible : < 40 | 1 |
| 4.2. Autorités régulatrices | | | | | | |
| 18 | Structure pilotage commun | Fréquence des rencontres | Faible : NP / < 2/an | Moyenne =2 /an | Forte : >2/an | 1 |
| 4.3. Procédures résolution conflits | | | | | | |
| 19 | Règlement amiable des litiges | Nb étapes procédure conciliation | 1 | 1 | 2 | 1 |
| 4.4. Culture commune | | | | | | |
| 20 | Témoignage d'une culture commune (+) | Occurrence des passages dans la Convention ou son Préambule | NON | OUI, Un peu | OUI | 2 |
| Total = 26 points | | | | | | 26 |

ANNEXE 2

Matrices interprétatives des Conventions TER de 1997 de sept Régions

Convention TER 1997 : Matrice interprétative Alsace

| N° | Critères | Variables | Autorité | Incitation | Confiance | A | I | C | |
|--|--|---|---|--|---|-------------|-------------|-------------|------------|
| 1. Clauses techniques | | | | | | | | | |
| 1.1. Qualité produite | | | | | | | | | |
| 1 | Degré de précision des directives (+) | Nb de domaines d'objectifs qualité | Elevé : >3 | Moyen : 3 | Faible : <3 | 2 | | | |
| 2 | Degré d'exigence tendancielle | Progression programmée en % | OUI | Non (ou prévu) | NON | | | 1 | |
| 3 | Participation de la SNCF à la définition des niveaux des objectifs | Occurrence dans le texte de la Convention | Pas ou peu : Domaine de la Région / Programmation ex- ante | Moyenne : Consultation de l'exploitant | Forte : Concertation (Négociation annuelle) | | | 1 | |
| 4 | Surpénalité retard important (> 30') | Existence de pénalité | OUI | NON | NON | | 1 | 1 | |
| 1.2. Continuité du service | | | | | | | | | |
| 5 | Importance de la franchise (+) | Tolérance d'offre non réalisée en % des TKm par an | Faible : < 1,5% | Moyenne :]1,5%-2%[| Forte : > 2% | 2 | | | |
| 6 | Plafond pénalités | Montant maximal annuel des pénalités prédéfini | NON (explicite) | NON | OUI (Explicite) | | 1 | | |
| 7 | Pénalité financière pour non exécution (+) | Pénalité du TKm en francs (sans substitution) | Forte : > 40 | Moyenne : 40 | Faible < 40 | | 2 | | |
| 8 | Traitement des grèves SNCF | Suspension des pénalités | NON (explicite) | ND (partielle) | Oui (Explicite) | | 1 | | |
| 9 | Service minimum | Existence d'un service minimum | OUI (défini) | OUI (évoqué) | NON | | 1 | | |
| 2. Clauses incitatives (financières) | | | | | | | | | |
| 2.1. Incitation financière Qualité | | | | | | | | | |
| 10 | Qualité produite - Dureté des incitations financières | Existence dispositif incitation | OUI (dur) | OUI | NON | | 1 | | |
| 11 | Qualité- Importance des masses en jeu | Plafonnement / Montant | NON | OUI (Absolu) | OUI (Relatif) | | | | |
| 12 | Qualité- Affectation du malus | Destinataire (dominant) | Région | Région | Compte commun | | | | |
| 13 | Compensation des critères (+) | Emission structure des pondérations | Faible | Moyenne | Forte | | | | |
| 2.2. Pénalité financière transmission info à AO | | | | | | | | | |
| 14 | Transmission Doc AO - Dureté des incitations financières | Existence pénalités pour retard transmission | OUI | Oui (faible) | NON | | 1 | | |
| 3. Clauses de contrôle | | | | | | | | | |
| 3.1. Transferts de l'information avec l'AO | | | | | | | | | |
| 15 | Contrôle exécution du service | Nb /Type doc exigés | Elevé >3 | Moyen : 2 (TBM ou TBT/RAA) | Faible : 1 | 1 | | | |
| 3.3. Contrôle externe | | | | | | | | | |
| 16 | Certification de la qualité | Procédure de certification | OUI / Envisagée | OUI | NON | | 1 | | |
| 4. Clauses institutionnelles | | | | | | | | | |
| 4.1. Durée / Forme de la Convention | | | | | | | | | |
| 17 | Degré de précision contractuelle | Nb pages : conv + CC | Elevé : >60 | Moyen : [40-60] | Faible : < 40 | | | 1 | |
| 4.2. Autorités régulatrices | | | | | | | | | |
| 18 | Structure pilotage commun | Fréquence des rencontres | Faible : NP / < 2/an | Moyenne =2 /an | Forte : >2/an | 1 | | | |
| 4.3. Procédures résolution conflits | | | | | | | | | |
| 19 | Règlement amiable des litiges | Nb étapes procédure conciliation | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | | |
| 4.4. Culture commune | | | | | | | | | |
| 20 | Témoignage d'une culture commune (+) | Occurrence des passages dans la Convention /Préambule | NON | Oui, Un peu | OUI | | | 2 | |
| Nombre d'occurrences | | | | | | 7 | 10 | 6 | 23 |
| Part en % | | | | | | 30,4 | 43,5 | 26,1 | 100 |

| Convention TER 1997 : Matrice interprétative Centre | | | | | | | | | |
|--|--|---|---|---|--|-------------|-------------|-------------|--------------|
| N° | Critères | Variables | Autorité | Incitation | Confiance | A | I | C | |
| 1. Clauses techniques | | | | | | | | | |
| 1.1. Qualité produite | | | | | | | | | |
| 1 | Degré de précision des directives (+) | Nb de domaines d'objectifs qualité | Elevé : >3 | Moyen : 3 | Faible : <3 | 2 | | | |
| 2 | Degré d'exigence tendancielle | Progression programmée en % | OUI | Non (ou prévu) | NON | | | 1 | |
| 3 | Participation de la SNCF à la définition des niveaux des objectifs | Occurrence dans le texte de la Convention | Pas ou peu : Domaine de la Région / Programmation ex-ante | Moyenne : Consultation de l'exploitant | Forte : Concertation (Négociation annuelle) | | | 1 | |
| 4 | Surpénalité retard important (> 30') | Existence de pénalité | OUI | NON | NON | | 1 | 1 | |
| 1.2. Continuité du service | | | | | | | | | |
| 5 | Importance de la franchise (+) | Tolérance d'offre non réalisée en % des TKm par an | Faible : < 1,5% | Moyenne :]1,5%-2%[| Forte : > 2% | | | | |
| 6 | Plafond pénalités | Montant maximal annuel des pénalités prédéfini | NON (explicite) | NON | OUI (Explicite) | | 1 | | |
| 7 | Pénalité financière pour non exécution (+) | Pénalité du TKm en francs (sans substitution) | Forte : > 40 | Moyenne : 40 | Faible < 40 | | | 2 | |
| 8 | Traitement des grèves SNCF | Suspension des pénalités | NON (explicite) | ND (partielle) | Oui (Explicite) | 1 | | | |
| 9 | Service minimum | Existence d'un service minimum | OUI (défini) | OUI (évoqué) | NON | | 1 | | |
| 2. Clauses incitatives (financières) | | | | | | | | | |
| 2.1. Incitation financière Qualité | | | | | | | | | |
| 10 | Qualité produite - Dureté des incitations financières | Existence dispositif incitation | OUI (dur) | OUI | NON | 1 | | | |
| 11 | Qualité- Importance des masses en jeu | Plafonnement / Montant | NON | OUI (Absolu) | OUI (Relatif) | | | 1 | |
| 12 | Qualité- Affectation du malus | Destinataire (dominant) | Région | Région | Compte commun | | | 1 | |
| 13 | Compensation des critères (+) | Emission structure des pondérations | Faible | Moyenne | Forte | | | 2 | |
| 2.2. Pénalité financière transmission info à AO | | | | | | | | | |
| 14 | Transmission Doc AO - Dureté des incitations financières | Existence pénalités pour retard transmission | OUI | Oui (faible) | NON | | 1 | | |
| 3. Clauses de contrôle | | | | | | | | | |
| 3.1. Transferts de l'information avec l'AO | | | | | | | | | |
| 15 | Contrôle exécution du service | Nb /Type doc exigés | Elevé >3 | Moyen : 2 (TBM ou TBT/RAA) | Faible : 1 | | 1 | | |
| 3.3. Contrôle externe | | | | | | | | | |
| 16 | Certification de la qualité | Procédure de certification | OUI / Envisagée | OUI | NON | | 1 | | |
| 4. Clauses institutionnelles | | | | | | | | | |
| 4.1. Durée / Forme de la Convention | | | | | | | | | |
| 17 | Degré de précision contractuelle | Nb pages : conv + CC | Elevé : >60 | Moyen : [40-60] | Faible : < 40 | | 1 | | |
| 4.2. Autorités régulatrices | | | | | | | | | |
| 18 | Structure pilotage commun | Fréquence des rencontres | Faible : NP / < 2/an | Moyenne =2 /an | Forte : >2/an | | 1 | | |
| 4.3. Procédures résolution conflits | | | | | | | | | |
| 19 | Règlement amiable des litiges | Nb étapes procédure conciliation | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | | |
| 4.4. Culture commune | | | | | | | | | |
| 20 | Témoignage d'une culture commune (+) | Occurrence des passages dans la Convention /Préambule | NON | Oui, Un peu | OUI | | 2 | | |
| Nombre d'occurrences | | | | | | 5 | 11 | 9 | Total |
| Part en % | | | | | | 20,0 | 44,0 | 36,0 | 100 |

Convention TER 1999 : Matrice interprétative Limousin

| N° | Critères | Variables | Autorité | Incitation | Confiance | A | I | C | |
|--|--|---|---|---|---|-------------|-------------|-------------|------------|
| 1. Clauses techniques | | | | | | | | | |
| 1.1. Qualité produite | | | | | | | | | |
| 1 | Degré de précision des directives (+) | Nb de domaines d'objectifs qualité | Elevé : >3 | Moyen : 3 | Faible : <3 | 2 | | | |
| 2 | Degré d'exigence tendancielle | Progression programmée en % | OUI | Non (ou prévu) | NON | | | 1 | |
| 3 | Participation de la SNCF à la définition des niveaux des objectifs | Occurrence dans le texte de la Convention | Pas ou peu : Domaine de la Région / Programmation ex- | Moyenne : Consultation de l'exploitant | Forte : Concertation (Négociation annuelle) | | | 1 | |
| 4 | Surpénalité retard important (> 30') | Existence de pénalité | OUI | NON | NON | | 1 | 1 | |
| 1.2. Continuité du service | | | | | | | | | |
| 5 | Importance de la franchise (+) | Tolérance d'offre non réalisée en % des TKm par an | Faible : < 1,5% | Moyenne :]1,5%-2%[| Forte : > 2% | 2 | | | |
| 6 | Plafond pénalités | Montant maximal annuel des pénalités prédéfini | NON (explicite) | NON | OUI (Explicite) | | 1 | | |
| 7 | Pénalité financière pour non exécution (+) | Pénalité du TKm en francs (sans substitution) | Forte : > 40 | Moyenne : 40 | Faible < 40 | | 2 | | |
| 8 | Traitement des grèves SNCF | Suspension des pénalités | NON (explicite) | ND (partielle) | Oui (Explicite) | | 1 | | |
| 9 | Service minimum | Existence d'un service minimum | OUI (défini) | OUI (évoqué) | NON | | 1 | | |
| 2. Clauses incitatives (financières) | | | | | | | | | |
| 2.1. Incitation financière Qualité | | | | | | | | | |
| 10 | Qualité produite - Dureté des incitations financières | Existence dispositif incitation | OUI (dur) | OUI | NON | | 1 | | |
| 11 | Qualité- Importance des masses en jeu | Plafonnement / Montant | NON | OUI (Absolu) | OUI (Relatif) | | 1 | | |
| 12 | Qualité- Affectation du malus | Destinataire (dominant) | Région | Région | Compte commun | | | 1 | |
| 13 | Compensation des critères (+) | Emiettement structure des pondérations | Faible | Moyenne | Forte | | | 2 | |
| 2.2. Pénalité financière transmission info à AO | | | | | | | | | |
| 14 | Transmission Doc AO - Dureté des incitations financières | Existence pénalités pour retard transmission | OUI | Oui (faible) | NON | | 1 | | |
| 3. Clauses de contrôle | | | | | | | | | |
| 3.1. Transferts de l'information avec l'AO | | | | | | | | | |
| 15 | Contrôle exécution du service | Nb /Type doc exigés | Elevé >3 | Moyen : 2 (TBM ou TBT/RAA) | Faible : 1 | | | 1 | |
| 3.3. Contrôle externe | | | | | | | | | |
| 16 | Certification de la qualité | Procédure de certification | OUI / Envisagée | OUI | NON | | | 1 | |
| 4. Clauses institutionnelles | | | | | | | | | |
| 4.1. Durée / Forme de la Convention | | | | | | | | | |
| 17 | Degré de précision contractuelle | Nb pages : conv + CC | Elevé : >60 | Moyen : [40-60] | Faible : < 40 | | | 1 | |
| 4.2. Autorités régulatrices | | | | | | | | | |
| 18 | Structure pilotage commun | Fréquence des rencontres | Faible : NP / < 2/an | Moyenne =2 /an | Forte : >2/an | | 1 | | |
| 4.3. Procédures résolution conflits | | | | | | | | | |
| 19 | Règlement amiable des litiges | Nb étapes procédure conciliation | 1 | 1 | 2 | | | 1 | |
| 4.4. Culture commune | | | | | | | | | |
| 20 | Témoignage d'une culture commune (+) | Occurrence des passages dans la Convention /Préambule | NON | Oui, Un peu | OUI, insistance | | | 2 | |
| Nombre d'occurrences | | | | | | 4 | 10 | 12 | 26 |
| Part en % | | | | | | 15,4 | 38,5 | 46,2 | 100 |

Total

Convention TER 1997 : Matrice interprétative NPC

| N° | Critères | Variables | Autorité | Incitation | Confiance | A | I | C | | |
|--|--|---|---|---|--|--------------|-----------------------------|------|------|-----|
| 1. Clauses techniques | | | | | | | | | | |
| 1.1. Qualité produite | | | | | | | | | | |
| 1 | Degré de précision des directives (+) | Nb de domaines d'objectifs qualité | Elevé : >3 | Moyen : 3 | Faible : <3 | | | 2 | | |
| 2 | Degré d'exigence tendancielle | Progression programmée en % | OUI | Non (ou prévu) | NON | | | 1 | | |
| 3 | Participation de la SNCF à la définition des niveaux des objectifs | Occurrence dans le texte de la Convention | Pas ou peu : Domaine de la Région / Programmation ex-ante | Moyenne : Consultation de l'exploitant | Forte : Concertation (Négociation annuelle) | | | 1 | | |
| 4 | Surpénalité retard important (> 30') | Existence de pénalité | OUI | NON | NON | | 1 | 1 | | |
| 1.2. Continuité du service | | | | | | | | | | |
| 5 | Importance de la franchise (+) | Tolérance d'offre non réalisée en % des TKm par an | Faible : < 1,5% | Moyenne :]1,5%-2%[| Forte : > 2% | | 2 | | | |
| 6 | Plafond pénalités | Montant maximal annuel des pénalités prédéfini | NON (explicite) | NON | OUI (Explicite) | | 1 | | | |
| 7 | Pénalité financière pour non exécution (+) | Pénalité du TKm en francs (sans substitution) | Forte : > 40 | Moyenne : 40 | Faible < 40 | | 2 | | | |
| 8 | Traitement des grèves SNCF | Suspension des pénalités | NON (explicite) | ND (partielle) | Oui (Explicite) | | 1 | | | |
| 9 | Service minimum | Existence d'un service minimum | OUI (défini) | OUI (évoqué) | NON | | | 1 | | |
| 2. Clauses incitatives (financières) | | | | | | | | | | |
| 2.1. Incitation financière Qualité | | | | | | | | | | |
| 10 | Qualité produite - Dureté des incitations financières | Existence dispositif incitation | OUI (dur) | OUI | NON | | | 1 | | |
| 11 | Qualité- Importance des masses en jeu | Plafonnement / Montant | NON | OUI (Absolu) | OUI (Relatif) | | | 1 | | |
| 12 | Qualité- Affectation du malus | Destinataire (dominant) | Région | Région | Compte commun | | | 1 | | |
| 13 | Compensation des critères (+) | Emiettement structure des pondérations | Faible | Moyenne | Forte | | | 1 | | |
| 2.2. Pénalité financière transmission info à AO | | | | | | | | | | |
| 14 | Transmission Doc AO - Dureté des incitations financières | Existence pénalités pour retard transmission | OUI | Oui (faible) | NON | | | 1 | | |
| 3. Clauses de contrôle | | | | | | | | | | |
| 3.1. Transferts de l'information avec l'AO | | | | | | | | | | |
| 15 | Contrôle exécution du service | Nb /Type doc exigés | Elevé >3 | Moyen : 2 (TBM ou TBT/RAA) | Faible : 1 | | | 1 | | |
| 3.3. Contrôle externe | | | | | | | | | | |
| 16 | Certification de la qualité | Procédure de certification | OUI / Envisagée | OUI | NON | | | 1 | | |
| 4. Clauses institutionnelles | | | | | | | | | | |
| 4.1. Durée / Forme de la Convention | | | | | | | | | | |
| 17 | Degré de précision contractuelle | Nb pages : conv + CC | Elevé : >60 | Moyen : [40-60] | Faible : < 40 | | | 1 | | |
| 4.2. Autorités régulatrices | | | | | | | | | | |
| 18 | Structure pilotage commun | Fréquence des rencontres | Faible : NP / < 2/an | Moyenne =2 /an | Forte : >2/an ou informel | | | 1 | | |
| 4.3. Procédures résolution conflits | | | | | | | | | | |
| 19 | Règlement amiable des litiges | Nb étapes procédure conciliation | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | | | |
| 4.4. Culture commune | | | | | | | | | | |
| 20 | Témoignage d'une culture commune (+) | Occurrence des passages dans la Convention /Préambule | NON | Oui, Un peu | OUI | | | 2 | | |
| | | | | | | Total | | | | |
| Convention 1997 | | | | | | | 1 | 8 | 17 | 26 |
| Avenants | | | | | | | 3,8 | 30,8 | 65,4 | 100 |
| | | | | | | | Nombre d'occurrences | | | |
| | | | | | | | Part en % | | | |

| Convention TER 1997 : Matrice interprétative PDL | | | | | | | | | |
|--|--|---|---|---|---|------------|-------------|-------------|--------------|
| N° | Critères | Variabiles | Autorité | Incitation | Confiance | A | I | C | |
| 1. Clauses techniques | | | | | | | | | |
| 1.1. Qualité produite | | | | | | | | | |
| 1 | Degré de précision des directives (+) | Nb de domaines d'objectifs qualité | Elevé : >3 | Moyen : 3 | Faible : <3 | | | 2 | |
| 2 | Degré d'exigence tendancielle | Progression programmée en % | OUI | Non (ou prévu) | NON | | | 1 | |
| 3 | Participation de la SNCF à la définition des niveaux des objectifs | Occurrence dans le texte de la Convention | Pas ou peu : Domaine de la Région / Programmation ex-ante | Moyenne : Consultation de l'exploitant | Forte : Concertation (Négociation annuelle) | | | 1 | |
| 4 | Surpénalité retard important (> 30') (+) | Existence de pénalité | OUI | NON | NON | | 1 | 1 | |
| 1.2. Continuité du service | | | | | | | | | |
| 5 | Importance de la franchise (+) | Tolérance d'offre non réalisée en % des TKm par an | Faible : < 1,5% | Moyenne :]1,5%-2%[| Forte : > 2% | | | 2 | |
| 6 | Plafond pénalités | Montant maximal annuel des pénalités prédéfini | NON (explicite) | NON | OUI (Explicite) | | | 1 | |
| 7 | Pénalité financière pour non exécution (+) | Pénalité du TKm en francs (sans substitution) | Forte : > 40 | Moyenne : 40 | Faible < 40 | | | 2 | |
| 8 | Traitement des grèves SNCF | Suspension des pénalités | NON (explicite) | ND (partielle) | Oui (Explicite) | | | 1 | |
| 9 | Service minimum | Existence d'un service minimum | OUI (défini) | OUI (évoqué) | NON | | | 1 | |
| 2. Clauses incitatives (financières) | | | | | | | | | |
| 2.1. Incitation financière Qualité | | | | | | | | | |
| 10 | Qualité produite - Dureté des incitations financières | Existence dispositif incitation | OUI (dur) | OUI | NON | | | 1 | |
| 11 | Qualité- Importance des masses en jeu | Plafonnement / Montant | NON | OUI (Absolu) | OUI (Relatif) | | | 1 | |
| 12 | Qualité- Affectation du malus (+) | Destinataire (dominant) | Région | Région | Compte commun | | | | |
| 13 | Compensation des critères (+) | Emiettement structure des pondérations | Faible | Moyenne | Forte | | | 1 | |
| 2.2. Pénalité financière transmission info à AO | | | | | | | | | |
| 14 | Transmission Doc AO - Dureté des incitations financières | Existence pénalités pour retard transmission | OUI | Oui (faible) | NON | | | 1 | |
| 3. Clauses de contrôle | | | | | | | | | |
| 3.1. Transferts de l'information avec l'AO | | | | | | | | | |
| 15 | Contrôle exécution du service | Nb /Type doc exigés | Elevé >3 | Moyen : 2 (TBM ou TBT/RAA) | Faible : 1 | | 1 | | |
| 3.3. Contrôle externe | | | | | | | | | |
| 16 | Certification de la qualité | Procédure de certification | OUI / Envisagée | OUI | NON | | | 1 | |
| 4. Clauses institutionnelles | | | | | | | | | |
| 4.1. Durée / Forme de la Convention | | | | | | | | | |
| 17 | Degré de précision contractuelle | Nb pages : conv + CC | Elevé : >60 | Moyen : [40-60] | Faible : < 40 | | 1 | | |
| 4.2. Autorités régulatrices | | | | | | | | | |
| 18 | Structure pilotage commun | Fréquence des rencontres | Faible : NP / < 2/an | Moyenne =2 /an | Forte : >2/an | | | 1 | |
| 4.3. Procédures résolution conflits | | | | | | | | | |
| 19 | Règlement amiable des litiges | Nb étapes procédure conciliation | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | | |
| 4.4. Culture commune | | | | | | | | | |
| 20 | Témoignage d'une culture commune (+) | Occurrence des passages dans la Convention /Préambule | NON | Oui, Un peu | OUI | | | 2 | |
| Nombre d'occurrences | | | | | | 1 | 4 | 20 | Total |
| Part en % | | | | | | 4,0 | 16,0 | 80,0 | 25 |
| Part en % | | | | | | 4,0 | 16,0 | 80,0 | 100 |

| Convention TER 1997 : Matrice interprétative PACA | | | | | | | | | |
|--|--|--|---|---|---|-------------|-------------|-------------|------------|
| N° | Critères | Variables | Autorité | Incitation | Confiance | A | I | C | |
| 1. Clauses techniques | | | | | | | | | |
| 1.1. Qualité produite | | | | | | | | | |
| 1 | Degré de précision des directives (+) | Nb de domaines d'objectifs qualité | Elevé : >3 | Moyen : 3 | Faible : <3 | | 2 | | |
| 2 | Degré d'exigence tendancielle | Progression programmée en % | OUI | Non (ou prévu) | NON | | | 1 | |
| 3 | Participation de la SNCF à la définition des niveaux des objectifs | Occurrence dans le texte de la Convention | Pas ou peu : Domaine de la Région / Programmation ex-ante | Moyenne : Consultation de l'exploitant | Forte : Concertation (Négociation annuelle) | 1 | | | |
| 4 | Surpénalité retard important (> 30') | Existence de pénalité | OUI | NON | NON | | 1 | 1 | |
| 1.2. Continuité du service | | | | | | | | | |
| 5 | Importance de la franchise (+) | Tolérance d'offre non réalisée en % des TKm par an | Faible : < 1,5% | Moyenne :]1,5%-2%[| Forte : > 2% | | | 2 | |
| 6 | Plafond pénalités | Montant maximal annuel des pénalités prédéfini | NON (explicite) | NON | OUI (Explicite) | | 1 | | |
| 7 | Pénalité financière pour non exécution (+) | Pénalité du TKm en francs (sans substitution) | Forte : > 40 | Moyenne : 40 | Faible < 40 | 2 | | | |
| 8 | Traitement des grèves SNCF | Suspension des pénalités | NON (explicite) | ND (partielle) | Oui (Explicite) | 1 | | | |
| 9 | Service minimum | Existence d'un service minimum | OUI (défini) | OUI (évoqué) | NON | 1 | | | |
| 2. Clauses incitatives (financières) | | | | | | | | | |
| 2.1. Incitation financière Qualité | | | | | | | | | |
| 10 | Qualité produite - Dureté des incitations financières | Existence dispositif incitation | OUI (dur) | OUI | NON | 1 | 1 | | |
| 11 | Qualité- Importance des masses en jeu | Plafonnement / Montant | NON | OUI (Absolu) | OUI (Relatif) | | 1 | | |
| 12 | Qualité- Affectation du malus | Destinataire (dominant) | Région | Région | Compte commun | 1 | 1 | | |
| 13 | Compensation des critères (+) | Emission structure des pondérations | Faible | Moyenne | Forte | 1 | | | |
| 2.2. Pénalité financière transmission info à AO | | | | | | | | | |
| 14 | Transmission Doc AO - Dureté des incitations financières | Existence pénalités pour retard transmission | OUI | Oui (faible) / Prévu dans les 12 mois | NON | | 1 | | |
| 3. Clauses de contrôle | | | | | | | | | |
| 3.1. Transferts de l'information avec l'AO | | | | | | | | | |
| 15 | Contrôle exécution du service | Nb /Type doc exigés | Elevé >3 | Moyen : 2 (TBM ou TBT/RAA) | Faible : 1 | | 1 | | |
| 3.3. Contrôle externe | | | | | | | | | |
| 16 | Certification de la qualité | Procédure de certification | OUI / Envisagée | OUI | NON | 1 | | | |
| 4. Clauses institutionnelles | | | | | | | | | |
| 4.1. Durée / Forme de la Convention | | | | | | | | | |
| 17 | Degré de précision contractuelle | Nb pages : conv + CC | Elevé : >60 | Moyen : [40-60] | Faible : < 40 | 1 | | | |
| 4.2. Autorités régulatrices | | | | | | | | | |
| 18 | Structure pilotage commun | Fréquence des rencontres | Faible : NP / < 2/an | Moyenne =2 /an | Forte : >2/an | | 1 | | |
| 4.3. Procédures résolution conflits | | | | | | | | | |
| 19 | Règlement amiable des litiges | Nb étapes procédure conciliation | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | | |
| 4.4. Culture commune | | | | | | | | | |
| 20 | Témoignage d'une culture commune (+) | Occurrence des passages dans la Convention /Préambule | NON | Oui, Un peu | OUI | | 2 | | |
| Nombre d'occurrences | | | | | | 11 | 13 | 4 | 28 |
| Part en % | | | | | | 39,3 | 46,4 | 14,3 | 100 |

Convention TER 1997 : Matrice interprétative Rhône-Alpes

| N° | Critères | Variables | Autorité | Incitation | Confiance | A | I | C | |
|--|--|---|---|---|---|-------------|-------------|------------|--------------|
| 1. Clauses techniques | | | | | | | | | |
| 1.1. Qualité produite | | | | | | | | | |
| 1 | Degré de précision des directives (+) | Nb de domaines d'objectifs qualité | Elevé : >3 | Moyen : 3 | Faible : <3 | | 2 | | |
| 2 | Degré d'exigence tendancielle | Progression programmée en % | OUI | Non (ou prévu) | NON | | | 1 | |
| 3 | Participation de la SNCF à la définition des niveaux des objectifs | Occurrence dans le texte de la Convention | Pas ou peu : Domaine de la Région / Programmation ex-ante | Moyenne : Consultation de l'exploitant | Forte : Concertation (Négociation annuelle) | 1 | | | |
| 4 | Surpénalité retard important (> 30') | Existence de pénalité | OUI | NON | NON | 1 | | | |
| 1.2. Continuité du service | | | | | | | | | |
| 5 | Importance de la franchise (+) | Tolérance d'offre non réalisée en % des TKm par an | Faible : < 1,5% | Moyenne :]1,5%-2%[| Forte : > 2% | | 2 | | |
| 6 | Plafond pénalités | Montant maximal annuel des pénalités prédéfini | NON (explicite) | NON | OUI (Explicite) | 1 | | | |
| 7 | Pénalité financière pour non exécution (+) | Pénalité du TKm en francs (sans substitution) | Forte : > 40 | Moyenne : 40 | Faible < 40 | | 2 | | |
| 8 | Traitement des grèves SNCF | Suspension des pénalités | NON (explicite) | ND (partielle) | Oui (Explicite) | | 1 | | |
| 9 | Service minimum | Existence d'un service minimum | OUI (défini) | OUI (évoqué) | NON | | 1 | | |
| 2. Clauses incitatives (financières) | | | | | | | | | |
| 2.1. Incitation financière Qualité | | | | | | | | | |
| 10 | Qualité produite - Dureté des incitations financières | Existence dispositif incitation | OUI (dur) | OUI | NON | | | 1 | |
| 11 | Qualité- Importance des masses en jeu | Plafonnement / Montant | NON | OUI (Absolu) | OUI (Relatif) | | 1 | | |
| 12 | Qualité- Affectation du malus | Destinataire (dominant) | Région | Région | Compte commun | 1 | 1 | | |
| 13 | Compensation des critères (+) | Emission structure des pondérations | Faible | Moyenne | Forte | 1 | | | |
| 2.2. Pénalité financière transmission info à AO | | | | | | | | | |
| 14 | Transmission Doc AO - Dureté des incitations financières | Existence pénalités pour retard transmission | OUI | OUI (faible) | NON | 1 | | | |
| 3. Clauses de contrôle | | | | | | | | | |
| 3.1. Transferts de l'information avec l'AO | | | | | | | | | |
| 15 | Contrôle exécution du service | Nb /Type doc exigés | Elevé >3 | Moyen : 2 (TBM ou TBT/RAA) | Faible : 1 | 1 | | | |
| 3.3. Contrôle externe | | | | | | | | | |
| 16 | Certification de la qualité | Procédure de certification | OUI / Envisagée | OUI | NON | 1 | | | |
| 4. Clauses institutionnelles | | | | | | | | | |
| 4.1. Durée / Forme de la Convention | | | | | | | | | |
| 17 | Degré de précision contractuelle | Nb pages : conv + CC | Elevé : >60 | Moyen : [40-60] | Faible : < 40 | 1 | | | |
| 4.2. Autorités régulatrices | | | | | | | | | |
| 18 | Structure pilotage commun | Fréquence des rencontres | Faible : NP / < 2/an | Moyenne =2 /an | Forte : >2/an | 1 | | | |
| 4.3. Procédures résolution conflits | | | | | | | | | |
| 19 | Règlement amiable des litiges | Nb étapes procédure conciliation | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | | |
| 4.4. Culture commune | | | | | | | | | |
| 20 | Témoignage d'une culture commune (+) | Occurrence des passages dans la Convention /Préambule | NON | Oui, Un peu | OUI | 2 | | | |
| Nombre d'occurrences | | | | | | 13 | 11 | 2 | Total |
| Part en % | | | | | | 50,0 | 42,3 | 7,7 | 26 |
| | | | | | | | | | 100 |

ANNEXE 3

Analyse des Conventions de 1997 par critère : tableaux de synthèse

- Lexique des abréviations utilisées dans nos tableaux -

- B-M : bonus / malus
- BSC : baromètre suivi qualité
- CLAL : Comités Locaux d'Action de Ligne
- CC : cahier des charges
- CCConv : convention
- H : horaire
- Nb : nombre
- Nbx : nombreux
- QP : qualité produite
- RAA : rapport annuel d'activité
- Rém : rémunération
- Rg : régionales
- TBM : tableau de bord mensuel
- TBT : tableau de bord trimestriel
- Var : variation

1. Objectifs qualité produite et qualité perçue - Conventions TER 1997 Régions / SNCF -

| | | Alsace | Centre | Limousin | NPC | Pays de Loire | PACA | Rhône-Alpes |
|--|------------------------|--|--|---|---|---|---|--|
| Participation SNCF à définition niveau des objectifs à atteindre | | Contrat annuel d'objectifs dont engagements de qualité de service | Négociation annuelle des objectifs à atteindre | Négociation annuelle des objectifs à atteindre | Concertation. Région & SNCF définissent précist nv qualité à atteindre | Normes fixées d'un commun accord entre les parties | Exigences de qualité définies par la Région | Les critères de qualité de service sont définis au CC |
| Degré exigence initiale | | Finement organisé : Annexe non fournie | ND Avenant 1° semestre 1997 : Annexe3 | ? | Non quantifiées Objet d'étude pdt 3 ans expérimentation | - | OUI Etape transitoire 1° semestre 1997 : seuls obj 1 et 2 | OUI CC.25. |
| Qualité produite : Thèmes retenus | Nombre (2) | 9 [5] | 4 [5] | 4 [5] | 5 [2] | 0 [0] | 4 [3] | 5 [3] |
| | Liste | <ul style="list-style-type: none"> - Délai d'attente au guichet - Info changements d'horaires (2 items) - Info en cas retard - Régularité - Taux de fraude - Propreté gares - Propreté et confort des trains - Disponibilité des automates | <ul style="list-style-type: none"> - Ponctualité - Service bord trains et cars - Services en gares - Préparation au voyage | <ul style="list-style-type: none"> - Ponctualité - Service à bord des trains et des autocars - Services gare - Prestations clientèles | <ul style="list-style-type: none"> - Régularité - Nvx services, nvx matériels - Correspondance avec autres TC - Services substitution - Info voyageurs | AUCUN Avenant dans les 6 mois, « convention annexe » | <ul style="list-style-type: none"> - Réalisation de l'offre - Ponctualité - Qualité service trains - Qualité services gares | <ul style="list-style-type: none"> - Réalisation de l'offre - Ponctualité - Qualité service trains - Qualité services gares - Remise documents à AO |
| Qualité perçue | Prise en compte | NON | NON | OUI | NON / Oui Avenant2-06/1999 : ISC | NON | OUI | OUI |
| | Nature prise en compte | - | - | Point Zéro / cabinet extérieur | - | - | Baromètre : ISC CC5. Art.13 | Baromètre : BSC CC.6.2. |
| | Comité de ligne | CLA Locaux (1) Grande importance | NON | NON | NON / Oui Avenant2-06/1999 | NON | NON | NON ? |
| Assurance qualité | | NON | NON | NON | NON / Oui Avenant2-06/1999 Plan qualité évoqué | NON | OUI PAQ, ISO9000 | OUI PAQ, ISO9000 |

(1) CAL : Comité d'animation de ligne. (2) Entre crochets, nombre normalisé d'items.

2. Continuité du service - Conventions TER 1997 Régions / SNCF-

| | Alsace | Centre | Limousin | NPC (2) | Pays de Loire | PACA | Rhône-Alpes |
|---|--|--|---|---|---|--|--|
| Définition cas force majeure | NON | NON | NON | NON | NON | NON | OUI indirectement CC.7. |
| Pénalité par Tkm en franc - Non substitution - Substitution (1) | OUI Charges variables Non mises en œuvre | 20F C.2.3.2. | 40F / Tkm 8F / Car-Km Si substitution, 20 F/ Tkm | NON / OUI Si préavis, 4 tarifs (350KF-200KF/jour) selon le trafic concerné et le niveau maintenu; Sans préavis, 40F ou 25F | 15 F / Tkm supprimé et non compensé | 40F + coût km charges infrastructure | 40F / 25F Retard >30' : 25 F/TKm |
| Plafonnement des pénalités | NON | NON | ? | NON | NON | NON | NON |
| Franchise offre TKm annuelle | 70 000 TKm (1.2%) | ND | 20 000 Km (0,57%) | Neutralisation 4 jours de service 2° urgence | Oui. Tolérance, jusqu'à 50% offre | 50 000 TKm/ Trim (3%) | 1 750 KF/Trim. (70 000TKm, 25F) (1.7%) |
| Service de substitution (1) | Evoqué, non défini | Evoqué, non défini « La SNCF assure à ses frais » | Evoqué, non défini Info Région (cause, objet, csq, mesures prises) + Mesures continuité service + Info public en temps utile par tt moyens disponibles | NON / OUI si préavis, 4 niveaux de service programmés | Evoqué, non défini En f° des moyens effectivement disponible + Info Région sv substitution | OUI, défini Si NRO pour grève, programme spécial (flux D-T, lignes précisées) CC-Annexe2 | Evoqué, non défini + Info préventive clientèle si perturbations programmées |
| Pondération dans l'ensemble des critères Soumis à Bonus-Malus | NON | NON | NON | NON | NON | NON | NON – Indépendant |
| Evolution tendancielle programmée (baisse franchise) | NON | NON | NON | NON | NON | NON | NON |
| Particularités | | | CC Annexe non fournies | (2) Absent convention / Avenant2-06/1999 | Pénalités seulement si plus de 50% offre supprimée et non remplacée cause mouvements sociaux SNCF | | Application progressive, 97:30% ; 98: 50% ; 99: 100% du montant calculé |

(1) : NRO : non réalisation de l'offre.

3. Régularité du trafic - Conventions TER 1997 Régions / SNCF-

| | Alsace | Centre | Limousin | NPC | Pays de Loire | PACA | Rhône-Alpes |
|--|--------------------------|--------------------------------------|------------------------|---|--|--------------------------------------|---|
| Définition du retard au terminus en mn | 5 | 5 | 5 | 5 | NP | 5 | 5 |
| Pondération dans bonus-malus en % | NP Annexe non fournie | 50 | CC Annexe non fournie | NON Indépendant | NP | 33 | 11.1 |
| Objectif initial (en %) | NP | 92 | 92% train 90% car | 93.2 +/- 1.5 | NP | 85 +/- 1 | 93% +/-1pt |
| Montant maximal des pénalités en F francs / an | NP | NON | CC Annexe | 3 000 KF 20KF / 0.1 pt Retard > 30' : sur-pénalité de 15F/TKm | NP | 500 KF | 1 250 KF Retard >30' : 25 F/TKm |
| Evolution tendancielle programmée initialement (hausse objectif) | NP | NON | NON | NON convention / OUI,Avenant2 | NP | NON | NON |
| Objectif à la fin convention (en %) | NP | NON | NON | 94% | NP | NON | NON |
| Particularités | NP Annexe non fournie | Prépondérance du critère ponctualité | CC Annexe non fournies | Critère absent dans la Convention. Précisé par l'avenant 2-06/1999 | Rien dans la convention. Programme mesure qualité – Avenant dans les 6 mois | Prépondérance du critère ponctualité | Asymétrie du calcul du B-M : Maxi B : 850 KF ; Maxi M : 1250 KF |

4. Clauses incitatives financières, qualité produite et information de l'AO - Conventions TER 1997 SNCF/Régions -

| | | Alsace | Centre | Limousin | NPC | Pays de Loire | PACA | Rhône-Alpes |
|--|--|-----------------------------|---|---|--|---------------|--|--|
| Incitation financière qualité | Existence | OUI | OUI | OUI | NON/ OUI, Avenant2-06/1999 | NON | OUI Seulement pour ponctualité l'hiver 1997/98 | OUI Application progressive, 1997:30% ; 1998: 50% ; 1999: 100% du montant calculé |
| | Plafonnement Malus-Bonus francs / an En % des recettes | NP Annexe non fournie | Relatif [-3%+6%] de l'objectif de recettes | Absolu : 765 KF (116 623 €). 1,45% | Régularité : NON | - | Absolu par critère 15 KF. 1,43% | Absolu par critère Total : 11 250KF 0,5% |
| | Destinataire du malus (dominant) | NP Annexe non fournie | Versement à compte spécial Malus en totalité, Bonus à 40% (60% à SNCF) | Compte spécial modernisation TER 80%/ 20% Région - Gestion paritaire - | Compte modernisation 80%/ 20% Région | - | Région | Région |
| | Compensation des critères | NP | Oui | Oui | - | - | Non | Non |
| | Mécanisme Bonus-Malus (B-M) | NP Annexe non fournie | Système unique de degré général de réalisation, Nq = (Réalisé/Prévu) B-M en % recettes selon grille Annexe2 | NP Annexe non fournie | Continuité : Pénalités NRO Ponctualité : B-M | - | Chaque objectif qualité est affecté d'un B-M maximal | OUI. Généralement à partir hiver 1997/98 Pénalité pour critères 1 et 5. BM pour autres. |
| Système d'incitation Information AO | Prévu | NON | OUI | OUI | NON | NON | OUI (12 mois au plus tard) | OUI |
| | Liste documents soumis à pénalité | - | C.5.1 /C.5.2 | CC. 10.4 /10.5. | - | - | NP | CC. 8.Tab322/323 |
| | Montant pénalités retard francs KF | - | Si retard > 1 semaine = 5000F/jour/Doc | 2000F / jour retard + 3000F / document non fiable | - | - | NP | 1° liste (TBM) : 20 KF/ Jour ouvrable 2° liste (RA) : 15 KF / jour ouvrable Maxi Pénalités/an : 5 MF |

5. Dispositif d'information et de pilotage de l'autorité organisatrice - Conventions TER 1997 Régions / SNCF-

| | Alsace | Centre | Limousin | NPC | Pays de la Loire | PACA | Rhône-Alpes |
|--|--|---|--|--|--|--|---|
| Nombre de documents | 4 | 2 | 0 | 0/3 Précisé Av5-06/2000 | 2/3 Avenant sous 3 mois | 2 | Nombreux |
| Nature des documents (1) | TBM RAA Bilan PACC-an Evaluation Modif sv | - TBT - RAA | Mise à profit période expérimentation déf° contenu & forme TB TBM / RAA | - TBT - RAA - Prévisions fi et trafic / Analyses prospectives marché, Inv, envir Evt conjoncturels Mois | - Evt conjoncturels Mois - TBM : Avenant - RAA : Avenant | - TBT (avenant sous 6 mois) - RAA | - TBM - RAA - Plan action com - BSC - Etudes modif° offre |
| Format pré convenu des documents | NON | NON | NP CC non transmis | NON | NP | NON Avenant dans les 6 mois TBT | NON TBM (délai de 6 mois) + vague pour RAA Pcp : Format informatique |
| Délai maxi transmission TBM /TBT/ RAA | courantM+3/ A+8M | T+3M/ A+6M | M+2 semaines / RAA : 15 mai | NP | NP | T+1M / A+5M | M+30 / A+4M |
| Particularités | Annexes non fournies | Déroulement exercice programmé, tab bord échéances | Contrat annuel : Obj évolut° sv ; PACC, Etudes, devis charges | Convention succincte – Cascade d'avenants | Pas d'engagement sur niveau qualité Info AO vague | Format informatique + possible – SIG Région | Aucune précision sur les instances de pilotage, reste est tjrs précis |
| Délai prévenance avant audit minima | NP | NP | NP | NP | NP | NP | NP |
| Durée convention | 3+2 | 3+2 | 2+2 | 3+2 | 3+2 | 3+2 | 3+2 |
| Nb de pages (Conv + CC (+Annexes)) | 17+19 (?) | 24+0 (60) | 40+0 (?) | 16+0 (8) | 43+0 (?) | 30+45 (?) | 27+54 (?) |
| Structure de pilotage | NP | Comité Suivi. 2fois/an mini dont PDT Crgx et Pdt CESR | CRS 2fois/an mini | Informel 2/an C.3 Avenant5 : Comité pilotage 4/an mini CST ; CRTV | Comité suivi : 1/Trim. | CRS 2fois/an mini | NP |
| Règlement amiable : Nb niveaux / délais conciliation | 1 / 3 mois | 1 / NP | 2 (1 + Experts) / NP | 1 / NP Très court | 1 / NP | 1 / NP | 1 / NP |
| Culture commune | OUI Préambule | Oui, peu « nv partenariat Région/ SNCF » | OUI Préambule | OUI Préambule | OUI Préambule | OUI Préambule, mais situation initiale préoccupante | NON Préambule « rationnel légal » |

(1) : TBM : Tableau de bord mensuel ; TBT : Tableau de bord trimestriel ; RAA : Rapport annuel d'activité ; BASC : Baromètre Satisfaction Clientèle ; CRS : Comité régional de suivi.

ANNEXE 4

Analyse des Conventions 2002 par critère : tableaux de synthèse

1. Objectifs qualité produite et qualité perçue - Conventions TER 2002 Conventions 2002 Régions / SNCF -

| | | Alsace (3) | Centre | Limousin | NPC | Pays de Loire | PACA | Rhône-Alpes |
|--|--|---|---|---|--|--|---|---|
| Participation SNCF à définition niveau des objectifs à atteindre | | Négociation annuelle Contrat d'objectifs | Programmation des objectifs en f° réalisé N-1 et normes de progression contractualisées | Négociation annuelle | Négociation « AO+SNCF définissent précisément » | - | Concertation | Objectifs fixés par la Région |
| Qualité produite : Thèmes retenus | Nombre (1) | 7 [5] | 5 [6] | 4 [5] | 3 [3] | 0 [0] | 5 [4] | 5 [3] |
| | Liste | <ul style="list-style-type: none"> - Ponctualité - Services transversaux - Trains régionaux - Autocars - Grandes gares - Autres gares - Points arrêt routier | <ul style="list-style-type: none"> - Ponctualité - Information des voyageurs - Service à bord des trains et des cars - Service en gare - Préparation au voyage | <ul style="list-style-type: none"> - Ponctualité des circulations, - Service à bord des trains et des autocars, - Services en gare - Prestations clientèles | <ul style="list-style-type: none"> - Réalisation de l'offre - Ponctualité - Information des usagers <p>[Avenant sous 24 mois : introduction critères qualité supplémentaires]</p> | Avenant dans les 6 mois | <ul style="list-style-type: none"> - Réalisation de l'offre - Ponctualité - Qualité services trains - Qualité services gares - Qualité services cars | <ul style="list-style-type: none"> - Réalisation de l'offre - Ponctualité - Qualité services trains - Qualité services gares - Respect du calendrier de remise à l'AO des documents convenus |
| Qualité perçue | Prise en compte | NON / Oui (2) | NON / Oui (2) | OUI | NON | NON / Possibilité envisagée | Envisagée pour 2003 | OUI |
| | Nature prise en compte | BSC (2) | BSC (2) | | Observatoire de la Qualité de service, mesures trim. (2) | - | - | BSC |
| | Comité de ligne (4) | NON / Oui (2) CL(local)AL | NON / Oui (2) | NON / Oui (2) Comité de pôles | OUI 13 en pratique | NON / Oui (2) Mise en place progressive | OUI CAL | NON / Oui (2) 12 groupes territoriaux... |
| Assurance qualité | OUI 3 lignes certifiées NF (2) | NON / Oui Ligne car label NF(2) | NON / ? | NON / ? | NON / ? | OUI Plan action performance Normes NF | OUI ISO9000 - PAQ 4 lignes certifiées NF (2) | |
| Plafonnement Malus-Bonus | Relatif +/- 2% recettes Montant maxi 2002 : 302 K€ | Relatif -1% à 2% objectif de recettes de l'année | Absolu Maxi 152 449 € | Absolu Maxi 510 K€ Régularité seulement | Absolu Maxi 400 K€ | Absolu Maxi 450 K€ | Absolu Maxi 1 750 K€ | |

(1) Entre crochets, nombre normalisé d'items.

(2) Informations prises sur le web.

(3) Projet de référentiel qualité pour 2003. Annexe 6.1 du cahier des charges.

(4) CAL : Comité d'animation de ligne.

2. Continuité du service - Conventions TER 2002 Régions / SNCF -

| | Alsace | Centre | Limousin | NPC | Pays de Loire | PACA | Rhône-Alpes |
|---|---|--|--|--|---|---|---|
| Définition cas force majeure | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui |
| Assimilation grèves SNCF à force majeure | Non | Non | OUI. Neutralisation mesure QP | Non | NON explicite | NON explicite | Non. Neutralisation pendant 2H des pénalités |
| Pénalité par Tkm en euro - Non substitution - Substitution | 6.50 3.93 | 300 000 + 6 300 000 + 2 | 6 3 | 9 (sans préavis) 5 (avec préavis) | 3 € si seuil de 55% de l'offre non assuré et non remplacé (1) | 7 0 | 6 à 8 selon défaillance - 1€ si substitution |
| Plafonnement des pénalités | Non | Non | Non | Non | Non | NON explicite | NON explicite |
| Franchise offre TKm annuelle | 1% | 3% | 3% | 20 000TKm/an + 400 000 euros | - | 2.15% | 1.5% à 1.1% |
| Pondération dans l'ensemble des critères Soumis à Bonus-Malus | 60% 28% (2) | Indépendant | Indépendant | Indépendant | - | Indépendant | Indépendant |
| Evolution tendancielle programmée (baisse franchise) | Non | Oui 0.05% / an | Non | Non | Non | Non | Oui 0.1%/an |
| Service « minimum » | Non | OUI Programme minimum de circulation en situation perturbée. Fréquence et lignes prioritaires | Non | OUI « Plan de transport d'urgence » : 4 degrés quand suppression avec préavis | OUI | OUI Programme minimum de circulation en situation perturbée. Fréquence et lignes prioritaires | OUI « plan d'urgence » minima 40% offre |
| Particularités | (2) Nouveau référentiel prévu pour 2003. Dédommagement voyageur évoqué CC.5.3. | | Pénalité de 1.3 euro pour TKm routier supprimé | Système de dédommagement des voyageurs | (1) Franchise de pénalité pour les perturbations affectant moins de 45% du trafic | | Incitation à réaliser plan urgence : pénalité réduite de 1€ |

3. Régularité du trafic - Conventions 2002 Conventions 2002 TER Régions / SNCF -

| | Alsace | Centre | Limousin | NPC | Pays de Loire | PACA | Rhône-Alpes |
|---|--------------------------------------|--|-----------------------------------|---------------------------------------|---|---|---|
| Définition régularité (mn retard terminus) | 2 min à partir 2003 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Pondération dans bonus-malus en % | 28 | 60 | Faible | - | - | 44 | 37 |
| Objectif initial (en %) | 93% (1) | Fonction réalisation 2001 – 90% minima | 92% Train 90% Car | 94 +/- 1,5 | - | 87 % +/- 1 | 91.2% +/- 1 |
| Montant maximal des pénalités en euros TTC / an | 180 000 | OUI, tout critère : - 1% objectif de recettes | OUI, tout critère : 152 449€ | 510 000 Linéarité | - | 225 000 | 650 000 Linéarité |
| Evolution tendancielle programmée (hausse objectif) | - | OUI Fonction réalisation N-1 : + 1-3 points | - | - | - | ? | OUI 0.2 point/an |
| Objectif à la fin convention | - | NON | - | - | - | ? | 92% |
| Particularités | Nouveau référentiel prévu pour 2003. | Objectif f° du niveau réalisé en N-1 : 80-85% : + 3 points 85-88% : + 2 points + 88% : + 1 pt | Suivi spécifique des retards >30' | Sur-pénalité pour Retard >30' : 5€/Km | Référentiel qualité prévu, mais envisagé seulement pour 2004. | Distinction suivant type de trafic : - DT : 150 000 - Toutes:75 000 | Bonus ou malus attribué chaque mois (80 000 euros) Bonus 15 000 euros versé même lorsque obj atteint |

(1) Thèse de S. HERVIER.

4. Clauses incitatives financières, qualité produite et information de l'AO - Conventions TER 2002 Régions / SNCF -

| | | Alsace | Centre | Limousin | NPC | Pays de Loire | PACA | Rhône-Alpes |
|--|---|--|---|---|---|--|--|---|
| Incitation financière qualité | Existence | OUI | OUI | OUI | OUI | Indirectement : intéressement à la performance éco | OUI | OUI |
| | Plafonnement Malus-Bonus francs / an Equivalent des recettes 2001 | Relatif +/- 2% recettes. Mmaxi 2002: 302 K€ Equivalent 0,6% | Relatif -1% à 2% recettes | Absolu.152 449 € Equivalent 1,6% | Absolu. Maxi 510 K€ Régularité seulement Equivalent 0,64% | Absolu. Maxi 400 K€ Equivalent 1% | Absolu. Maxi 450K€ Hors continuité Equivalent 0,6% | Absolu. Maxi 1 750 000 € Equivalent 1,3% |
| | Destinataire du malus (dominant) | Région | Compte qualité conjoint. Limitation : 1 million €/an Reste +/- Région | Région | Abondement à un système dédommagement des voyageurs prévu pour 1/09/2002 | Région | Région | Région |
| | Compensation des critères | OUI | OUI | OUI | NON (en 2002) | OUI | NON | NON |
| | Mécanisme Bonus-Malus (B-M) | Valeur d'un point définie en euros Chaque critère = nb maxi de point. Attribution nb de point f° niveau de conformité mesuré. | Niveau d'un indicateur unique : moyenne pondérée pour chacun des 5 indicateurs réalisé / attendu | 47 objectifs, dits « services de référence ». Montant B-M fonction du nb de point d'écart réalisé /objectif annuel. 2 valeurs du point de B-M : 1524€ / 763 €. | Continuité : - avec préavis : 34 000 à 60 000 €/jour - sans préavis 9 euros par Tkm, si substitution 5 € Régularité : B-M selon réalisation en % objectif de référence +/- 1.5% | Performance éco, non pas qualité. Variation d'un indicateur unique : contribution régionale an HT/ nb VKm an Var 2pts (0-8%) = var BM 100 000 € | Somme attribuée par critère. Bonus ou malus selon la réalisation en % de l'objectif de référence +/- 1 ou 2 % | Montant maxi attribué par indicateur. Mesure de l'écart réalisation / objectif fixé. Bonus (faible) versé même lorsque obj atteint. |
| Système d'incitation Information AO | Prévu | OUI | OUI | OUI | Non prévue | Non prévue | Non prévue | OUI |
| | Liste documents soumis à pénalité | 3 : TBM TBT RAA | Annexe 8 : Nbx TBM, TBT, RAA, Doc fin prév., Plan com°, Tarifs voyageurs... | Annexe11 TBB, RAA, Comptages, Réclamations voyageurs | - | - | - | CC : Tab 29.1. Seuls doc de suivi exécution contrat : T BM, RAA, TBT |
| | Montant pénalités retard euros | RAA : 45 000 TBM & TBT : 15 000 | 300 €/ jour ouvré | 300€ / jour retard 455 € / doc. non fiable | - | - | - | 2000 euros/ jour / document manquant Maxima 300 000 euros / an |

5. Dispositif d'information et de pilotage de l'autorité organisatrice - Conventions TER 2002 Régions / SNCF -

| | Alsace | Centre | Limousin | NPC | Pays de la Loire | PACA | Rhône-Alpes |
|---|--|---|--|---|---|---|---|
| Nombre documents | 3 C.2.4.1. | Nombreux C10.1.1. / Annexe 5 | 2 Annexe 11/12 | Nombreux C13.1. / Annexe5 | 2 C.231. / | 2 CC7 / Annexe7 | 3 familles de documents |
| Nature des documents (1) | - TBM - TBT - RAA | Financiers / Trafic / Actions | - TBM - RAA Comptages / Réclamations voyageurs | - Notes conjoncturelles - TBT - RAA | - Evt conjoncturels - TBM : Avenant CC8 Délai de 3 mois ? - RAA | - TBM - RAA | Suivi exécution contrat : TBM, TBT, RAA Plans action & études Descriptifs élt service |
| Format pré convenu des documents | Contenu listé, précis CC. art.8 « a minima les items » | OUI Présentés Annexe 5 Nombreux doc. | Contenu listé Pas préformat Annexe 12 | Contenu listé, Annexe 5 Quelques doc. préformat | Reformulation en cours. Réexamen modèle 2001 expérimentation pour TBM Annexe7 | TBM, Contenu listé, Annexe 7 - CA - Produits - Ind. Qualité - Réclamations - Agressions | Liste des documents (nombreux) Exemple de RAA et TBM Pas préformat Annexe 9,5. |
| Délai transmission TBM | Deux mois | 15 jours | 4 semaines | 30 jours | NP – TBM à définir dans les 3 mois | 30 jours | 30 jours |
| Audit : Délai minima prévenance | Non précisé | 4 jours ouvrés | 10 jours ouvrés | 7 jours ouvrés | 30 jours | 10 jours ouvrés | 10 jours |
| Durée convention | 8 | 5 | 10 | 6 | 6 | 5 | 5 |
| Achèvement convention (Nb pages avec CC) | 30+31+ ? (61) | 28+0+100 (28+) | 43+0+ 250 (43) | 43+0+100 (43) | 33+13+100 (46) | 39+18+100 (57) | 42+30+200 (72) |
| Structure de pilotage | Instance régionale sillons ferroviaires | Comité pilotage TER Bimestriel | Comité pilotage Réunion mensuelle | - Comité pilotage 2/an - Comité suivi 4/an - Comités techniques | Comité de suivi 2 fois/ an | - Comité ad hoc qualité - CAL | Dialogue AO/Exploitant Trim Conférence des sillons, ad hoc |
| Règlement amiable litige : nb niveaux / délais conciliation | 1 / 3 mois | 2 / 1 mois | 2 / NP | 1 / 2 (+1) mois | 1 / 2 mois | 2 / 2 mois | 2 / NP |
| Culture commune | Oui Préambule | NON. Absence de Préambule | Oui Préambule | Oui Préambule | Oui Préambule | Oui Préambule | Non. Préambule « rationnel-légal » |
| Particularités | Déf° très précise des items minima attendus | | Annexes 11 et 12 non communiquées | Fichiers informatiques demandés Structure pilotage complexe | Aucun délai de publication Faible obligation de contenu | Absence TBT | |

(1) TBM : Tableau de bord mensuel ; TBT : Tableau de bord trimestriel ; RAA : Rapport annuel d'activité ; CAL : Comité animation de ligne

6. Dispositions financières et comptables - Conventions 2002 Régions / SNCF -

| | | Alsace | Centre | Limousin | NPC | Pays de Loire | PACA | Rhône-Alpes |
|---------------------------------------|---|---|--|---|---|--|---|---|
| Source | | C-Titre4 CC-Art7 | C-Titre7 | C-Titre4 Art24 à 27 | C-Titre5 | C-Titre5 | C-Titre6 | C-Titre4 Annexe 7 |
| Objectif pluriannuel de recettes (OR) | | Règle. OR déterminé en f° : composante tendancielle, modif offre, divers (tarifs, conjoncture) | OR fixé chaque année conjointement après proposition SNCF 7.2.3. | Règle. Montant absolu prédéterminé (+ 1%/ an ≈) Rencontre en 2006 | OR fixé chaque année par les parties sur proposition SNCF | OR déterminé conjointement par Région et SNCF lors du devis C.5.2.2. | OR décidé annuellement par négociation sur proposition SNCF | OR revalorisé en f° ΔPIB en volume : >2,2% : OR +1,6% ; <0%:OR +0,5% ; linéaire. Si > 2 ans suite+3%, règles spéciale. |
| Recettes | Formule partage risque commercial SNCF/ Région | +/- 2% : 50-50 +/- 2 à 4% : 75-25 +/- 4 à 6% : 100-0 < +/- 6% : Rencontre | Non prévue | Large prise charge par AO | +/- 2% : 50-50 +/-2 à +/-4% : 100-0 +/- 4% : Rencontre | +/- 4% : 50-50 + 4 à +6 % : 40-60 -4 à-6 % : 60-40 +/-6 % : Rencontre | Obj mini SNCF : 93% de l'OR - > 93%, 50-50 - +/- 7%, rencontre | > 3% : 50-50 +/- 3% : 100-0 -3 à - 5% : 0-100 < -5 % : Rencontre |
| | Commentaire | Faible tolérance de variance. Asymétrie du partage défaveur SNCF | - | Grande tolérance de variance. Déficit supportés par AO. | Faible tolérance de variance. Asymétrie du partage défaveur SNCF | Très grande tolérance de variance. Asymétrie en faveur de la Région | Grande tolérance de variance pour OR, mais symétrie du partage | Asymétrie en faveur de la SNCF |
| Charges | C2 Non forfaitisées | Refacturé ad valorem | Dont info & plan de communication, | Dont charges d'info et de communication non récurrentes | Inclus le minimum | Compensation euro près | Dont mise œuvre tarifications Rg, coûts vandalisme, marquage matériel TER... | Compensation euro pour euro |
| | C1 - Forfaitisées - Nature de pondération indexation | P : coef de majoration : - 52 % IndM coût H ind méca & électrique - 24 % IndT salaire secteur tertiaire - 16 % IndM prix construction et TP - 3 % IndM SYNTEC - 3 % IndM fioul dom - 2% IndM prix élect | $CF_N = CF_{N-1} * [\Delta P] - 0,01CST_{N-1}$ - 42% IndM coût H ind méca & élect - 38 % IndM salaire secteur transport - 14 % IndM prix construction et TP - 3 % IndM fioul - 3% IndM prix élect | - 55 % IndM salaire secteur transport - 20 % IndM coût H ind méca- élect - 17,5 % IndM prix constr et TP - 4% IndM gazole - 2,5% SYNTEC - 1% IndMp élect | - 50 % IndM salaire secteur transport - 23% IndM coût H ind méca & élect - 22% IndM prix construc et TP - 3,7 prix élect - 1,3 IndM fioul | $CF_N = C0 * [0,05 + 0,95 * \Delta P]$ - 50% IndM coût H ind méca & élect - 30 % IndM salaire secteur transport - 15 % IndM prix construction et TP - 3 % IndM fioul - 2% IndM prix élect | C1 * Δ moy Ind N/2002 de : - 47% IndM coût H ind méca & élect - 29% IndT salaire secteur tertiaire RS6S - 12% IndM prix construction et TP - 7 % IndM SYN - 3% IndM prix élect - 2 % IndM fioul dom | C1 * Δ moy Ind N/2002 de : - 52 % IndM coût H ind méca & élect - 24 % IndM salaire secteur transport - 11% IndM prix construction et TP - 7% Ind SYNTEC - 3 % IndM fioul dom - 3% IndM prix élect |
| | Incitation à la baisse des charges | OUI $C1_N = C1_{N-1} * (P - 0,001)$ P : index en % | OUI Baisse de 1%/an des charges de structure CST | NON | OUI Comparaison Index et Δ PIB nominal A<B : A ; A>B : moyenne AB | NON | OUI Indexation différenciée des frais de structure $N = 2002 * (0,96 * RS6S_{iv} 2002) + 0,04$ | NON |
| Rémunération exploitant | Comprise dans C1 | Comprise dans C1 (implicite) | En sus : 2,146% de C1 | Comprise dans C1 | En sus : Rém service : 2% C1 ; Rém risque : 1,25% C1 | En sus : % des charges C1 2002 : 3,2% ; 2003: 3,4% ; 2004: 3,6% ; 2005: 3,7% | En sus : % des charges C1 : 3% en 2002 ; 3,5% après | |
| Particularités | - Grande précision - Protection intérêts Région : partage risque recettes, abs rémunération SNCF, incitation à baisse C1 | - Pas intéressement aux recettes - Incitation à la baisse des charges | Programmation obj. intéressement aux recettes, mais large prise charge par AO. Risque industriel compensé faiblement | Mix négociation d'OR, Fort intéressement aux recettes, Plafonnement indexation C1 | Mix négociation d'OR, instit fine rém exploitant et protection des intérêts de la Région | - Grande précision - Incitative à baisse charges - Sensible aux aléas recettes & charges | Très favorable à la SNCF : - Partage du risque commercial - % rémunération exploitant élevé - Pas incitation ↘charges | |

| | | Alsace | Centre | Limousin | NPC | Pays de Loire | PACA | Rhône-Alpes |
|--------------------------------|----------------------------|---|--|---|---|--|--|--|
| Recettes | Modalités de définition OR | A | I _C | A | I _C | I _C | I _C | A |
| | Tolérance d'écart / OR | A | - | C | A | C | C | I |
| | Imputation déficit / OR | I _A | - | C | A | A _i | C | C |
| Charges | Incitation à baisse C1 | I _A | I _A | C | I _A | C | I _A | C |
| | Etendue de C2 | C | A | I | C | C | I | C |
| Rémunération exploitant | | | | | | | | |
| Mode de calcul | | A | A | I _C | A | I | C | C |
| Global | | A_i | I_A | C | A_i | C_i | C_i | C |
| Particularités | | <ul style="list-style-type: none"> - Grande précision - Protection intérêts de la Région : partage risque recettes, abs rémunération exploitant, incitation à baisse C1 | <ul style="list-style-type: none"> - Pas intéressement aux recettes - Incitation à la baisse des charges | <ul style="list-style-type: none"> - Grande précision Pas d'intéressement aux recettes - % rémunération SNCF faible | <ul style="list-style-type: none"> Mix négociation d'OR, Fort intéressement aux recettes, Plafonnement indexation C1 | <ul style="list-style-type: none"> Mix négociation d'OR, instit fine rém exploitant et protection des intérêts de la Région | <ul style="list-style-type: none"> - Grande précision - Incitative à baisse charges - Sensible aux aléas recettes & charges | <ul style="list-style-type: none"> Très favorable à la SNCF : - Partage du risque commercial - % rémunération exploitant élevé - Pas incitation à baisse charges |

ANNEXE 5

**Analyse des effets d'apprentissages
entre les Conventions de 1997 et de 2002**

| Conventions TER 2002 | | | | | | | |
|----------------------|------------|------------|--------------|---------|-----------------|--------------|--------------|
| Nombre d'items | Autorité | Incitation | Confiance | Moyenne | Ecart-type (ET) | ET / Moyenne | Total |
| Alsace | 18 | 12 | 11,0 | 13,7 | 3,1 | 0,2 | 41,0 |
| Centre | 20 | 12 | 9,0 | 13,7 | 4,6 | 0,3 | 41,0 |
| Limousin | 6 | 12 | 23,0 | 13,7 | 2,1 | 0,2 | 41,0 |
| NPC | 16 | 11 | 14,0 | 12,3 | 9,5 | 0,8 | 41,0 |
| PDL | 2 | 10 | 25,0 | 12,3 | 9,5 | 0,8 | 37,0 |
| PACA | 13 | 13 | 16,0 | 14,0 | 1,4 | 0,1 | 42,0 |
| Rhône-Alpes | 25 | 8 | 8,0 | 13,7 | 8,0 | 0,6 | 41,0 |
| Total | 100 | 78 | 106,0 | 94,7 | 12,0 | 0,1 | 284,0 |
| Total en % | 35 | 27 | 37,3 | | | | 100,0 |
| Moyenne | 14,3 | 11,1 | 15,1 | | | | |
| Ecart-type (ET) | 7,4 | 1,6 | 6,2 | | | | |
| ET/Moyenne | 0,5 | 0,1 | 0,4 | | | | |

| Conventions TER 2002 | | | |
|----------------------|-----------|-------------|-------------|
| Part en % | Autorité | Incitation | Confiance |
| Alsace | 44 | 29 | 26,8 |
| Centre | 49 | 29 | 22,0 |
| Limousin | 15 | 29 | 56,1 |
| NPC | 39 | 27 | 34,1 |
| PDL | 5 | 27 | 67,6 |
| PACA | 31 | 31 | 38,1 |
| Rhône-Alpes | 61 | 20 | 19,5 |
| Total en % | 35 | 27,5 | 37,3 |

| Conventions TER 1997 | | | | |
|----------------------|-----------|------------|-------------|--------------|
| Nombre d'items | Autorité | Incitation | Confiance | |
| Alsace | 7 | 10 | 6,0 | |
| Centre | 5 | 11 | 9,0 | |
| Limousin | 4 | 10 | 12,0 | |
| NPC | 1 | 8 | 17,0 | |
| PDL | 1 | 4 | 20,0 | |
| PACA | 11 | 13 | 4,0 | |
| Rhône-Alpes | 13 | 11 | 2,0 | |
| Total | 42 | 67 | 70,0 | 179,0 |
| Total en % | 23 | 37 | 39,1 | 100,0 |
| Moyenne | 6,0 | 9,6 | 10,0 | |
| Ecart-type (ET) | 4,3 | 2,7 | 6,2 | |
| ET/Moyenne | 0,7 | 0,3 | 0,6 | |

| Conventions TER 1997 | | | |
|----------------------|-------------|------------|-----------|
| Part en % | Autorité | Incitation | Confiance |
| Alsace | 30,0 | 44 | 26 |
| Centre | 20,0 | 44 | 36 |
| Limousin | 15,0 | 39 | 46 |
| NPC | 4,0 | 31 | 65 |
| PDL | 4,0 | 16 | 80 |
| PACA | 40,0 | 46 | 14 |
| Rhône-Alpes | 50,0 | 42 | 8 |
| Total en % | 23,3 | 37 | 39 |

| Conventions TER 2002/1997 | | | | |
|---------------------------|-----------|------------|-----------|--------------------|
| Variation en points | Autorité | Incitation | Confiance | Moyenne algébrique |
| Alsace | 14 | -15 | 1 | 10,0 |
| Centre | 29 | -15 | -14 | 19,3 |
| Limousin | 0 | -10 | 10 | 6,7 |
| NPC | 35 | -4 | -31 | 23,3 |
| PDL | 1 | 11 | -12 | 6,0 |
| PACA | -9 | -15 | 24 | 16,0 |
| RA | 11,0 | -22,5 | 12 | 15,0 |
| Total | 12 | -10 | -2 | 13,8 |

ANNEXE 6

**Matrices interprétatives des Conventions TER de Rhône-Alpes 2007-2014 et de
PACA 2007-2016.**

| REGION RHÔNE-ALPES | | EVOLUTION | | | CONVENTION 2007 - 2014 | | | | | CONVENTION 2002 - 2006 | | | |
|---|--|------------|------------|-------------------|---|--|--|-------------------------|----------------------|------------------------|---|--|--|
| N° Critères | Variables | 2002-2006 | 2007-2014 | Sens évolution | Autorité | Incitation | Confiance | Valeur | Art/ Cnv ou CdC | Code | Autorité | Incitation | Confiance |
| 1 CLAUSES TECHNIQUES | | | | | | | | | | | | | |
| 1.1 Qualité produite | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Degré de précision des directives | Incitation | Autorité | Vers l'Autorité | Elevé >4 | Moyen 3-4 | Faible <3 | 6 | 33/Cnv | 1 | Elevé >4 | Moyen 3-4 | Faible <3 |
| 2 | Degré d'exigence tendancielle | Autorité | Autorité | Idem | Oui | Non ou en glissement sur N-1 | Non | Evolution | CdC C5.1, 2 et 3 | 1 | Oui | Non ou en glissement sur N-1 | Non |
| 3 | Participation de la SNCF à la définition des niveaux d'objectifs | Autorité | Confiance | Vers la Confiance | Fort - Dominante de la R ou programmation ex ante | Moyenne : Consultation de l'exploitant | Faible - Codécision (Négociation annuelle) | Négo | 34.2/Cnv | 3 | Fort - Dominante de la R ou programmation ex ante | Moyenne : Consultation de l'exploitant | Faible : Codécision (Négociation annuelle) |
| 1.2 Continuité du service | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | Importance de la franchise | Autorité | Autorité | Idem | Faible < 2 % | Moyenne 2 - 3 % | Forte > 3 % | 1% | 43.1/Cnv | 1 | Faible < 2 % | Moyenne 2 - 3 % | Forte > 3 % |
| 5 | Plafond pénalités | Confiance | Confiance | Idem | Non (explicite) | Non | Oui (explicite) | 5,5% | 43.1/Cnv | 3 | Non (explicite) | Non | Oui (explicite) |
| 6 | Degré d'exigence tendancielle | Autorité | Confiance | Vers la Confiance | Oui | Non | Non | | 43.1/Cnv | 3 | Oui | Non | Non |
| 7 | Pénalité financière pour non-exécution | Autorité | Autorité | Idem | Forte > 6 € train-km | Moyenne = 6 € train-km | Faible < 6 € train-km | 6 - 7 € mais réductions | 43.1/Cnv 43.4/Cnv | 1 | Forte > 6 € train-km | Moyenne = 6 € train-km | Faible < 6 € train-km |
| 8 | Traitement des grèves SNCF | Autorité | Confiance | Vers la Confiance | Non (explicite) | Non | Oui (explicite) | Assimilé force majeure | 40/Cnv | 3 | Non (explicite) | Non | Oui (explicite) |
| 9 | Service minimum | Incitation | Autorité | Vers l'Autorité | Oui et il est organisé | Oui, il est évoqué | Non | Niveaux A, B et C | 42/Cnv | 1 | Oui et il est organisé | Oui, il est évoqué | Non |
| 2 CLAUSES INCITATIVES (FINANCIERES) | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Incitation financière à qualité | | | | | | | | | | | | | |
| 10 | Qualité produite - Dureté des incitations financières | Autorité | Autorité | Idem | Oui (dur) | Oui | Non | Oui | 23.1/CdC | 1 | Oui (dur) | Oui | Non |
| 11 | Qualité - Importance des masses en jeu | Incitation | Incitation | Idem | Oui (absolu élevé) | Oui (absolu bas) | Oui (relatif) | -1,5 M€/an | 23.1/CdC | 2 | Oui (absolu élevé) | Oui (absolu bas) | Oui (relatif) |
| 12 | Qualité - Affectation du malus | Autorité | Autorité | Idem | Région | Région | Compte commun | A confirmer | 23/CdC | 1 | Région | Région | Compte commun |
| 13 | Compensation des critères | Autorité | Autorité | Idem | Nulle ou faible | Moyenne | Forte | A confirmer | 23/CdC | 1 | Nulle ou faible | Moyenne | Forte |
| 2.2 Pénalité financière transmission info à AO | | | | | | | | | | | | | |
| 14 | Transmission docs AO - Dureté des incitations financières | Autorité | Autorité | Idem | Oui (dur) | Oui | Non | Oui | 3-X/CdC | 1 | Oui (dur) | Oui | Non |
| 15 | Transmission docs AO - Dureté des incitations financières | Autorité | Autorité | Idem | Forte > 10 000 € | Moyenne | Aucune | 1 000 €/jour-doc | 3-X/CdC | 1 | Forte > 10 000 € | Moyenne | Aucune |
| 3 CLAUSES DE CONTRÔLE | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 Transferts de l'information avec l'AO | | | | | | | | | | | | | |
| 16 | Contrôle d'exécution du service | Autorité | Autorité | Idem | Elevé > 3 | Moyen 3 (TBM / TBT / RAA) | Faible 2 (TBM ou TBT + RAA) | 52 docs/ an | 3-X/CdC | 1 | Elevé > 3 | Moyen 3 (TBM / TBT / RAA) | Faible 2 (TBM ou TBT + RAA) |

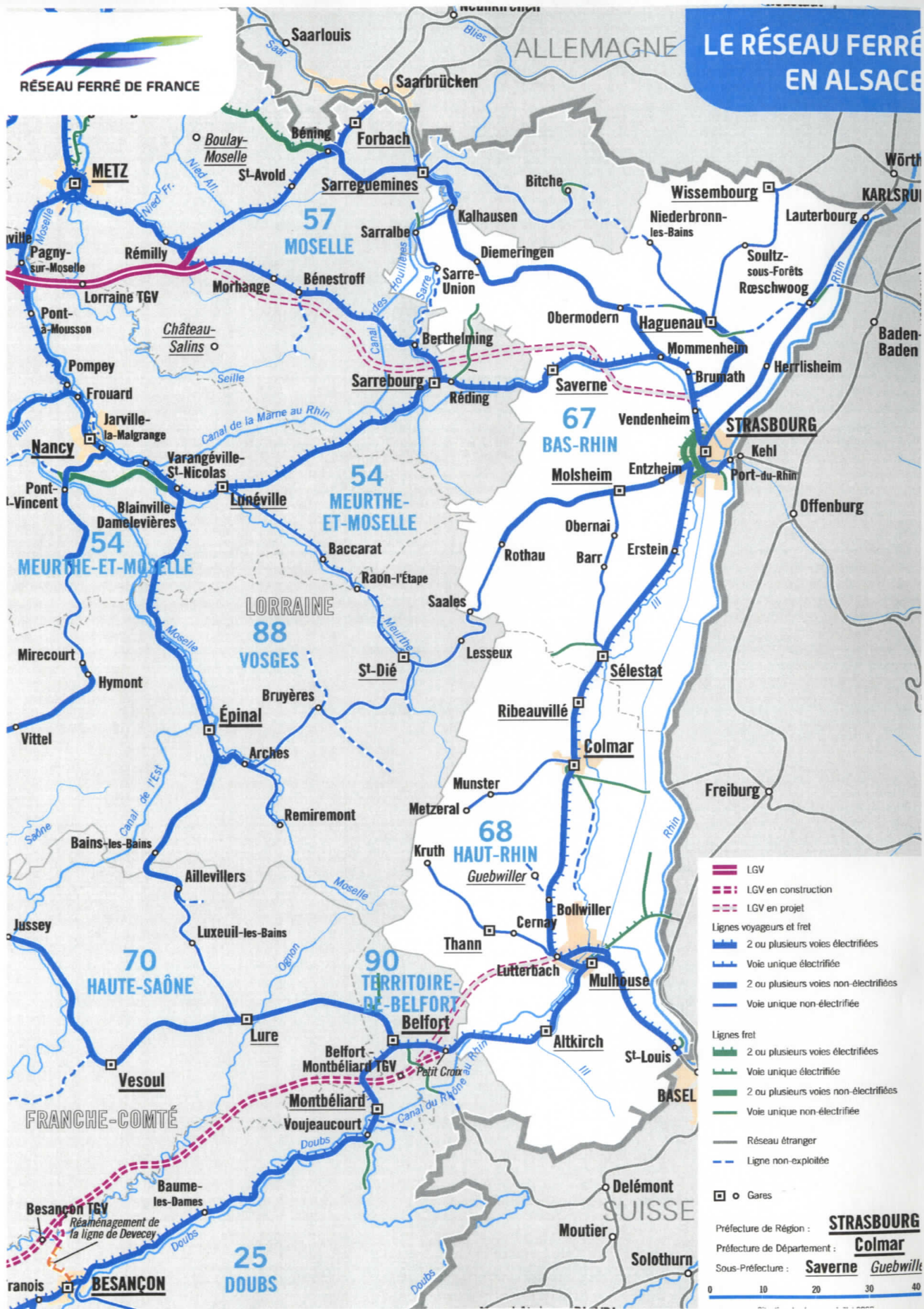
| REGION RHÔNE-ALPES | | EVOLUTION | | | CONVENTION 2007 - 2014 | | | | | CONVENTION 2002 - 2006 | | | |
|--------------------|--|------------|---|-------------------|--------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|----------------|------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| N° Critères | Variables | 2002-2006 | 2007-2014 | Sens évolution | Autorité | Incitation | Confiance | Valeur | Ar/ Cnv ou CdC | Code | Autorité | Incitation | Confiance |
| | | 17 | Délai de transmission TBM à AO, en mois | Incitation | Incitation | Idem | Faible < 1 | Moyen 1 | Elevé > 1 | | Voir | 3-X/CdC | 2 |
| 3.2 | Supervision directe par l'AO | | | | | | | | | | | | |
| 18 | Délai de prévenance, en jours, avant audit | Incitation | Autorité | Vers l'Autorité | Faible < 8 | Moyenne 8 - 11 | Forte > 11 | 5 | Ch2-V/Conv | 1 | Faible < 8 | Moyenne 8 - 11 | Forte > 11 |
| 3.3 | Contrôle externe | | | | | | | | | | | | |
| 19 | Procédure de certification | Incitation | Incitation | Idem | Oui / Envisagée | Oui | Non | AFNOR | 23/CdC | 2 | Oui / Envisagée | Oui | Non |
| 4 | CLAUSES ADAPTATIVES | | | | | | | | | | | | |
| 20 | Existence de conditions de résiliation | Incitation | Confiance | Vers la Confiance | Oui | Non, autres dispositions précises | Non, peu de dispositions adaptatives | CLAUSES DE conciliation et recours | 7/Cnv 75/Cnv | 3 | Oui | Non, autres dispositions précises | Non, peu de dispositions adaptatives |
| 5 | CLAUSES INSTITUTIONNELLES | | | | | | | | | | | | |
| 5.1 | Durée / Forme de la Convention | | | | | | | | | | | | |
| 21 | Nb d'années | Autorité | Confiance | Vers la Confiance | Courte = 5 ans | Moyenne 5 -6 ans | Longue > 6 ans | 8 ans | 6/Cnv | 3 | Courte = 5 ans | Moyenne 5 -6 ans | Longue > 6 ans |
| 22 | Degré de précision contractuelle | Autorité | Autorité | Idem | Elevé > 70 | Moyen 50 -70 | Faible < 50 | Cnv=77 CdC=? | Cnv | 1 | Elevé > 70 | Moyen 50 -70 | Faible < 50 |
| 5.2 | Autorités régulatrices | | | | | | | | | | | | |
| 23 | Structure pilotage commun | Confiance | Confiance | Idem | Faible Non précisé ~ < 3x / an | Moyenne 3x / an | Forte > 3x / an | 12x:Comité de pilotage | 74.2/Conv | 3 | Faible Non précisé ~ < 3x / an | Moyenne 3x / an | Forte > 3x / an |
| 5.3 | Procédure résolution conflits | | | | | | | | | | | | |
| 24 | Règlement amiable des litiges | Confiance | Autorité | Vers l'Autorité | 1 | 1 | 2 | 1 | 75/Cnv | 1 | 1 | 1 | 2 |
| 25 | Règlement des litiges | Confiance | Confiance | Idem | Court < 2 | Moyen 2 | Long > 2 | 4 mois | 75/Cnv | 3 | Court < 2 | Moyen 2 | Long > 2 |
| 5.4 | Culture commune | | | | | | | | | | | | |
| 26 | Témoignage d'une culture commune | Autorité | Confiance | Vers la Confiance | Non | Un peu | Oui | § 3, 4, 6 et 8 sur 15 §. | Préamb/Cnv | 3 | Non | Un peu | Oui |

| REGION PACA | | EVOLUTION | | | CONVENTION 2007 - 2016 | | | | | CONVENTION 2002 - 2006 | | | |
|---|--|---|------------|----------------|------------------------|--|--|--|--------------------------|-------------------------|--|--|--|
| N° Critères | Variables | 2002-2006 | 2007-2016 | Sens évolution | Autorité | Incitation | Confiance | Valeur | Art/ Cnv ou CdC | Autorité | Incitation | Confiance | |
| 1 CLAUSES TECHNIQUES | | | | | | | | | | | | | |
| 1.1 Qualité produite | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Degré de précision des directives | Nb de domaines d'objectifs qualité | Incitation | Incitation | Idem | Elevé >4 | Moyen 3-4 | Faible <3 | 4 critères | III, 1.2/Cnv | Elevé >4 | Moyen 3-4 | Faible <3 |
| 2 | Degré d'exigence tendancielle | Progression programmé en % | Confiance | Incitation | Vers l'Autorité | Oui | Non ou en glissement sur N-1 | Non | De fait ils évoluent | Non | Oui | Non ou en glissement sur N-1 | Non |
| 3 | Participation de la SNCF à la définition des niveaux d'objectifs | Occurrence dans le texte de la Convention | Confiance | Confiance | Idem | Peu : Domaine de la R ou programmation ex ante | Moyenne : Consultation de l'exploitant | Faible : Codécision (Négociation annuelle) | "Compétence s croissées" | IV/Cnv | Peu : Domaine de la R ou programmation ex ante | Moyenne : Consultation de l'exploitant | Faible : Codécision (Négociation annuelle) |
| 1.2 Continuité du service | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | Importance de la franchise | Tolérance de t-km non-réalisés, en % de l'offre par an | Incitation | Incitation | Idem | Faible < 2 % | Moyenne 2 - 3 % | Forte > 3 % | 2,1% | Annexe 4 Critère 1a | Faible < 2 % | Moyenne 2 - 3 % | Forte > 3 % |
| 5 | Plafond pénalités | Montant maximal annuel des pénalités prédéfini | Autorité | Confiance | Vers la Confiance | Non (explicite) | Non | Oui (explicite) | 550 k€ | CdC VII 17.4 | Non (explicite) | Non | Oui (explicite) |
| 6 | Degré d'exigence tendancielle | Réduction programmée de la franchise, en % | Incitation | Confiance | Vers la Confiance | Oui | Non | Non | - | - | Oui | Non | Non |
| 7 | Pénalité financière pour non-exécution | Pénalité du t-km en € HT (sans substitution) | Autorité | Autorité | Idem | Forte > 6 € train-km | Moyenne = 6 € train-km | Faible < 6 € train-km | 7 €/train-km ou 14 € | Ann 4 ou délib. n°/na | Forte > 6 € train-km | Moyenne = 6 € train-km | Faible < 6 € train-km |
| 8 | Traitement des grèves SNCF | Suspension des pénalités | Autorité | Autorité | Idem | Non (explicite) | Non | Oui (explicite) | SNCF paie pour grève | | Non (explicite) | Non | Oui (explicite) |
| 9 | Service minimum | Existence d'un service minimum | Autorité | Incitation | Vers la Confiance | Oui et il est organisé | Oui, il est évoqué | Non | MC | | Oui et il est organisé | Oui, il est évoqué | Non |
| 2 CLAUSES INCITATIVES (FINANCIERES) | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Incitation financière à qualité | | | | | | | | | | | | | |
| 10 | Qualité produite - Dureté des incitations financières | Existence de dispositif d'incitation | Autorité | Incitation | Vers la Confiance | Oui (dur) | Oui | Non | 0,55 million € | Annexe 4 Critère 2 et 3 | Oui (dur) | Oui | Non |
| 11 | Qualité - Importance des masses en jeu | Plafonnement / Montant | Incitation | Incitation | Idem | Oui (absolu élevé) | Oui (absolu bas) | Oui (relatif) | | | Oui (absolu élevé) | Oui (absolu bas) | Oui (relatif) |
| 12 | Qualité - Affectation du malus | Destinataire (dominant) | Autorité | Autorité | Idem | Région | Région | Compte commun | | | Région | Région | Compte commun |
| 13 | Compensation des critères | Emission de la structure des pondérations | Autorité | Autorité | Idem | Nulle ou faible | Moyenne | Forte | | | Nulle ou faible | Moyenne | Forte |
| 2.2 Pénalité financière transmission info à A0 | | | | | | | | | | | | | |
| 14 | Transmission docs AO - Dureté des incitations financières | Existence du dispositif d'incitation | Confiance | Confiance | Idem | Oui (dur) | Oui | Non | | | Oui (dur) | Oui | Non |
| 15 | Transmission docs AO - Dureté des incitations financières | Montant des pénalités pour retard en € TTC pour le rapport annuel | Confiance | Confiance | Idem | Forte > 10 000 € | Moyenne | Aucune | | | Forte > 10 000 € | Moyenne | Aucune |

| REGION PACA | | EVOLUTION | | | CONVENTION 2007 - 2016 | | | | | CONVENTION 2002 - 2006 | | |
|--|--|------------|------------|-------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|----------------------|-----------------|-----------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| N° Critères | Variables | 2002-2006 | 2007-2016 | Sens évolution | Autorité | Incitation | Confiance | Valeur | Art/ Cnv ou CdC | Autorité | Incitation | Confiance |
| 3 CLAUSES DE CONTRÔLE | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 Transferts de l'information avec l'AO | | | | | | | | | | | | |
| 16 | Contrôle d'exécution du service Nb/ type de doc exigés | Confiance | Autorité | Vers l'Autorité | Elevé > 3 | Moyen 3 (TBM / TBT / RAA) | Faible 2 (TBM ou TBT + RAA) | Plusieurs | CdC Annexe 7 | Elevé > 3 | Moyen 3 (TBM / TBT / RAA) | Faible 2 (TBM ou TBT + RAA) |
| 17 | Contrôle d'exécution du service Délai de transmission TBM à AO, en mois | Incitation | Confiance | Vers la Confiance | Faible < 1 | Moyen 1 | Elevé > 1 | 2 mois | II.4.1/ Cnv | Faible < 1 | Moyen 1 | Elevé > 1 |
| 3.2 Supervision directe par l'AO | | | | | | | | | | | | |
| 18 | Audit externe Délai de prévenance, en jours, avant audit | Incitation | Confiance | Vers la Confiance | Faible < 8 | Moyenne 8 - 11 | Forte > 11 | 10 jours ouvrables | II.4.1/ Cnv | Faible < 8 | Moyenne 8 - 11 | Forte > 11 |
| 3.3 Contrôle externe | | | | | | | | | | | | |
| 19 | Certification de la qualité Procédure de certification | Incitation | Confiance | Vers la Confiance | Oui / Envisagée | Oui | Non | | - | Oui / Envisagée | Oui | Non |
| 4 CLAUSES ADAPTATIVES | | | | | | | | | | | | |
| 20 | Rupture de la convention Existence de conditions de résiliation | Incitation | Incitation | Idem | Oui | Non, autres dispositions précises | Non, peu de dispositions adaptatives | | | Oui | Non, autres dispositions précises | Non, peu de dispositions adaptatives |
| 5 CLAUSES INSTITUTIONNELLES | | | | | | | | | | | | |
| 5.1 Durée / Forme de la Convention | | | | | | | | | | | | |
| 21 | Durée Nb d'années | Autorité | Confiance | Vers la Confiance | Courte = 5 ans | Moyenne 5 - 6 ans | Longue > 6 ans | 10 ans | I.3.1/ Cnv | Courte = 5 ans | Moyenne 5 - 6 ans | Longue > 6 ans |
| 22 | Degré de précision contractuelle Nb de pages : Conv + CdC | Incitation | Autorité | Vers l'Autorité | Elevé > 70 | Moyen 50 - 70 | Faible < 50 | Cnv+CdC=65 + Annexes | - | Elevé > 70 | Moyen 50 - 70 | Faible < 50 |
| 5.2 Autorités régulatrices | | | | | | | | | | | | |
| 23 | Structure pilotage commun Fréquence des rencontres | Autorité | Autorité | Idem | Faible Non précisé - < 3x / an | Moyenne 3x / an | Forte > 3x / an | > 2 | IV.6/Cnv | Faible Non précisé - < 3x / an | Moyenne 3x / an | Forte > 3x / an |
| 5.3 Procédure résolution conflits | | | | | | | | | | | | |
| 24 | Règlement amiable des litiges Procédure retenue en nb d'étapes | Confiance | Confiance | Idem | 1 | 1 | 2 | 2 | Cnv X.2 | 1 | 1 | 2 |
| 25 | Règlement des litiges Délai de conciliation en nb de mois | Incitation | Confiance | Vers la Confiance | Court < 2 | Moyen 2 | Long > 2 | 4,5 mois | Cnv X.2 | Court < 2 | Moyen 2 | Long > 2 |
| 5.4 Culture commune | | | | | | | | | | | | |
| 26 | Témoignage d'une culture commune Occurrence des passages dans la Convention / Préambule | Confiance | Confiance | Idem | Non | Un peu | Oui | 7 § sur 21 §. | Préamb/Cnv | Non | Un peu | Oui |

ANNEXE 7

Cartes des réseaux ferroviaires TER des Régions expérimentatrices

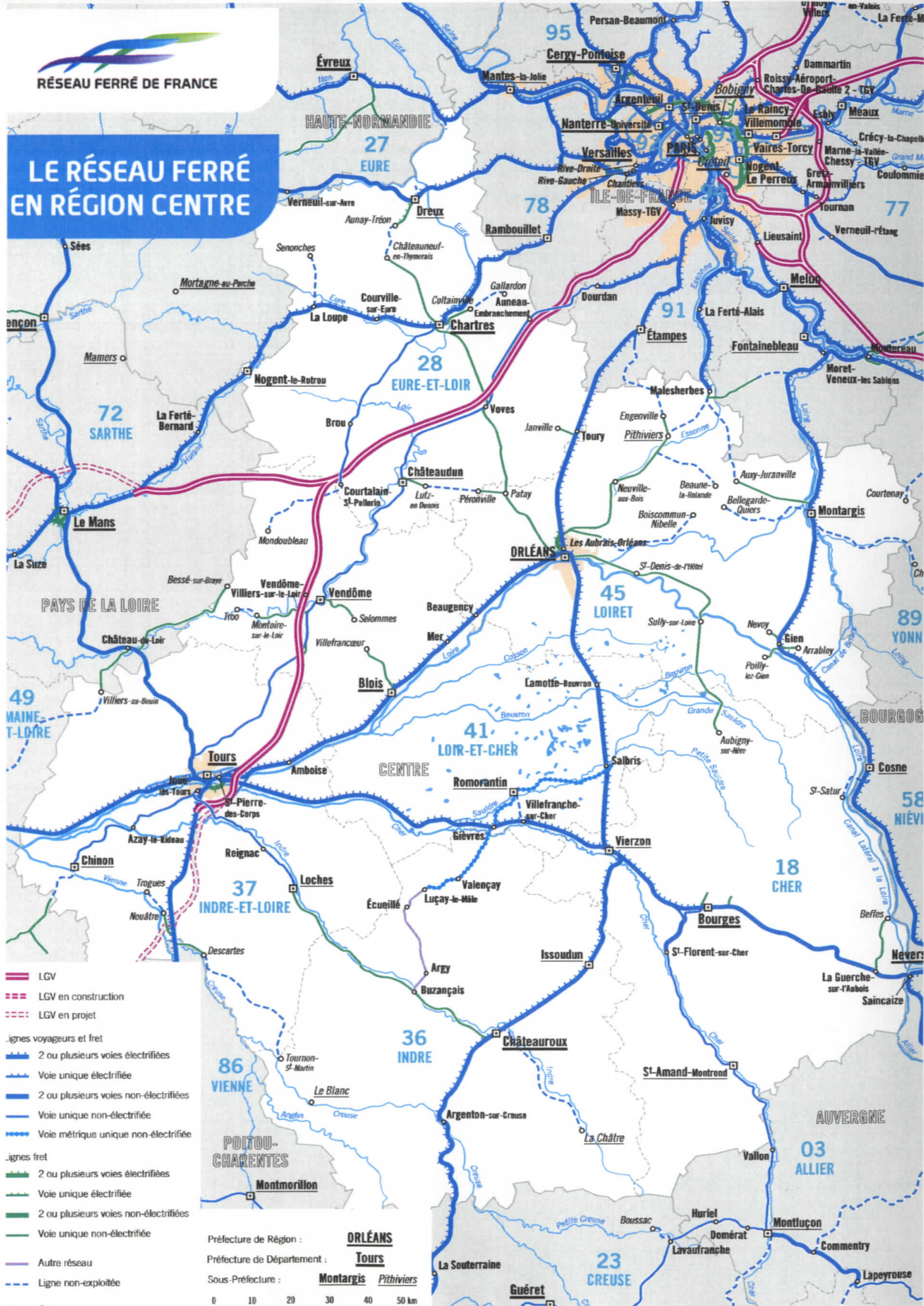


- LGV
- LGV en construction
- LGV en projet
- Lignes voyageurs et fret
 - 2 ou plusieurs voies électrifiées
 - Voie unique électrifiée
 - 2 ou plusieurs voies non-électrifiées
 - Voie unique non-électrifiée
- Lignes fret
 - 2 ou plusieurs voies électrifiées
 - Voie unique électrifiée
 - 2 ou plusieurs voies non-électrifiées
 - Voie unique non-électrifiée
- Réseau étranger
- Ligne non-exploitée
- Gares

Préfecture de Région : **STRASBOURG**
 Préfecture de Département : **Colmar**
 Sous-Préfecture : **Saverne Guebwiller**



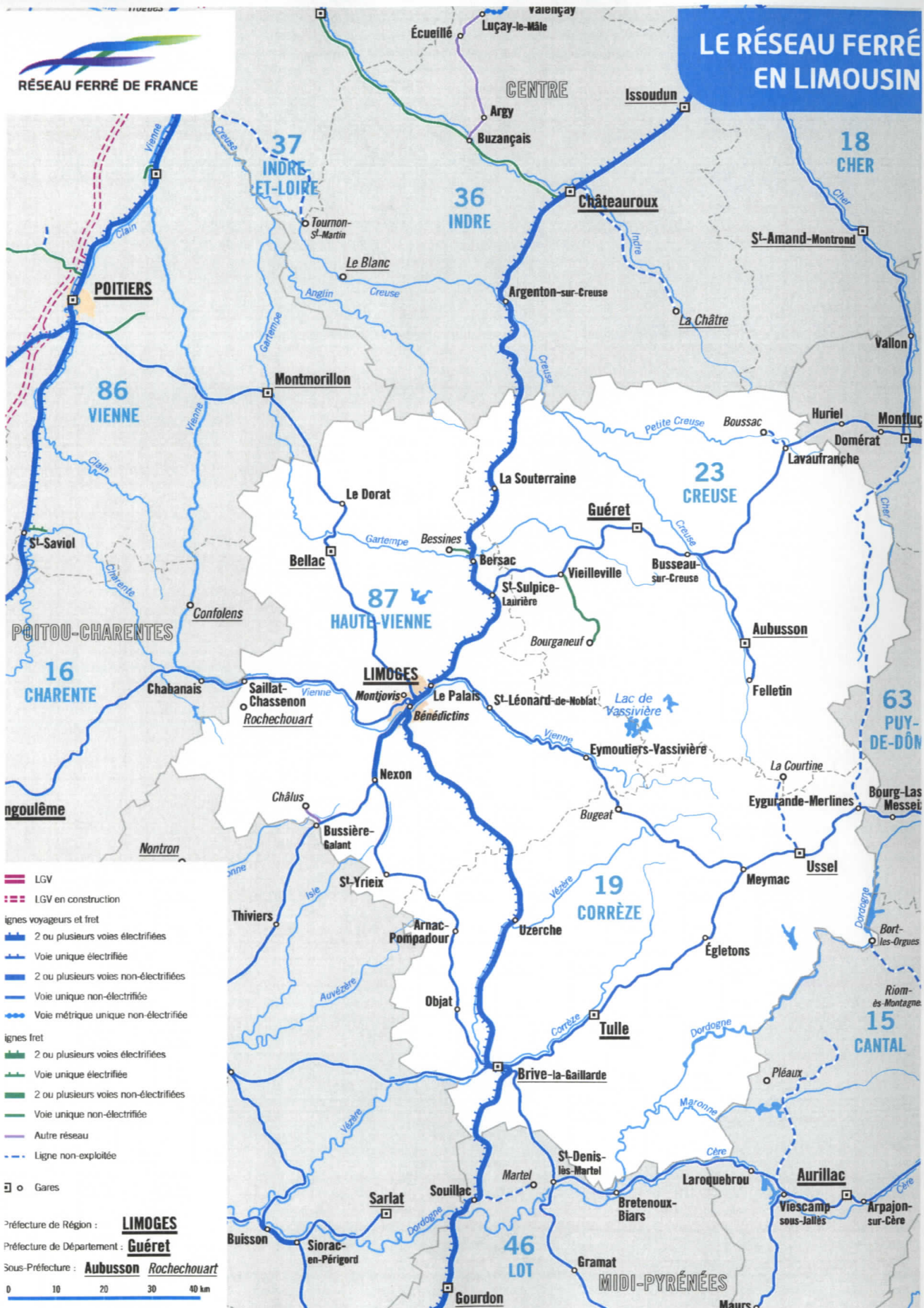
LE RÉSEAU FERRÉ EN RÉGION CENTRE



- LGV
- - - LGV en construction
- . . . LGV en projet
- lignes voyageurs et fret
- 2 ou plusieurs voies électrifiées
- - - Voie unique électrifiée
- 2 ou plusieurs voies non-électrifiées
- - - Voie unique non-électrifiée
- - - Voie métrique unique non-électrifiée
- lignes fret
- 2 ou plusieurs voies électrifiées
- - - Voie unique électrifiée
- 2 ou plusieurs voies non-électrifiées
- - - Voie unique non-électrifiée
- Autre réseau
- - - Ligne non-exploitée

Préfecture de Région : **ORLÉANS**
 Préfecture de Département : **Tours**
 Sous-Préfecture : **Montargis Pithiviers**

0 10 20 30 40 50 km



- LGV
- - - LGV en construction
- lignes voyageurs et fret
- 2 ou plusieurs voies électrifiées
- Voie unique électrifiée
- 2 ou plusieurs voies non-électrifiées
- Voie unique non-électrifiée
- Voie métrique unique non-électrifiée
- lignes fret
- 2 ou plusieurs voies électrifiées
- Voie unique électrifiée
- 2 ou plusieurs voies non-électrifiées
- Voie unique non-électrifiée
- Autre réseau
- - - Ligne non-exploitée
- Gares

Préfecture de Région : **LIMOGES**
 Préfecture de Département : **Guéret**
 Sous-Préfecture : **Aubusson Rochechouart**

0 10 20 30 40 km

LE RÉSEAU FERRÉ EN BRETAGNE ET PAYS DE LA LOIRE



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

- LGV
- LGV en projet
- Lignes voyageurs et fret
- 2 ou plusieurs voies électrifiées
- Voie unique électrifiée
- 2 ou plusieurs voies non-électrifiées
- Voie unique non-électrifiée

Lignes fret

- 2 ou plusieurs voies électrifiées
- Voie unique électrifiée
- 2 ou plusieurs voies non-électrifiées
- Voie unique non-électrifiée

Gares

Autre réseau

Ligne non-exploité

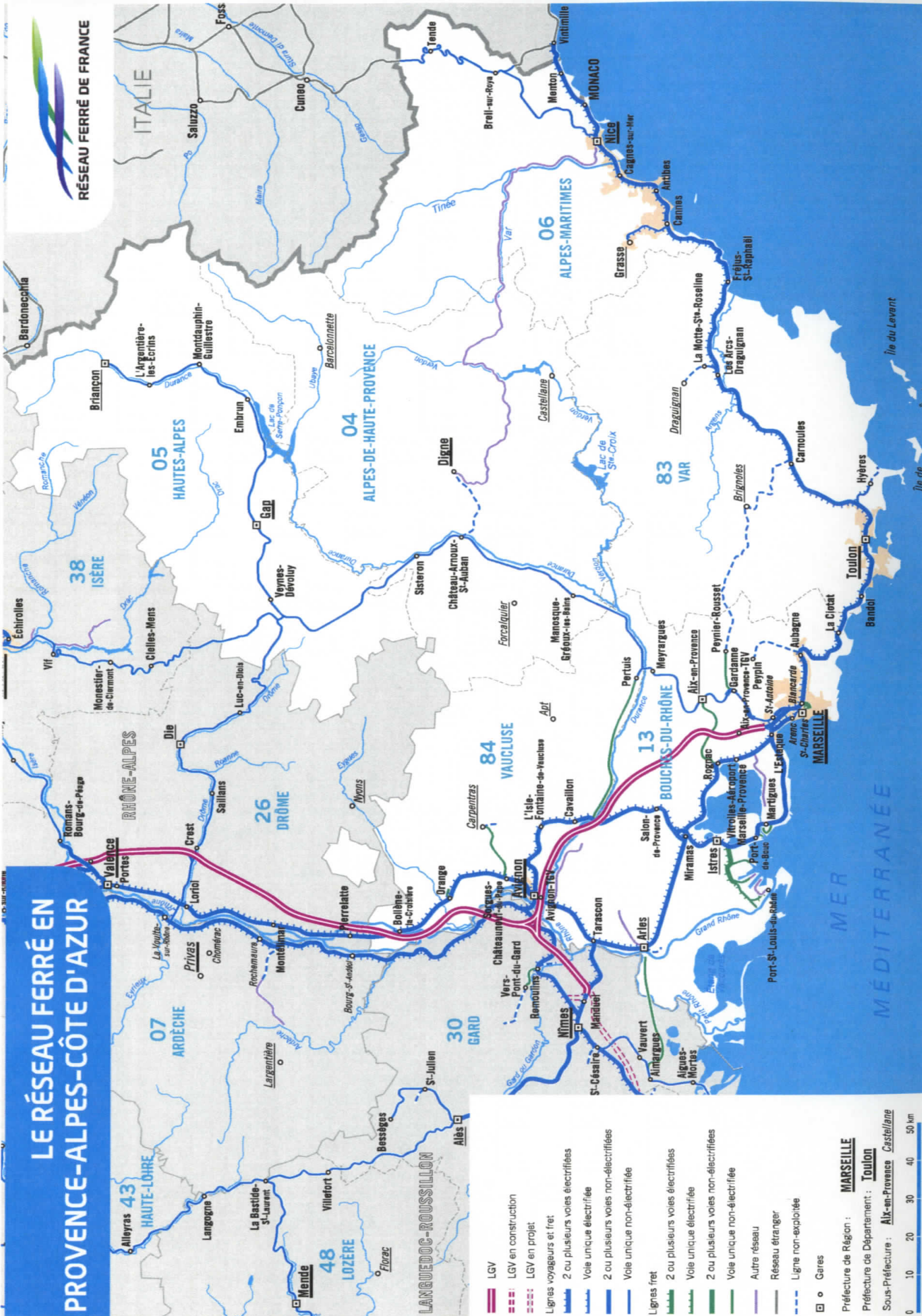
Préfecture de Région : **RENNES**
 Préfecture de Département : **Angers Saumur**
 Sous-Préfecture : **Brest Saumur**

0 10 20 30 40 50 km

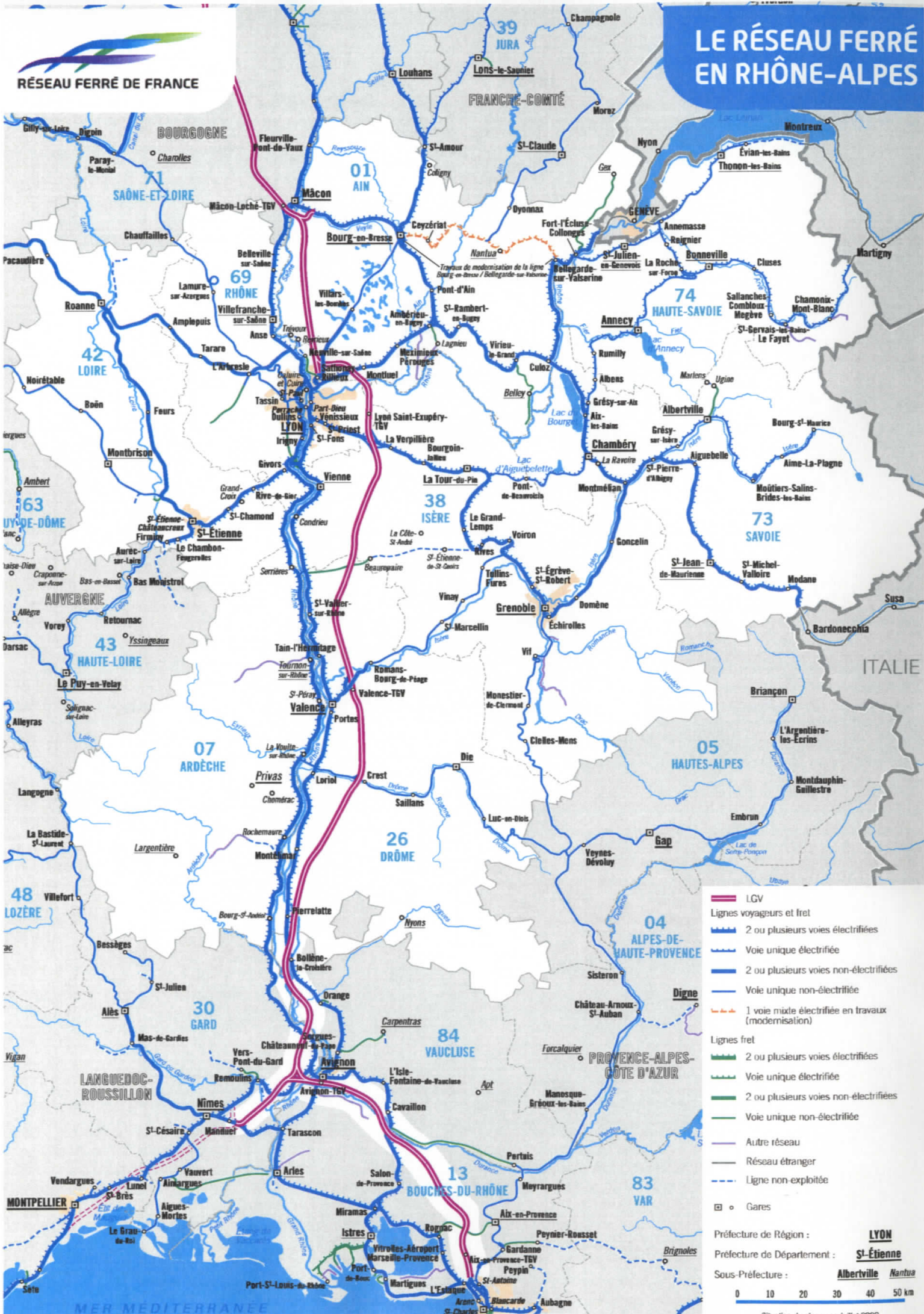
Situation du réseau en mai 2008

LE RÉSEAU FERRÉ EN PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE



- LGV
 - LGV en construction
 - LGV en projet
 - Lignes voyageurs et fret
 - 2 ou plusieurs voies électrifiées
 - Voie unique électrifiée
 - 2 ou plusieurs voies non-électrifiées
 - Voie unique non-électrifiée
 - Lignes fret
 - 2 ou plusieurs voies électrifiées
 - Voie unique électrifiée
 - 2 ou plusieurs voies non-électrifiées
 - Voie unique non-électrifiée
 - Autre réseau
 - Réseau étranger
 - Ligne non-exploitée
 - Gares
- Préfecture de Région : **MARSEILLE**
 Préfecture de Département : **Toulon**
 Sous-Préfecture : **Aix-en-Provence** **Castellane**
- 0 10 20 30 40 50 Km



- LGV
- Lignes voyageurs et fret
- 2 ou plusieurs voies électrifiées
- Voie unique électrifiée
- 2 ou plusieurs voies non-électrifiées
- Voie unique non-électrifiée
- 1 voie mixte électrifiée en travaux (modernisation)
- Lignes fret
- 2 ou plusieurs voies électrifiées
- Voie unique électrifiée
- 2 ou plusieurs voies non-électrifiées
- Voie unique non-électrifiée
- Autre réseau
- Réseau étranger
- - - Ligne non-exploitée
- ○ Gares

Préfecture de Région : **LYON**

Préfecture de Département : **St-Étienne**

Sous-Préfecture : **Albertville Nantua**

0 10 20 30 40 50 km

ANNEXE 8

Explication des configurations de 2002 : initiatives méthodologiques et premiers résultats

- TER : Les problématiques du démographe et du géographe
- La problématique de l'offre
- La problématique croisée des coûts d'exploitation et de la dynamique d'offre régionale
- La problématique des finances publiques régionales
- La problématique des finances publiques régionales par habitant
- La problématique croisée des finances publiques et de l'offre régionale
- La problématique de la demande
- La problématique croisée de l'offre et de la demande
- La problématique technique

Problématique du géographe

| Habitant en 1999 (en milliers) | Train Km en 2001 (en milliers) | TKM/ Par hab. | Indice100=Moy | | Régions expérimentatrices |
|-----------------------------------|-----------------------------------|---------------|---------------|------------|---------------------------|
| | | | TKm | TKM / Hab. | |
| 711 | 3 267 | 4,6 | 5,0 | 156,2 | Limousin |
| 1 734 | 7 231 | 4,2 | 11,0 | 141,8 | Alsace |
| 2 440 | 10 004 | 4,1 | 15,3 | 139,4 | Centre |
| 5 645 | 20 811 | 3,7 | 31,8 | 125,4 | RA |
| 3 997 | 9 806 | 2,5 | 15,0 | 83,4 | NPC |
| 3 222 | 6 395 | 2,0 | 9,8 | 67,5 | PDL |
| 4 506 | 7 933 | 1,8 | 12,1 | 59,9 | PACA |
| 22 255 | 65 447 | 2,9 | 100,0 | 100,0 | Total |

36,4 Ecart-type

110,5 Moy

0,3 ET/Moy

Problématique du démographe

| Train Km en 2001 (en milliers) | Superficie (milliers Km ²) | Densité d'offre/Km ² | Densité d'offre/Km ² - Indice100=moy. | Régions expérimentatrices |
|-----------------------------------|---|------------------------------------|---|------------------------------|
| 7 231 | 8 280 | 0,87 | 245 | Alsace |
| 9 806 | 12 414 | 0,79 | 222 | NPC |
| 20 811 | 43 698 | 0,48 | 134 | RA |
| 10 004 | 39 151 | 0,26 | 72 | Centre |
| 7 933 | 31 400 | 0,25 | 71 | PACA |
| 6 395 | 32 082 | 0,20 | 56 | PDL |
| 3 267 | 16 942 | 0,19 | 54 | Limousin |
| 65 447 | 183 967 | 0,36 | 100 | Total |

Problématique de gestion

| Train Km en 2001 (en milliers) | Recettes 2001 Keuros | Recettes moyenne €/TKm (RMTKm) | Indice RMTKm, Base 100= moy. 7 régions | Régions expérimentatrices |
|-----------------------------------|-------------------------|--------------------------------------|---|------------------------------|
| 9 806 | 75 235 | 7,67 | 124 | NPC |
| 7 933 | 59 867 | 7,55 | 122 | PACA |
| 10 004 | 62 155 | 6,21 | 101 | Centre |
| 20 811 | 122 724 | 5,90 | 95 | RA |
| 7231 | 41 399 | 5,73 | 93 | Alsace |
| 6 395 | 35 066 | 5,48 | 89 | PDL |
| 3 267 | 8 040 | 2,46 | 40 | Limousin |
| 65 447 | 404 486 | 6,18 | 100 | Total |

1,60 Ecart-type

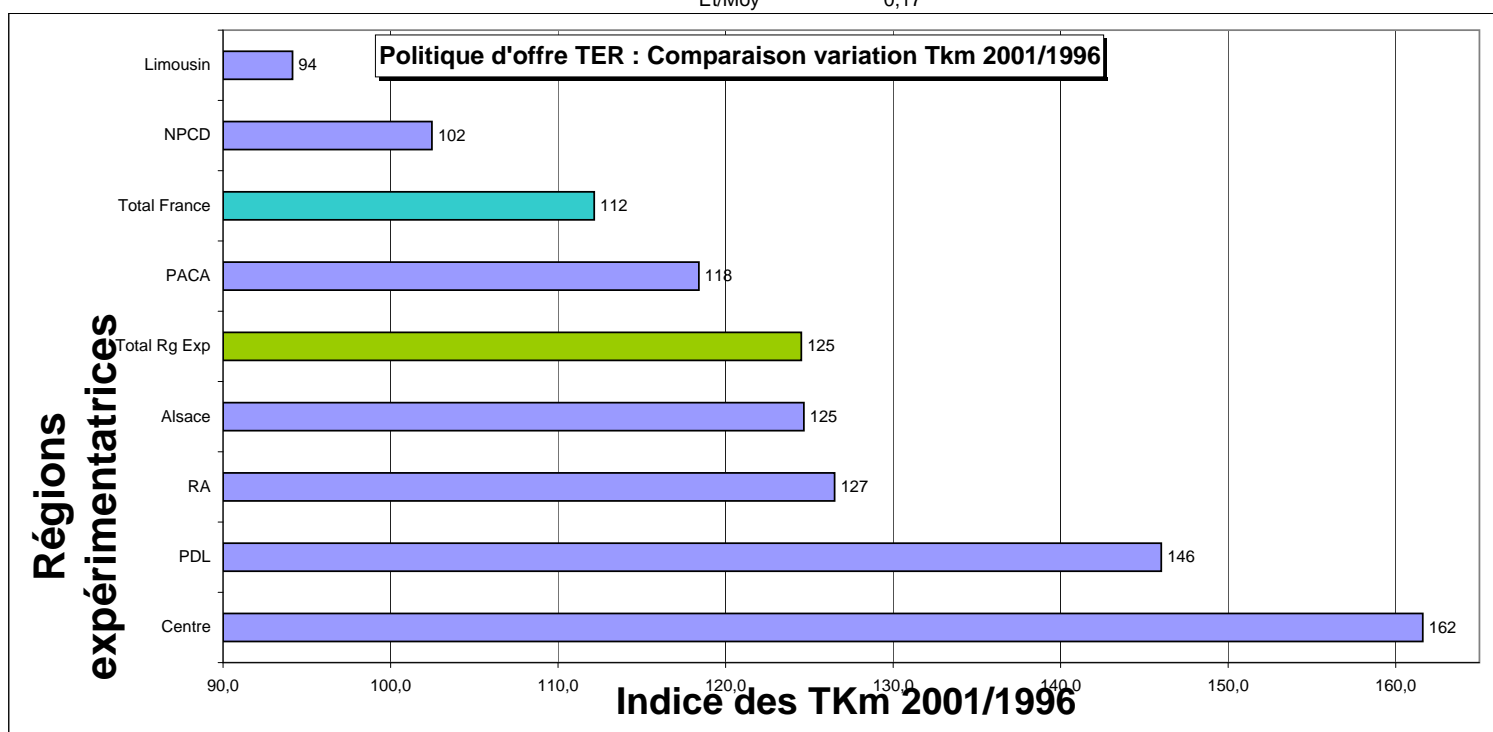
0,26 ET/Moy

La problématique de l'offre

| Régions expérimentatrices | Train Km en 1996 (en milliers) | Train Km en 2000 (en milliers) | Train Km en 2001 (en milliers) | Train Km en 2002 (en milliers) | Indice TKm 2000/1996 | Indice TKm 2001/1996 |
|---------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|----------------------|----------------------|
| Alsace | 5 800 | 6 791 | 7 231 | | 117 | 124,7 |
| Centre | 6 190 | 8 276 | 10 004 | | 134 | 161,6 |
| Limousin | 3 470 | 3 180 | 3 267 | | 92 | 94,1 |
| NPCD | 9 570 | 10 126 | 9 806 | | 106 | 102,5 |
| PACA | 6 700 | 7 042 | 7 933 | | 105 | 118,4 |
| PDL | 4 380 | 5 856 | 6 395 | | 134 | 146,0 |
| RA | 16 450 | 19 593 | 20 811 | | 119 | 126,5 |
| Total Rg Exp | 52 560 | 60 864 | 65 447 | 0 | 116 | 124,5 |
| Total France | 115 260 | 123 574 | 129 276 | | 107 | 112 |
| Part RGEXP / France % | 45,6 | 49,3 | 50,6 | | Moy ET | 124,8 |
| | | | | | Et/Moy | 21,7 |
| | | | | | | 0,17 |

Source : La vie du rail, 11/07/2001 ; Rail et transports, 10/07/2002

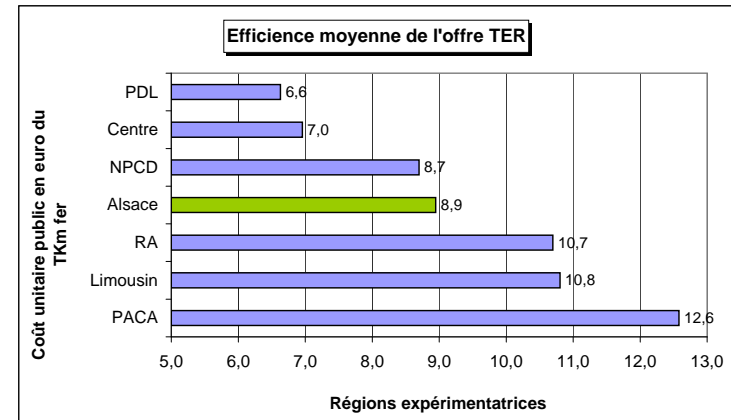
| Régions expérimentatrices | Indice TKm 2001/1996 |
|---------------------------|----------------------|
| Centre | 161,6 |
| PDL | 146,0 |
| RA | 126,5 |
| Alsace | 124,7 |
| Total Rg Exp | 124,5 |
| PACA | 118,4 |
| Total France | 112 |
| NPCD | 102,5 |
| Limousin | 94,1 |



La problématique croisée des coûts d'exploitation et de la dynamique d'offre régionale

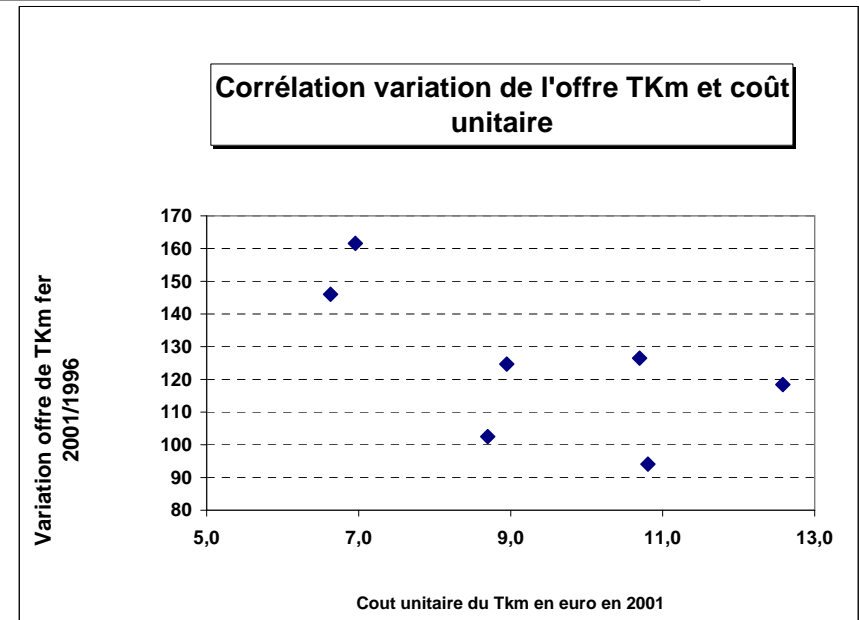
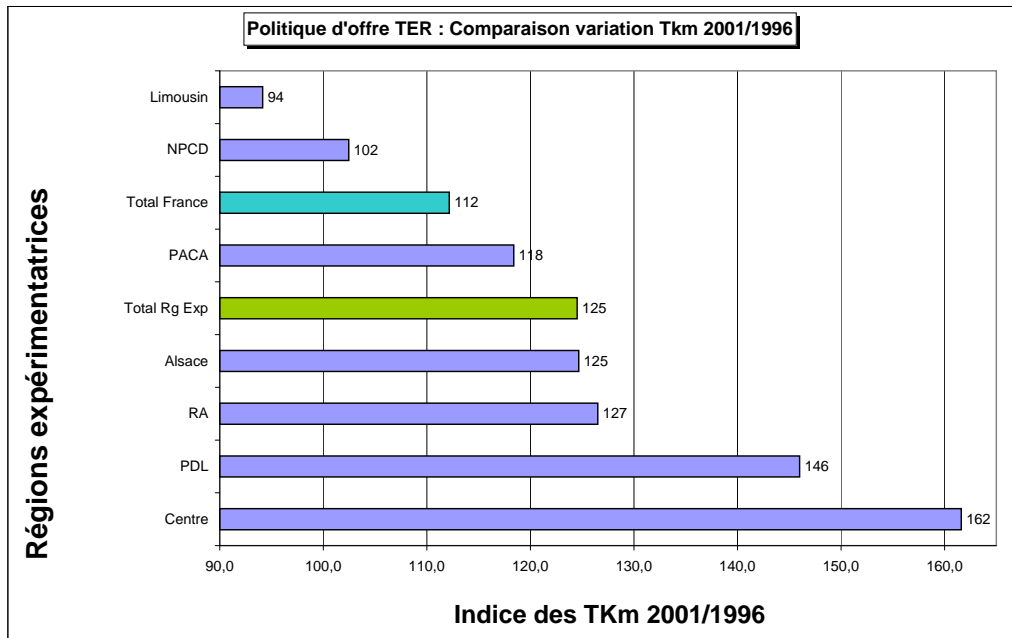
| Régions expérimentatrices | Budget TER 2001 (fonctionnement) (en milliers d'euros) | Train Km fer en 2001 (en milliers) | Coût unitaire du TKm | Indice variation TKm 2001/1996 |
|---------------------------|--|------------------------------------|----------------------|--------------------------------|
| Alsace | 64 700 | 7 231 | 8,9 | 124,7 |
| Centre | 69 600 | 10 004 | 7,0 | 161,6 |
| Limousin | 35 300 | 3 267 | 10,8 | 94,1 |
| NPCD | 85 300 | 9 806 | 8,7 | 102,5 |
| PDL | 42 400 | 6 395 | 6,6 | 146,0 |
| PACA | 99 800 | 7 933 | 12,6 | 118,4 |
| RA | 222 600 | 20 811 | 10,7 | 126,5 |
| Total Rg Exp | 619 700 | 65 447 | 9,5 | 124,5 |
| Total France | 619 600 | 129 276 | 4,8 | 112,0 |
| REXP/ France en % | 100,0 | 50,6 | | |
| PDL | 42 400 | 6 395 | 6,6 | 118,4 |

| Régions expérimentatrices | Coût unitaire du TKm fer* |
|---------------------------|---------------------------|
| PACA | 12,6 |
| Limousin | 10,8 |
| RA | 10,7 |
| Alsace | 8,9 |
| NPCD | 8,7 |
| Centre | 7,0 |
| PDL | 6,6 |
| Moy REXP | 9,3 |
| ET | 1,8 |
| ET/Moy | 0,3 |



Sources : Rails et transports 07-2001 et DGCL
 NB : Budget de fonctionnement / TKm incomplet, hors car

Elasticité var TKm / Coût -0,64

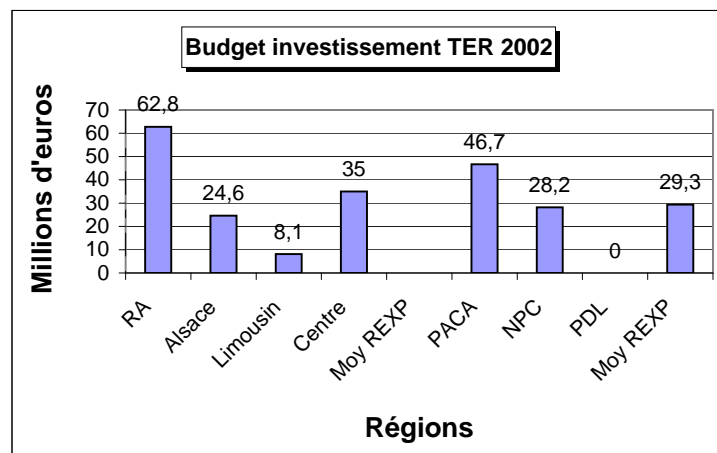
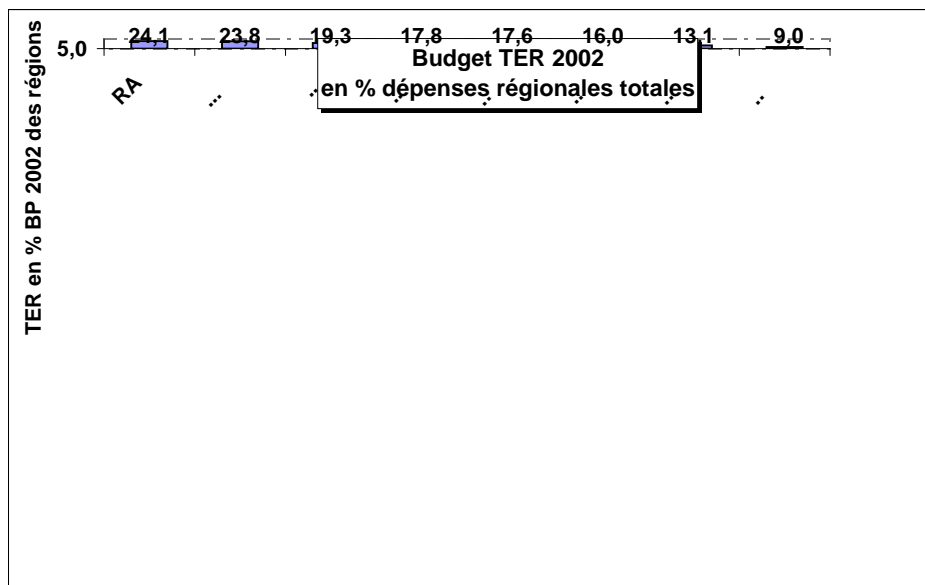


La problématique des finances publiques

| Régions expérimentatrices | Budget TER % Dép. totales BP2002 | Budget TER (millions d'euros) BP2002 | Hab (milliers) RP 1999 | Budget TER en euros / hab BP2002 | TKM / hab. | BG TER Investissement 2002 (millions euros) | BG TER Investissement 2002/Hab. | TER Investissement / Inv. Total 2002 | Budget Inv brut total 2002 |
|---------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|------------------------|----------------------------------|-------------|---|---------------------------------|--------------------------------------|----------------------------|
| RA | 24,1 | 316,7 | 5 645 | 56,1 | 3,7 | 62,8 | 11,1 | 25,3 | 248,3 |
| Alsace | 23,8 | 101,0 | 1 734 | 58,2 | 4,2 | 24,6 | 14,2 | 39,8 | 61,8 |
| Limousin | 19,3 | 39,4 | 711 | 55,4 | 4,6 | 8,1 | 11,4 | 35,2 | 23 |
| Centre | 17,8 | 103,4 | 2 440 | 42,4 | 4,1 | 35 | 14,3 | 37,0 | 94,7 |
| Moy REXP | 17,6 | | | | | | 9,8 | | |
| PACA | 16,0 | 162,3 | 4 506 | 36,0 | 1,8 | 46,7 | 10,4 | 44,8 | 104,2 |
| NPC | 13,1 | 152,0 | 3 997 | 38,0 | 2,5 | 28,2 | 7,1 | 15,3 | 183,8 |
| PDL | 9,0 | 63,6 | 3 222 | 19,7 | 2,0 | 0 | - | 0,0 | 104,2 |
| Total | | 938,4 | 22255,0 | 305,9 | 22,8 | 205,4 | 78,3 | 25,0 | 820,0 |
| Moy REXP | 17,6 | 134,1 | 3179,3 | 43,7 | 3,3 | 29,3 | 9,8 | 28,2 | 117,1 |
| ET | 4,7 | 84,9 | 1569,3 | 12,9 | 1,1 | 20,0 | 4,3 | 28,5 | 70,1 |
| ET/Moy | 0,3 | 0,6 | 0,5 | 0,3 | 0,3 | 0,7 | 0,5 | 113,7 | 0,6 |
| Moy France | 16,0 | | | | | | | | |

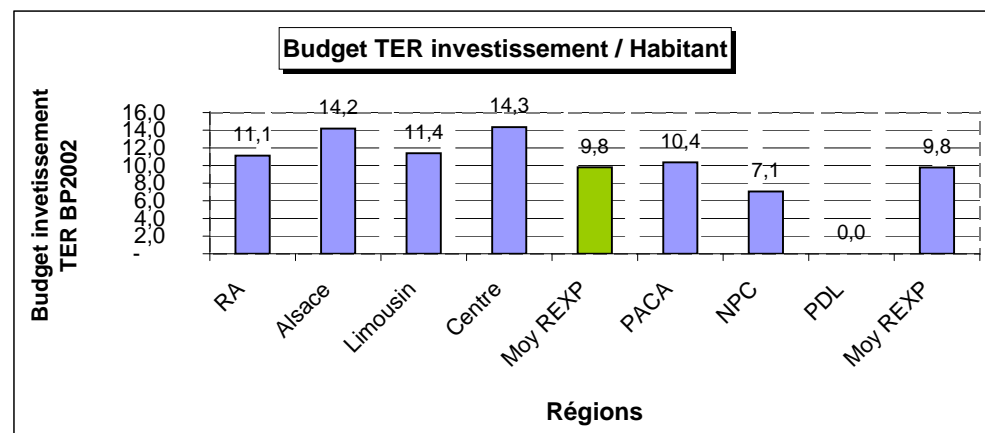
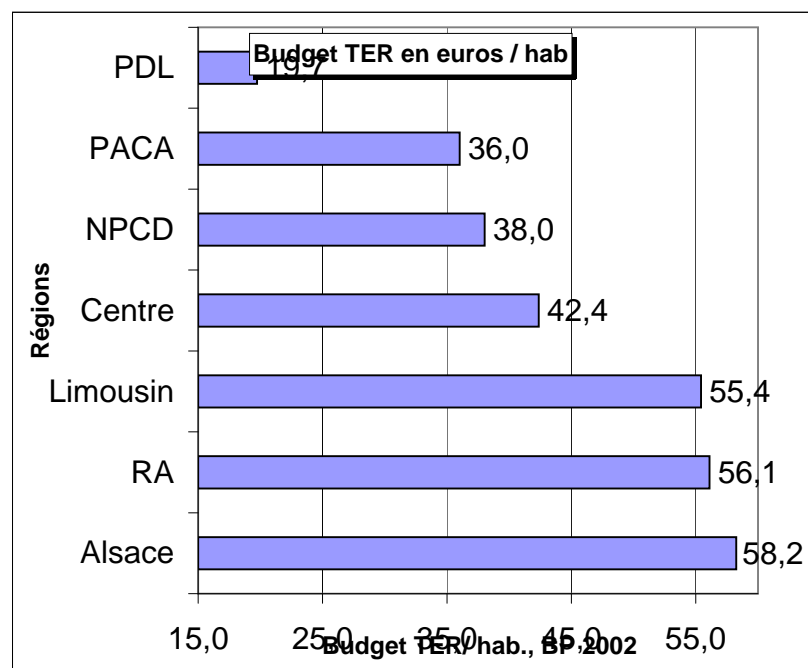
Source : DGCL

Moyenne : **9,2**



La problématique des finances publiques par habitant

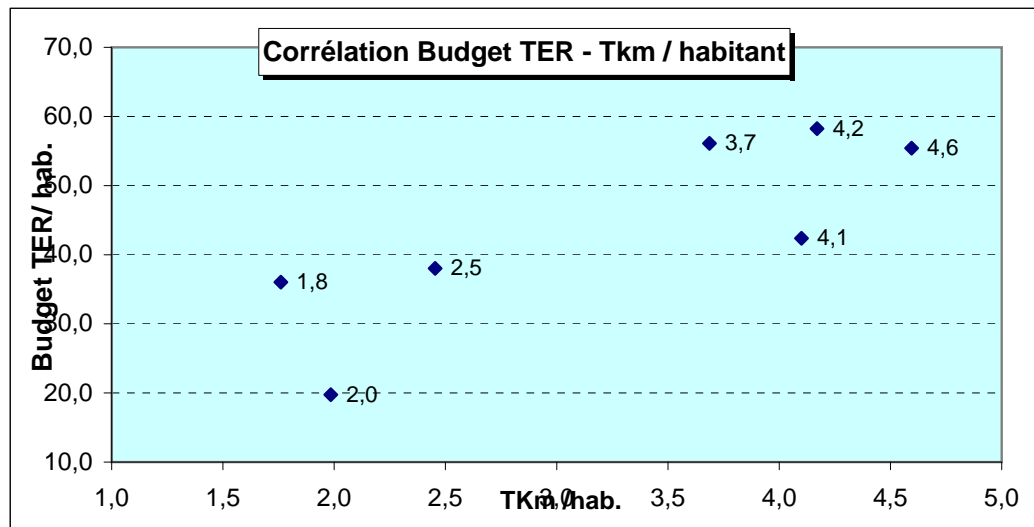
| Régions expérimentatrices | Budget TER % Dép. totales BP2002 | Budget TER (millions d'euros) BP2002 | Hab (milliers) RP 1999 | Budget TER en euros / hab BP2002 | PIB/ hab | TKM/ Par hab. |
|---------------------------|--|--|---------------------------|--|---------------|------------------|
| Alsace | 23,8 | 101,0 | 1 734 | 58,2 | 1 734 | 4,2 |
| RA | 24,1 | 316,7 | 5 645 | 56,1 | 5 645 | 3,7 |
| Limousin | 19,3 | 39,4 | 711 | 55,4 | 711 | 4,6 |
| Centre | 17,8 | 103,4 | 2 440 | 42,4 | 2 440 | 4,1 |
| NPCD | 13,1 | 152,0 | 3 997 | 38,0 | 3 997 | 2,5 |
| PACA | 16,0 | 162,3 | 4 506 | 36,0 | 4 506 | 1,8 |
| PDL | 9,0 | 63,6 | 3 222 | 19,7 | 3 222 | 2,0 |
| Moy Rexp | 17,6 | 134,1 | 3179,3 | 43,7 | 3179,3 | 3,3 |
| ET | 5,1 | 84,9 | 1569,3 | 12,9 | 1569,3 | 1,1 |
| ET/Moy | 0,3 | 0,6 | 0,5 | 0,3 | 0,5 | 0,3 |



La problématique croisée des finances publiques et de l'offre régionale

| Régions expérimentatrices | Budget TER % Dép. totales BP2002 | Budget TER (millions d'euros) BP2002 | Hab (milliers) RP 1999 | Budget TER en euros / hab BP2002 | PIB/ hab | TKM/ Par hab. en 2001 |
|---------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|------------------------|----------------------------------|----------|-----------------------|
| Alsace | 23,8 | 101,0 | 1 734 | 58,2 | 1 734 | 4,2 |
| RA | 24,1 | 316,7 | 5 645 | 56,1 | 5 645 | 3,7 |
| Limousin | 19,3 | 39,4 | 711 | 55,4 | 711 | 4,6 |
| Centre | 17,8 | 103,4 | 2 440 | 42,4 | 2 440 | 4,1 |
| NPCD | 13,1 | 152,0 | 3 997 | 38,0 | 3 997 | 2,5 |
| PACA | 16,0 | 162,3 | 4 506 | 36,0 | 4 506 | 1,8 |
| PDL | 9,0 | 63,6 | 3 222 | 19,7 | 3 222 | 2,0 |
| Moy Rexp | 17,6 | 134,1 | 22 255 | 43,7 | | 2,9 |
| ET | 5,1 | 75,8 | 6641,0 | 12,9 | 22 255 | |
| ET/Moy | 0,3 | 0,6 | 0,3 | 0,3 | | |

Coefficient corrélation 0,82



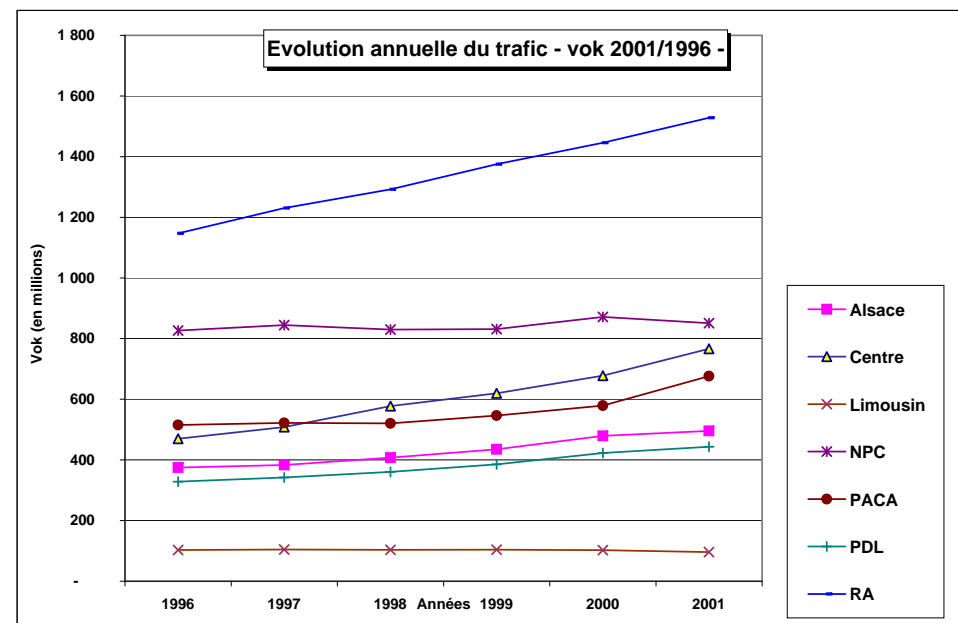
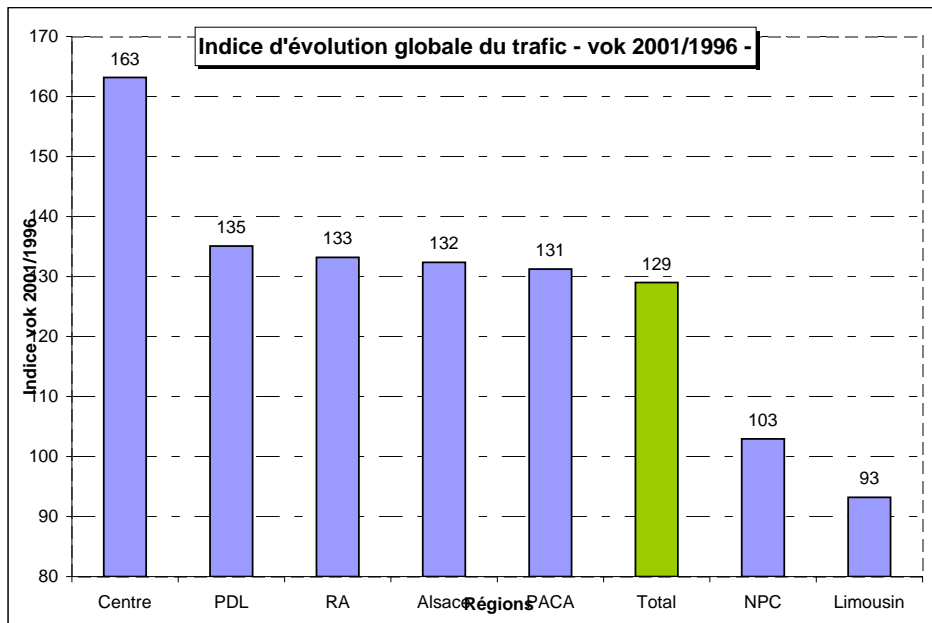
La problématique de la demande

| Régions expérimentatrices | Indice vok 2001/1996 |
|---------------------------|----------------------|
| Centre | 163 |
| PDL | 135 |
| RA | 133 |
| Alsace | 132 |
| PACA | 131 |
| Total | 129 |
| NPC | 103 |
| Limousin | 93 |

Total fer + car

| Régions expérimentatrices | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | Indice vok 2001/1996 |
|---------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------|----------------------|
| Alsace | 374,6 | 383,2 | 407,3 | 435,0 | 479,2 | 495,8 | | 132 |
| Centre | 469,8 | 508,3 | 577,3 | 619,9 | 678,0 | 766,6 | | 163 |
| Limousin | 103,1 | 104,5 | 103,7 | 104,0 | 102,3 | 96,1 | | 93 |
| NPC | 826,6 | 844,7 | 830,0 | 831,3 | 871,4 | 850,9 | | 103 |
| PACA | 515,2 | 522,1 | 520,3 | 546,3 | 578,9 | 676,1 | | 131 |
| PDL | 328,1 | 341,8 | 360,4 | 385,3 | 423,0 | 443,2 | | 135 |
| RA | 1 147,3 | 1 230,7 | 1 292,0 | 1 374,9 | 1 445,6 | 1 528,0 | | 133 |
| Total | 3 764,7 | 3 935,3 | 4 091,0 | 4 296,7 | 4 578,4 | 4 856,7 | - | 129 |

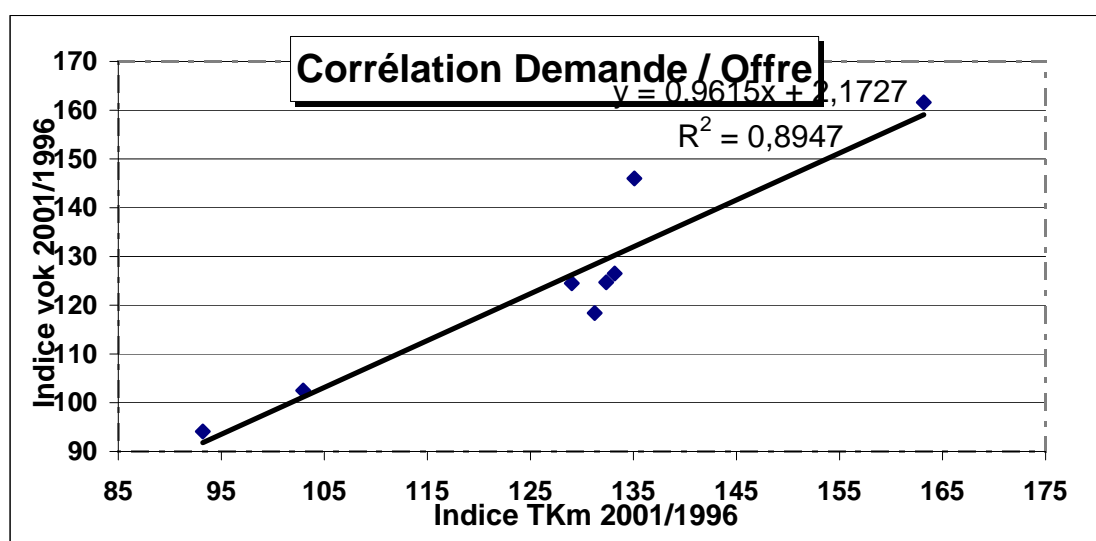
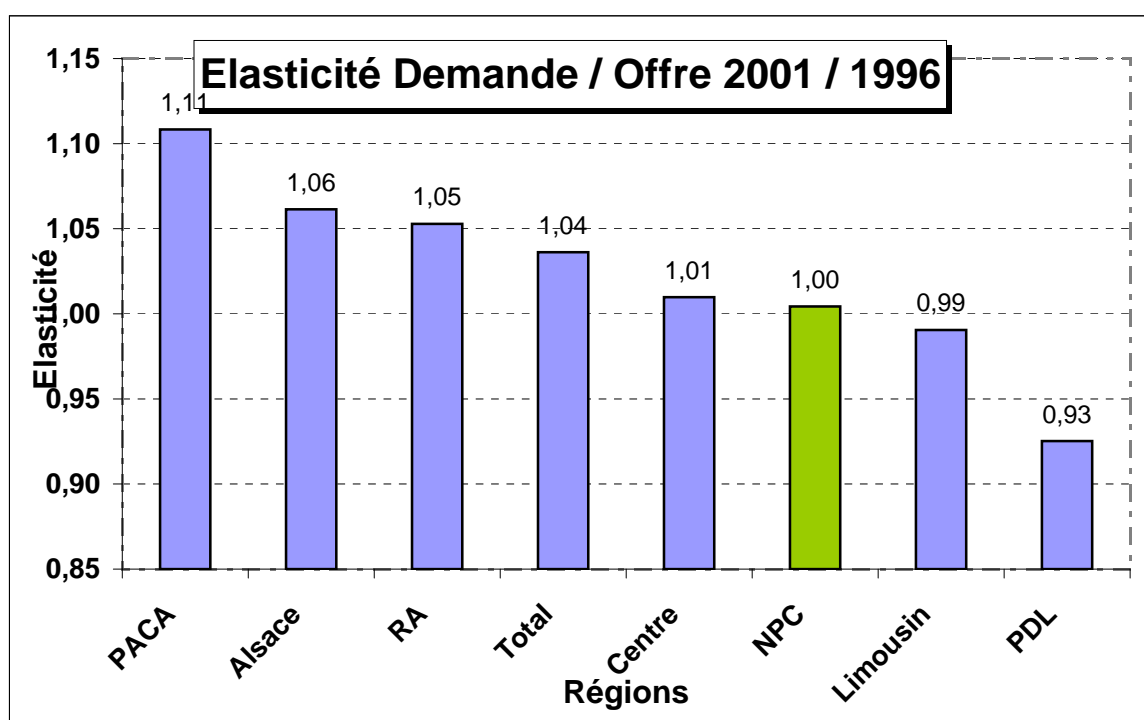
Source : Bulletin annuel de statistiques régionales. SNCF.



Problématique croisée Offre / Demande

| Régions expérimentatrices | Indice vok 2001/1996 | Indice TKm 2001/1996 | Elasticité Demande/ Offre |
|---------------------------|----------------------|----------------------|---------------------------|
| PACA | 131 | 118,4 | 1,11 |
| Alsace | 132 | 124,7 | 1,06 |
| RA | 133 | 126,5 | 1,05 |
| Total | 129 | 124,5 | 1,04 |
| Centre | 163 | 161,6 | 1,01 |
| NPC | 103 | 102,5 | 1,00 |
| Limousin | 93 | 94,1 | 0,99 |
| PDL | 135 | 146,0 | 0,93 |

Total fer + car



La problématique technique

| Régions expérimentatrices | Kilomètres lignes ouvertes au trafic voyageurs | dont double voie / longueur totale | Km lignes trafic voyageurs (en %) | Double voie / trafic voyageurs en % |
|---------------------------|--|------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|
| Alsace | 620 | 443 | 7,1 | 71,5 |
| Centre | 1 540 | 1 098 | 17,5 | 71,3 |
| Limousin | 870 | 217 | 9,9 | 24,9 |
| NPCD | 1 217 | 995 | 13,9 | 81,8 |
| PACA | 1 081 | 700 | 12,3 | 64,8 |
| PDL | 1 187 | 828 | 13,5 | 69,8 |
| RA | 2 269 | 1 523 | 25,8 | 67,1 |
| Total | 8 784 | 5 804 | 100,0 | 66,1 |

Source : Bulletin annuel de statistiques régionales. SNCF

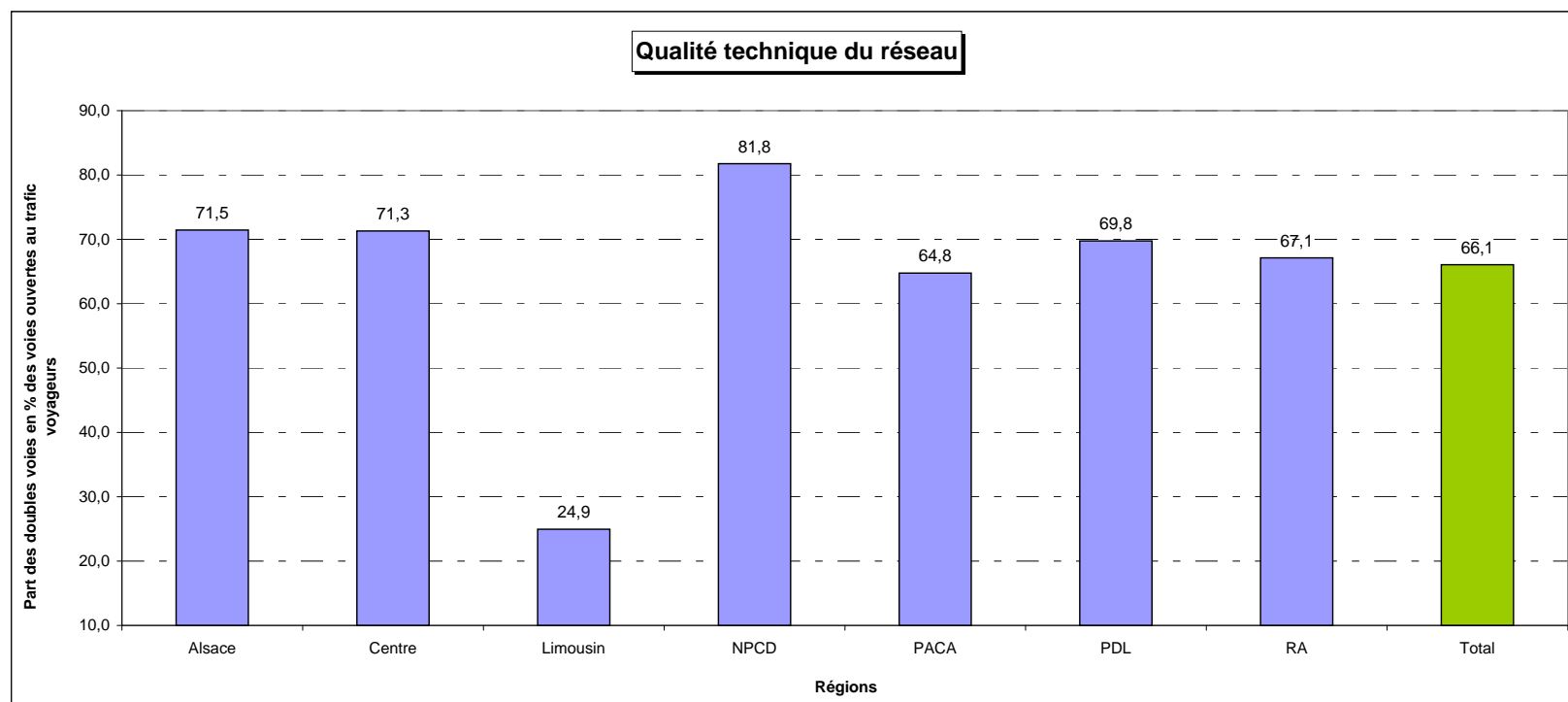


Table des Annexes du chapitre 5

1. Présentation formalisée de la méthode des comptes de surplus
2. L'interprétation du montant absolu des surplus
3. Compte de facturation SNCF-TER – Retraitements spécifiques
4. Les problèmes liés au traitement du temps
5. Les problèmes liés aux variations de qualité
6. "Rémunération de l'exploitant" : 3 hypothèses
7. Le compte de surplus : un cadre imparfait pour rendre compte de l'effort d'investissement ferroviaire des Régions
8. Synthèse des suggestions de clefs de répartition volume-prix

ANNEXE 1

Présentation formalisée de la méthode des comptes de surplus

La MCS repose sur deux postulats : 1) Toute valeur comptable peut et doit être décomposée en quantité et prix ; 2) Toute charge comptable est un facteur de production à considérer simultanément comme un coût pour l'entreprise et comme une rémunération pour les apporteurs de ce facteur de production.

En pratique, l'élaboration du compte de surplus se déploie en trois étapes : 1) le calcul du surplus de productivité globale (SPG) ; 2) le calcul des "avantages distribués" et 3) l'élaboration du compte de surplus.

1) Le calcul du surplus de productivité globale (SPG)

Par définition, le **SPG** se calcule comme la différence entre les variations du "volume" des produits et celles du "volume" des facteurs qui ont contribué à cette production. Le volume des produits comme celui des facteurs " est valorisé **aux prix de l'année de base** (à prix constants). Le SPG représente la variation de la productivité globale d'une entreprise entre un exercice et le précédent.

Supposons le cas d'une entreprise qui combine des facteurs j en quantités F_j de prix f_j et qui obtient des produits i en quantités P_i au prix unitaire p_i . Toutes ces variables étant indicées 0 et 1 selon la période.

Les comptes de résultat de cette entreprise s'expriment alors :

$$\text{Pour l'année 0 : } \sum_{i=1}^n [p_{i0} \times P_{i0}] = - \sum_{j=1}^m [f_{j0} \times F_{j0}]$$

$$\text{Pour l'année 1 : } \sum_{i=1}^n [p_{i1} \times P_{i1}] = - \sum_{j=1}^m [f_{j1} \times F_{j1}]$$

Le SPG (σ) se définit comme la différence entre l'augmentation de la production à prix constants (au prix de l'année 0) et l'augmentation des facteurs à prix constants. Il est exprimé par l'équation [1] :

$$\sigma = \sum_{i=1}^n [p_{i0} \times \Delta P_i] - \sum_{j=1}^m [f_{j0} \times \Delta F_j] \quad [1]$$

2) Le calcul des "avantages distribués"

Le calcul des "avantages distribués", c'est à dire *des écarts sur prix*, s'effectue avec les quantités de la deuxième année (année 1).

Le principe de la méthode des comptes de surplus, veut que le **surplus de productivité (SPG) "disparaisse" et se trouve réparti en fonction des variations de prix**. Cette notion de prix est considérée au sens large et intègre les prix des produits, mais aussi les salaires horaires, le taux d'intérêt, les barèmes fiscaux, etc.

Pour reprendre les notations précédentes, on parlera d'"**avantage obtenu**" par un partenaire lorsque la variation de prix lui est favorable, soit en situation de baisse de prix pour un produit ($\Delta p_i < 0$) ou de hausse de prix pour une charge ($\Delta f_j > 0$).

A l'inverse, on évoquera un "**avantage cédé**" par un partenaire de l'entreprise lorsque la variation de prix lui est défavorable, soit en situation de hausse de prix pour un produit ($\Delta p_i > 0$) ou de baisse de prix pour une charge ($\Delta f_j < 0$).

Un **avantage de prix, qui s'obtient par** multiplication des variations de prix unitaires par les quantités de l'année 1 se définit comme¹ :

- Dans le cas d'un poste de produits $[(\Delta p_i) * P_i]$, avec $\Delta p_i < 0$, est un "avantage obtenu", ou inversement, avec $\Delta p_i > 0$, $[(\Delta p_i) * P_i]$ est un "avantage cédé" (par les clients par exemple).
- Dans le cas d'un poste de charges $[(\Delta f_j) * F_j]$, avec $\Delta f_j > 0$, est un "avantage obtenu", ou inversement, avec $\Delta f_j < 0$, $[(\Delta f_j) * F_j]$ est un "avantage cédé" (par l'apporteur de facteurs).

A titre d'exemple, une baisse du prix d'un produit entre l'année 0 et l'année 1 constituera un "avantage obtenu" pour les clients, alors qu'une augmentation du prix d'un facteur représentera un avantage pour les fournisseurs ou les salariés.

Au total, la somme des "avantages obtenus" par tous les partenaires de l'entreprise (clients et apporteurs de facteurs de production), notée α , est exprimée par l'équation [2] :

$$\sum \alpha = \left[\sum_{i=1}^n (-\Delta p_i) \times (P_{i0} + \Delta P_i) + \sum_{j=1}^m (\Delta f_j) \times (F_{j0} + \Delta F_j) \right] \quad [2]$$

3) L'élaboration du compte de surplus

La MCS repose sur le principe suivant lequel **la somme algébrique des "avantages obtenus" par l'ensemble des parties prenantes, du fait des variations de prix, est égale au surplus de productivité globale des facteurs**. Ce principe traduit le fait qu'il n'est pas possible de distribuer plus de richesse supplémentaire qu'il n'en a été produit. Le "surplus distribué" n'est autre que le "surplus gagné".²

Pour reprendre les notations, cette égalité entre "Surplus de Productivité Globale" et somme des "avantages répartis" s'écrit par l'équation [3] :

$$\sigma = \sum \alpha \quad [3]$$

Il se trouve que parmi les "avantages répartis", certains sont négatifs et constituent en réalité des "désavantages" ou des attributions négatives pour l'agent concerné : hausse du prix de vente pour le client ; baisse des prix des facteurs de production pour le fournisseur. On peut alors, afin d'obtenir une égalité où les termes présents de part et d'autre sont tous positifs, comme l'implique une présentation sous forme de compte, faire passer à gauche de l'égalité les termes négatifs (les "héritages") qui s'ajoutent au surplus de productivité (s'il est positif). On obtient ainsi une équation, où ne figurent plus que des termes positifs, de la forme :

$$\text{"Surplus Total Disponible"} = \text{"Surplus total réparti"} \quad [4]$$

- Si le surplus de productivité est positif, $\sigma + \sum (\alpha < 0) = \sum (\alpha > 0)$. [4']
Soit [SPG (>0) + Somme des "désavantages"] = [Somme des "avantages"].
- Si le surplus de productivité est négatif, $\sigma + \sum (\alpha > 0) = \sum (\alpha < 0)$ [4'']
Soit SPG (<0) + Somme des "avantages"] = [Somme des "désavantages"]

¹ P. Bernard et P. Massé (1969, pp. 44-45) justifiaient ce choix de la manière suivante : Par convention, l'on "considère explicitement les variations de prix comme non neutres à l'égard des acheteurs ou des vendeurs, ce qui semble indiscutable. En revanche, elle considère implicitement comme neutres les variations des quantités achetées ou vendues, puisque dans l'expression du gain interviennent les quantités de l'année 2 et non les variations de quantités entre les deux années." Cette seconde proposition est jugée parfois discutable par ses auteurs.

² Les auteurs de la méthode insistent sur le fait que cette égalité entre surplus de productivité globale et avantages répartis ne vaut pas antériorité. Il serait erroné de croire que la création du surplus et la répartition des avantages se succèdent dans le temps. Les mesures d'organisation de la production et les décisions en matière de prix ou de rémunérations vont de pair et s'influencent mutuellement. Ainsi, les variations de prix des produits et facteurs de production influent sur la combinaison des facteurs et sur la politique de production ; ce qui joue en retour sur la productivité et sur la politique de prix de la firme (CERC, 1980, p.27).

Le "compte de surplus" présente cette équation, dans une forme comptable. Le total des ressources du compte de surplus est dit "Surplus total disponible" (noté STD) et le total des emplois "Surplus total réparti".

Figure 1. Le compte de surplus

| Compte de surplus | | | |
|------------------------------|--|-----------------------------|--|
| Emplois (destination) | | Ressources (origine) | |
| SPG < 0 | Baisse de la productivité globale (- Δ SPG) | SPG > 0 | Hausse de la productivité globale (+ Δ SPG) |
| "Avantages obtenus" par : | | "Avantages cédés" par : | |
| Clients | Baisse des prix des clients (- Δ p_i) | Clients | Hausse des prix des Produits (+ Δ p_i) |
| | Hausse rémunérations (+ Δ f_j) : | | Baisse des coûts des Charges (- Δ f_j) : |
| Apporteurs de facteurs | - Fournisseurs | Apporteurs de facteurs | - Fournisseurs |
| | - Salariés | | - Salariés |
| | - Prêteurs | | - Prêteurs |
| | - Etat | | 1. Etat |
| Firme / Propriétaires | Hausse du Résultat (+ Δ B) | Firme / Propriétaires | Réduction du Résultat (- Δ B) |
| Total | Surplus Total réparti | Total | Surplus Total Disponible (STD) |

Le "compte de surplus" expose la ventilation des "avantages positifs" dans la colonne de gauche, correspondant à des *emplois*, et la répartition des "avantages négatifs" ou "désavantages" dans la colonne de droite, correspondant à des *ressources*. La colonne des "emplois" indique les bénéficiaires du surplus, à savoir les "gagnants" de la répartition ; la colonne de droite, des "ressources" décrit les apporteurs de surplus, les "perdants".

ANNEXE 2

L'interprétation du montant absolu des surplus

Le montant absolu des surplus (SPG et STD) n'a pas de signification en soi, en raison de deux inconvénients : les surplus dépendent de la taille de l'entreprise et du degré de finesse de la ventilation adoptée pour les produits et les charges.

Nous avons vu que le premier inconvénient peut être convenablement contourné par le recours au taux de surplus de productivité pour le SPG, et au taux de surplus distribuable pour le STD.

Le deuxième inconvénient, la dépendance du montant du surplus à la précision de la ventilation des charges et des produits, est plus insidieux que le premier. Dans le cadre de notre étude, cette question nous a amené à de lourds retraitements comptables. Et pourtant, le principe de sa résolution est simple : il implique, afin que des comparaisons restent pertinentes, de ne retenir que des comptes d'exploitation dont la présentation reste constante d'une entreprise à l'autre, ou dans le temps pour une même entreprise. Mais revenons ici sur la démonstration des problèmes posés, en distinguant le cas du SPG puis celui du STD.

Dans le cas du SPG, nous nous inspirerons largement de l'exemple proposé par J-L. Malo (1989, p.476)⁶⁸. Soit une entreprise produisant deux biens A et B dans les conditions suivantes (les charges sont éliminées pour simplifier).

Figure XX. Compte d'exploitation simplifié

| Bien | Année 0 | | | Année 1 | | |
|---------|----------|------|--------|----------|--------|--------|
| | Quantité | Prix | Valeur | Quantité | Prix | Valeur |
| A | 50 | 1,4 | 70 | 60 | 1,1 | 66 |
| B | 50 | 0,6 | 30 | 70 | 1,2 | 84 |
| (A + B) | 100 | 1 | 100 | 130 | 1,1538 | 150 |

Le surplus de productivité globale (très simplifié, puisqu'il ne fait pas référence aux charges) que l'on peut calculer s'écrit :

$$SPG = [((60-50)*1.4) + ((70-50)*0.6)] = 14 + 12 = 26$$

Supposons maintenant que la ventilation entre les produits A et B ne soit pas disponible ; le surplus (SPG') doit alors être calculé avec les données globales suivantes :

$$SPG' = [((130 - 100)*1)] = 30$$

Le surplus ventilé (SPG) et le surplus non ventilé (SPG') ne sont donc pas égaux. Suivant les cas, l'un sera supérieur à l'autre. Ici, le surplus non ventilé est surestimé dans la mesure où il intègre la forte augmentation de production du produit B dont le prix est le plus faible. Le surplus de productivité, mais aussi le compte de surplus qui tiennent le mieux compte de la réalité sont ceux qui correspondent au découpage le plus fin, mais en pratique, il n'est pas toujours possible de les calculer.

Evoquons maintenant le cas du surplus total disponible (STD). L'on peut montrer que le montant du STD est affecté par la taille du compte de surplus lui-même. Ainsi, une décomposition comptable plus fine des charges ou des produits pour un agent tend à augmenter le STD. Reprenons le propos du CERC, ainsi que l'exemple qu'il propose.

"Par exemple, le compte peut comporter un avantage positif pour les clients de l'entreprise ; mais une analyse plus fine de la clientèle montrerait peut-être que certains clients subissent en fait un désavantage et que d'autres reçoivent simultanément un avantage plus grand que celui qui

⁶⁸ Nous aurions pu reprendre l'exemple du CERC, plus complexe (CERC, 1980, p. 144).

apparaissait initialement pour la clientèle ; le total de chaque colonne serait alors différent du total constaté au départ. Lorsque le découpage varie, à l'intérieur d'un facteur donné, seule est constante la somme des avantages allant aux diverses fractions considérées pour ce facteur". CERC, 1980, p 24⁶⁹.

| Emplois | | Ressources | |
|------------------------|-----|-------------------------------------|-----|
| Fournisseurs | 35 | SPG > 0 | 60 |
| Salariés | 50 | Clients | 30 |
| Apporteurs de capitaux | 15 | Entreprise (Résultat non distribué) | 10 |
| Total | 100 | Total | 100 |

Tableau XXX. Comptes de surplus et découpage des produits et des facteurs

| Emplois | | Ressources | |
|----------------------|-----|-------------------------------------|-----|
| Clients du produit B | 20 | SPG > 0 | 60 |
| Fournisseurs | 35 | Clients du produit A | 50 |
| Salariés | 50 | Actionnaires (Dividendes) | 10 |
| Prêteurs | 25 | Entreprise (Résultat non distribué) | 10 |
| Total | 130 | Total | 130 |

Avec un découpage plus fin, le même compte peut s'écrire :

Les totaux de ces deux comptes de surplus sont différents. La finesse du découpage tend à augmenter le montant du STD. Mais quelle que soit la présentation, la somme algébrique des avantages par agent reste constante, et nous retrouvons l'égalité fondamentale entre SPG et somme algébrique des "avantages répartis".

Pour les "Clients" : $20 + (-50) = -30$; pour les "Apporteurs" de capitaux : $25 + (-10) = 15$

$SPG = 60 = [(20+35+50+25) - (50+10+10)]$

⁶⁹ Chose curieuse, le commentaire du CERC évoque un avantage positif pour les clients, alors que l'exemple développe une situation inverse.

22/08/2009

Compte de facturation SNCF-TER - Retraitements spécifiques

| | Location Matériel roulant - C2 | Charges capital gares - C2 | Contribution aux tarifs régionaux | C3- Plan communication | C3- Emplois aidés | Autres | Contribution Organic (nouveau 2005) | Version utilisée dans les comptes de surplus |
|--------------------|---|---|---|---|---|---|--|--|
| Alsace | En BIS, Neutralisation - Enlevée des charges, ajoutée à la Subvention exploitation Région En Base, inclus dans C1 | RAS | C3 : clef = Nb de voyages. SIEFFERT (en milliers) | En BIS, Neutralisation - Enlevée des charges, déduit de la Subvention exploitation Région | RAS | | Ajoutée à la TP, puisque sa nature est une Taxe. Refacturée à euro, donc C2. | Ter |
| Centre | RAS | RAS | RAS | En BIS, Neutralisation - Enlevée des charges, déduit de la Subvention exploitation Région | RAS | | | Bis |
| Limousin | RAS | RAS | RAS | En BIS, Neutralisation - Enlevée des charges, déduit de la Subvention exploitation Région | RAS | | | Bis |
| NPC | En BIS, Neutralisation - Enlevée des charges, ajoutée à la Subvention exploitation Région | RAS | RAS | RAS | RAS | | | Bis |
| PDL | RAS | En BIS, Neutralisation - Enlevée des charges, déduit de la Subvention exploitation Région | RAS | RAS | RAS | | | Bis |
| PACA | Charges capital MR en une rubrique (et non 3) | | Clef volume = Vok | RAS | En Bis, C2 neutralisés - (vandalisme, emplois aidés, sujétions particulières de loc (mat) déduits des charges et de subvention exploitation) | Devis et non pas compte de facturation définitif | | Bis |
| Rhône-Alpes | En BIS, Neutralisation - Enlevée des charges, ajoutée à la Subvention exploitation Région | RAS | RAS | Neutralisées - C3, "Fabrication élus" sont supprimées des charges et déduites du montant de la subvention exploit Région, fort écart 2003 - 26548 euros, 2004 - 7783 euros | Neutralisés - Autres subv. complémentaires constatées (emplois jeunes) = déduites de C1 et supprimées des subv spécifiques en produit | IFP, valeur du calcul de la CFD2003, 23/09/2004, n'inclus pas partage O/R de 1300 Keuros en faveur SNCF, GART-IFP2005 | Ajoutée à la TP, puisque sa nature est une Taxe. Refacturée à euro, donc C2. | Bis |

En version Bis, deux charges C2, Location Matériel roulant et Charges de capital Gares sont partout neutralisées, car nous ne disposons pas d'unité d'œuvre, cad de clef de volume pertinente et leur impact sur le compte de surplus est fort en raison de variation de prix conséquentes.

ANNEXE 4

Les problèmes liés au traitement du temps

La principale faiblesse théorique de la MCS, qui ne comporte pas de solution vraiment satisfaisante, est celle concernant le traitement du temps. Elle tient, d'une part, au choix de la date de référence du système de prix, et d'autre part, à la succession des périodes d'étude.

Le premier problème réside dans le fait que les *variations de quantités* (et donc l'estimation du SPG) sont *calculées avec le système de prix de la première année*, alors que les variations de prix (les avantages) sont pondérées par les quantités de la deuxième année. Il serait concevable d'opérer en sens inverse⁵.

Cette convention est critiquable dans le sens où l'on peut légitimement penser que l'entreprise retient le système de prix de la deuxième année pour effectuer ses choix de facteurs de productions et de produits.

Cette convention implique que le SPG ne mesure pas les réactions de l'entreprise à la modification de la structure des prix des produits ou des facteurs de production, alors que cette adaptation est à l'évidence, un élément essentiel de sa performance. Au final, ce choix du CERC entache intrinsèquement la possibilité d'interpréter le SPG comme un indicateur de la performance microéconomique de l'entrepreneur. Cette solution présente néanmoins l'avantage de conférer une lecture correcte de la notion "d'avantages". Dans le cas contraire, les variations de prix seraient estimées avec le système de prix l'année initiale, alors qu'il est plus approprié de juger des modifications de la répartition sur les quantités en jeu la deuxième année.

En pratique, la différence entre les deux systèmes de pondération peut être minime, et cette convention du CERC sans grande conséquence. Mais si les prix évoluent rapidement, ou si les quantités fluctuent dans des proportions très importantes, alors, il n'en est plus de même.

Dans sa méthodologie la plus aboutie, le CERC, conscient de cette insuffisance, propose l'utilisation d'une moyenne des prix de l'année initiale et finale (CERC, 1980, p. 193). Nous préférons en rester à la version originale de la méthode, qui comme le souligne J-L. Malo présente le mérite de permettre de "réaliser le "bouclage" (égalité des deux membres de l'équation) si utile à la vérification de calculs, et [à] la bonne compréhension du mécanisme de répartition des gains de productivité. Mais il faudra alors s'assurer préalablement qu'il n'y a pas eu d'importantes distorsions des prix relatifs entre les deux périodes étudiées. Si tel était le cas, il serait souhaitable que la fonction de production soit du type "à facteurs complémentaires" plutôt que du type "à facteurs substituables".", (J-L. Malo, 1989, p. 478).

Le second problème tient à la *prétention de la méthode des comptes de surplus à servir d'instrument de comparaison en longue période*. Cette ambition se présente évidemment comme légitime au regard des deux sujets d'application même de la méthode, à savoir les dynamiques de productivité et de croissance, ainsi que les questions de répartition. Mais cette ambition se trouve fondamentalement contrariée par les *variations de prix relatifs* et les *modifications de qualité et de nature des produits* (voir *infra*).

La proposition du CERC, de calculer le surplus sur longue période par la somme des surplus de chaque couple d'années intermédiaires (surplus en chaîne), ne semble pas de nature à résoudre véritablement ce problème. Les difficultés, habituelles, du *traitement de l'érosion monétaire*, viennent encore renforcées ce problème de comparaison intertemporelle.

⁵ Il importe de souligner que les fondateurs de la méthode sont bien conscients de cette difficulté. Ainsi, A. Vincent écrivait-il dès 1969 "Même en supposant résolue la question des changements de qualité (et de produits nouveaux), il resterait beaucoup à dire sur la pondération des quantités par les prix. Certes, les prix observés ne peuvent être récusés, même s'ils sont issus de marchés très imparfaits ou de réglementations critiquables [...]. Mais observons que le choix d'une année de base, effectué ex post par l'économiste, n'a pas grand chose à voir avec l'attitude des agents économiques. Ainsi, les chefs d'entreprise prennent leurs décisions en fonction des derniers prix connus ou de prix futurs estimés sur des bases diverses.", (Vincent, 1969b, p. 812).

ANNEXE 5

Les problèmes liés aux variations de qualité

Le principe de la méthode repose implicitement sur l'hypothèse que les produits échangés chaque année restent de qualité constante. Si un produit nouveau apparaît ou si une variation de qualité intervient, se pose alors un problème difficile à résoudre.

Dans le cas d'un produit nouveau, plusieurs conventions sont possibles.

"Première convention possible : si le bien est déjà produit dans d'autres entreprises, il convient de relever l'évolution de son prix dans ces entreprises, et supposer que la même évolution aurait pu se produire dans l'entreprise étudiée.

Deuxième convention possible : si le produit considéré n'existait nulle part ailleurs l'année précédente, il faut supposer que la variation de son coût [...] aurait pu être la même que celle constatée sur d'autres biens voisins produits par l'entreprise.

Le problème se complique lorsqu'un bien est modifié d'une année sur l'autre dans certaines de ses caractéristiques, sans pour autant parler d'un produit ou d'un facteur nouveau. [...]

Dans le calcul du surplus de productivité lui-même, l'amélioration de qualité devra apparaître comme une augmentation du volume du produit (donc toutes choses égales par ailleurs, comme un progrès de productivité) : par exemple, 1 Km de voyage en TGV en 1988 sera égal à 1.5 Km de voyage dans un train express ordinaire.

Dans le calcul des avantages, l'amélioration de qualité apparaîtra, toutes choses égales par ailleurs, comme une baisse du prix de vente, donc comme un avantage réparti à la clientèle.", Malo, 1989, p. 481.

Mais, sur le fond, la prise en compte de la qualité et de l'innovation constitue et demeure, au-delà des palliatifs retenus, une véritable limite pour cette méthode. Le CERC, le précise, non sans un certain humour :

"Les cas simples sont relativement rares. [...] Les changements de qualité se font en général grâce à la modification simultanée de plusieurs caractéristiques du produit. [...] Parmi ces modifications, certaines ont des effets positifs sur la qualité, d'autres des effets négatifs [...]. Ainsi dans le cas de la SNCF, outre l'augmentation de la vitesse des trains, il faudrait également tenir compte de la commodité de desserte, de la régularité, de la sécurité et, en sens inverse, de certaines baisses de qualité du service rendu dues à la suppression de certains arrêts ou de certaines lignes à faible trafic. [...] On peut enfin s'interroger dans chaque cas pour savoir si les modifications de la prestation se traduisent par un gain réel de qualité, c'est à dire reconnu et utilisable par le destinataire de la prestation. [...] Même lorsque les modifications de qualité sont réelles, elles ne sont pas toujours accueillies avec satisfaction par tous les utilisateurs.

A la limite, il est permis de se demander si, dans certains cas, l'appréciation de la qualité ne dépend pas pour une part non négligeable de l'observateur". CERC, 1980, pp. 146-147. Souligné par nous.

Néanmoins, en pratique l'amélioration de la qualité est généralement prise en compte et apparaît comme une augmentation du volume des produits, ou encore, toutes choses égales par ailleurs, comme un gain de productivité. Symétriquement, une telle "amélioration" de la qualité se traduit par une baisse des prix de vente, donc comme un "avantage" réparti à la clientèle. Mais, bien évidemment ce calibrage de l'effet qualité ne peut reposer que sur des conventions, toujours arbitraires.⁶

⁶ Par exemple, N. Houéry relève que dans son étude sur la SNCF, le CERC (1969), "[...] pour tenir compte de l'effet qualité dû à l'accroissement de la rapidité des trains, [...] a évalué le nombre d'heures gagnées par les voyageurs chaque année. Ce temps a été valorisé aux conditions économiques de 1965 à 16 F par heure pour le passager de 1^o classe et à 5 F par heure pour le passager de 2^o classe. Le gain total de vitesse a été évalué à 10 % entre 1952 et 1966 ; ce gain a été réparti a priori sur les diverses années en admettant une certaine accélération du rythme d'augmentation de la vitesse au cours de la période.", (Houéry, 1977, pp. 33-34).

ANNEXE 6

"Rémunération de l'exploitant" : 3 hypothèses

| Exemple des PDL | | | |
|--|---|--|--|
| | Q = 1 | Q = C1 | Q = Tkm réalisés |
| | $P_0 \quad B_0 = 2\,481$ | $B_0/C1_0 = 0,032$ Taux conventionnel | $B_0/TKm_0 = 0,374$ |
| | $P_1 \quad B_1 = 2\,547$ | $B_1/C1_1 = 0,032$ | $B_1/TKm_1 = 0,389$ |
| Ecarts quantités $(Q_1 - Q_0) * P_0$ | sur $(1-1) * B_0 = 0$ | $(C1_1 - C1_0) * B_0/C1_0 =$ $1194 * 0,032 = 63,31$ | $(TKm_1 - TKm_0) * B_0/TKm_0 = -$ $84 * 0,374 = -31,46$ |
| SPG en % | 1,42% | 1,35% (↗ charges) | 1,45% (↘ charges) |
| Ecarts sur prix : $(P_1 - P_0)$ | $B_0 - B_1 = + 64$ | $(B_1/C1_1 - B_0/C1_0) = 0$ | $(B_0/TKm_0 - B_1/TKm_1) = +$ $0,015$ |
| Dés/Avantages : $(P_1 - P_0) * Q_1$ | $(B_0 - B_1) * 1 = + 64$ | $0 * C1_1 = 0$ | $(B_0/TKm_0 - B_1/TKm_1) * B_1/TKm_1 = + 95,5$ |
| STD en % | 4,25% | 4,19% | 4,28% |
| Commentaires | <ul style="list-style-type: none"> ◆ Affectation totalité ΔB à SNCF ◆ Effet quantité nul, effet prix total ◆ SPG-STD médian | <ul style="list-style-type: none"> ◆ "Effet quantité", ΔSPG absorbe totalité ΔB ◆ SPG-STD les plus faibles | <ul style="list-style-type: none"> ◆ Partage ΔB : effet volume / effet prix ◆ SPG-STD les plus élevés |
| Avantages | Solde comptable préservé ($A = \Delta B$). | Calcul prix permet de lire directement le taux de rémunération conventionnel $R_{expl} = C1 * B\%$ | "Avantage" est lié aux variations du "volume" de l'activité |
| Limites | Aucun lien avec le niveau activité | "Effet prix", donc ici "avantage" SNCF est nul! | Avantage sans lien avec Solde comptable ($A \neq \Delta B$). |
| Exemple de Rhône-Alpes | | | |
| | Q = 1 | Q = C1 | Q = Tkm réalisés |
| | $P_0 \quad B_0 = 7\,958$ | $B_0/C1_0 = 0,03$ Taux conventionnel | $B_0/TKm_0 = 0,374$ |
| | $P_1 \quad B_1 = 9\,540$ | $B_1/C1_1 = 0,035$ | $B_1/TKm_1 = 0,389$ |
| Ecarts quantités $(Q_1 - Q_0) * P_0$ | sur $(1-1) * B_0 = 0$ | $(C1_1 - C1_0) * B_0/C1_0 =$ $(272\,583,7 - 265\,273,6) * 0,03 = + 219,3$ | $(TKm_1 - TKm_0) * B_0/TKm_0 = -$ $84 * 0,374 = -31,46$ |
| SPG en % | 0,922% | 0,86% (↗ charges) | 1,00% (↘ charges) |
| Ecarts sur prix : $(P_1 - P_0)$ | $B_0 - B_1 = + 1\,582$ | $(B_1/C1_1 - B_0/C1_0) = 0,05$ | $(B_0/TKm_0 - B_1/TKm_1) = + 0,087$ |
| Dés/Avantages : $(P_1 - P_0) * Q_1$ | $(B_0 - B_1) * 1 = + 1\,582$ | $0,05 * C1_1 = + 1\,362$ | $(B_0/TKm_0 - B_1/TKm_1) * B_1/TKm_1 = + 1874,4$ |
| STD en % | 5,74% | 5,68% | 5,82% |

ANNEXE 7

Le compte de surplus : un cadre imparfait pour rendre compte de l'effort d'investissement ferroviaire des Régions

"On observera cependant que l'héritage laissé à une branche par ses fournisseurs équipements au cours d'une année n'est pas réparti aux parties prenantes au cours de cette même année. Cet héritage est fractionné en tranches annuelles suivant la durée de vie des équipements. Et, de leur côté, les parties prenantes se partagent, au cours d'une année, un héritage total formé d'éléments issus d'investissements plus ou moins anciens." A. Vincent, 1969b, p. 799.

Cette interrogation formulée par A. Vincent (1969b), qui illustre la difficulté d'interpréter simplement les résultats obtenus par la MCS sur le poste des amortissements, nous à amener à approfondir cette question dans le cas des investissements en matériels roulant.

L'approche par le compte de surplus "classique" est en effet malhabile pour rendre compte de la répartition des avantages liée aux dépenses d'investissement, pour deux raisons particulières. D'une part, la part des dépenses d'investissement dans le total des budgets TER est singulièrement élevé, alors que le compte de facturation SNCF-TER, et donc en aval, le compte de surplus, les ignore, ou plus exactement les considère seulement sous l'angle de l'amortissement comptable. D'autre part, la durée d'amortissement des matériels roulant, particulièrement longue au regard de la plupart des investissements, amène à une dilution dans le temps de l'incidence comptable de ces amortissements. Reprenons successivement la portée de chacun de ces éléments.

1) L'effort d'investissement en matériel roulant des régions : 1/5 des budgets TER des Régions

Un calcul réalisé à partir des budgets primitifs de l'ensemble des 20 régions concernées par la régionalisation ferroviaire atteste l'importance du poste investissement. En moyenne, et de manière régulière depuis 2002, les régions consacrent presque 22% de leur budget TER à l'investissement, soit environ 520 millions d'euros par an. Exprimé en valeur absolue, le montant total des investissements ferroviaires est en forte progression, passant de 500 millions d'euros en 2002, à presque 600 millions en 2006.

Tableau 1. L'effort d'investissement en matériel roulant des Régions.

| | Fonctionnement K€ | Investissement K€ | Total TER K€ | Investissement / Total % |
|----------------|----------------------|----------------------|--------------|-----------------------------|
| 2002 | 1 627,1 | 504,2 | 2 131,3 | 23,7 |
| 2003 | 1 631,3 | 435,3 | 2 066,6 | 21,1 |
| 2004 | 1 841,2 | 492,6 | 2 333,8 | 21,1 |
| 2005 | 2 071,6 | 564,6 | 2 636,2 | 21,4 |
| 2006 | 2 159,4 | 598,1 | 2 757,5 | 21,7 |
| Moyenne | 1 866,1 | 519,0 | 2 385,1 | 21,8 |

Budgets primitifs des régions, Ministère de l'intérieur, DGCL

Quant aux sept régions expérimentatrices, la part des dépenses d'investissement dans les dépenses totales consacrées à la régionalisation ferroviaire est plus faible qu'au niveau global, avec en moyenne 17.6% sur la période 2002-2006. Cet effort actuel, apparent, moindre de ces régions les plus anciennement engagées dans le processus de régionalisation tient au fait qu'elles ont engagé plus tôt que les autres leur politique de modernisation. Cette proportion s'avère fort variable d'une région à une autre, moins de 4% en PACA, contre plus de 25% en Rhône-Alpes, et plus de 21% dans le Limousin et le NPC. En valeur absolue, les investissements TER s'élèvent à environ 280 millions d'euros en moyenne par an dans notre échantillon, avec aux extrêmes, plus de 100 millions d'euros pour la seule Rhône-Alpes et de moins de 6 millions pour PACA.

2) Une dilution dans le temps de l'incidence comptable des amortissements

Le compte de facturation SNCF-TER, base de nos calculs de surplus, n'intègre que de manière indirecte et diluée dans le temps l'effort d'investissement en matériel roulant instantané des Régions. Les flux d'investissement apparaissent sous deux postes. Le premier, la subvention régionale d'investissement, se présente sous forme de quote part par la "Reprise de subvention". Son montant est enregistré selon le rythme d'amortissement des équipements subventionnés. Le second, se manifeste sous forme de la "Dotation aux amortissements" et constitue une rubrique des charges C2.

Il est possible à partir d'un modèle comptable simplifié, d'illustrer l'inaptitude du compte d'exploitation, et donc du compte de surplus, à permettre une lecture satisfaisante des avantages liés aux dépenses d'investissement.

Supposons qu'une région finance, chaque année pendant 5 ans, des investissements TER (en matériel roulant), pour un montant de 1000, à partir de $t=1$. Ces subventions sont réintégréées sur 5 ans. La durée de réintégration correspond par principe à la durée d'amortissement des biens acquis en contrepartie.

Tableau 2. L'effet de dilution des amortissements.

| t | Montant annuel de la réintégration de la subvention | | | | | Total |
|-----|---|------------------|------------------|------------------|------------------|-------|
| | Investissement 1 | Investissement 2 | Investissement 3 | Investissement 4 | Investissement 5 | |
| 1 | 200 | | | | | 200 |
| 2 | 200 | 200 | | | | 400 |
| 3 | 200 | 200 | 200 | | | 600 |
| 4 | 200 | 200 | 200 | 200 | | 800 |
| 5 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 1000 |
| ... | 0 | ... | ... | ... | ... | |

Cet exemple illustre la particulière progressivité de l'enregistrement comptable des flux relatifs aux dépenses d'investissement, tant du côté des charges, par les dotations aux amortissements, que du côté des produits, par les reprises de subvention. Dans le cadre de cet exemple, il faut attendre la 5^e année pour que le montant des réintégrations (et des amortissements), soit égal au montant des dépenses d'investissement effectué par cette région. Dans le cas des TER, l'effet de dilution est encore beaucoup plus marqué, puisque les durées d'amortissement sont beaucoup plus longues, de 20 ans environ.

Deux conclusions peuvent être obtenues de cet exemple. D'une part, il ne faut pas s'attendre à voir les comptes de surplus donner une "bonne" traduction de la distribution des avantages liés aux dépenses d'investissement TER. *L'effet de dilution* est trop fort. D'autre part, en raison du niveau et de la constance de l'effort d'investissement au cours des premières années de la régionalisation ferroviaire, comme le soulignait le tableau 1, les comptes de facturation SNCF-TER vont connaître un *effet de progression automatique* du montant des amortissements. La MCS est à même de proposer une solution au problème de prise en compte des dépenses d'investissement des Régions par l'intermédiaire de la notion de "surplus d'échanges". Mais, il resterait à transposer cette "nouvelle" méthodologie aux comptes TER.

ANNEXE 8

Synthèse des suggestions de clefs de répartition volume-prix

| Postes du compte d'exploitation SNCF-TER | Volume "appliqué" | Volume "possible" | Prix unitaire "possible" |
|---|--|--|--|
| Voyageurs - Recettes commerciales | VoK (Nombre de voyageurs-kilomètres fer et route) | Désagrégation par catégories de voyageurs | Recette moyenne par catégorie de voyageur-kilomètre |
| Collectivités - Compensations tarifaires | VoK total | Décomposition Etat / Région | Contribution tarifaire Etat / Région au VoK |
| Collectivités - Subvention d'exploitation | TKm réalisés (Nombre de train-kilomètres réalisés) | Décomposition Etat / Région | Contribution publique au TKm financé |
| | | VoK | Contribution publique au VoK financé |
| Collectivités - Subvention modernisation du matériel roulant (Quote-part) | Nombre de caisses actives (1) | Montant investi | Contribution publique par euro investi |
| RFF - Péages | TKm réalisés | Attention à la structure des péages | Tkm / Autre à préciser |
| SNCF - Charges forfaitisées C1 | TKm réalisés | Coût moyen d'exploitation SNCF-C1 par TKm réalisé ⁷ | Connaissances des charges réelles. Voir compte GEF. |
| SNCF - Amortissement matériel roulant | Nombre de caisses | Montant investi | Coût du capital fixe par euro investi |
| Prêteurs - Charges financières | Nombre de caisses | Capital restant dû | Coût du capital financier par euro |
| Collectivités - Taxe professionnelle | Nombre de caisses | Montant investi | Coût de l'impôt sur le capital fixe financier par euro investi |
| SNCF - Rémunération exploitant | 1 | Tkm ou C1 | Marge bénéficiaire sur production ou sur coûts |
| SNCF - Incitations financières à la performance | TKm réalisés | Décomposition VOK pour Intéressement sur recettes | Bonus-Malus par Vok réalisé |
| SNCF - Location Matériel roulant | Insuffisant. Exclu du compte de facturation | Tarif horaire de location moyen | Nombre d'heures d'activité |
| Charges de capital des gares | Absence de clef. Exclu du compte de facturation | Capital restant dû ? | Coût du capital fixe par euro investi |
| Plan de communication | Absence de clef. Exclu du compte de facturation | Vok ou ? | Frais de communication par Vok |

⁷ Remarquons que notre calcul de coût moyen d'exploitation est un peu biaisé par le fait que le numérateur (C1), intègre toutes les charges forfaitisées C1 relatives tant au transport par route que par fer, alors que notre dénominateur (TKm réalisés) ne considère que la production de transport ferroviaire. Ce coût moyen d'exploitation de la SNCF est donc d'autant plus surévalué que la part du transport par route est élevée.

TABLE DES ANNEXES DU CHAPITRE 6

Source : Nos calculs.

1. Indicateurs généraux de performance du TER

- Offre par Région expérimentatrice : Evolution 2001-2007 - Graphique
- Fréquentation par Région expérimentatrice : Evolution 2001-2007 - Graphique
- Ratio d'attractivité par Région expérimentatrice : Evolution 2001-2007 - Graphique et tableaux
- Coût d'exploitation du Tkm par Région expérimentatrice : Evolution 2002-2007 - Tableaux
- Coût du Tkm TER en subvention publique pour les 20 Régions : Evolution 2002-2007 - Graphique
- Coût du vok TER en subvention publique pour les 20 Régions : Evolution 2002-2007 - Graphique

2. Résultats transversaux 2002-2005 pour les régions expérimentatrices – Tableaux et graphiques

- Taux de surplus de productivité globale (SPG)
- Taux de surplus distribuable (STD)
- Surplus de productivité globale / Surplus total distribuable
- Comptes de surplus cumulés SNCF-TER 2002-2005
- Comptes de surplus cumulés SNCF-TER 2002-2005 hors 2004
- Comptes de surplus cumulés SNCF-TER 2002-2005 hors Rhône-Alpes
- Comptes de surplus cumulés SNCF-TER 2002-2005 (hors 2004) hors Rhône-Alpes
- Evolution des surplus liés aux charges SNCF-C1

3. Frontières de prix

- Frontières de prix - Tableaux
- Charges d'exploitation SNCF-C1 par Tkm-réalisé – Graphique
- Péages RFF par Tkm-réalisé – Graphique
- Amortissements par caisse active – Graphique
- Subvention d'exploitation normalisée nette des IFP par Tkm-réalisé – Graphique
- Subvention d'exploitation normalisée nette des IFP hors péages par Tkm-réalisé – Graphique
- Subventions tarifaires par voyageur-Km – Graphique
- Tarifs des billets par voyageur-Km – Graphique

4. Balances d'échanges 2003, 2004 et 2005 – Tableaux et graphiques

- Ensemble des régions expérimentatrices 2002-2005 (H1)
- Ensemble des régions expérimentatrices 2002-2005 (H2)
- Balances d'échanges 2003 (H1)
- Balances d'échanges 2004 (H1)
- Balances d'échanges 2005 (H1)
- Nord-Pas-de-Calais : Balances d'échanges 2002-2007 (H1) et 2002-2007 (H3)
- Rhône-Alpes : Balances d'échanges 2006 et 2002-2006 (H1) et 2002-2006 (H3)

5. Comptes de surplus pour les 7 Régions expérimentatrices – Tableaux et graphiques

- Comptes de surplus cumulés SNCF-TER 2002-2005 pour chacune des 7 régions expérimentatrices
- Alsace 2002, 2003, 2004, 2005 et 2002-2005
- Centre 2002, 2003, 2004, 2005 et 2002-2005
- Limousin (avec cars TER) 2002, 2003, 2004, 2005, 2006 et 2002-2006
- Limousin (sans cars TER) 2002, 2003, 2004, 2005, 2006 et 2002-2006
- Nord-Pas-de-Calais 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 et 2002-2007
- Pays de la Loire 2002, 2003, 2004, 2005 et 2002-2005
- PACA 2002, 2003 et 2002-2004
- Rhône-Alpes 2002, 2003, 2004, 2005, 2006 et 2002-2006

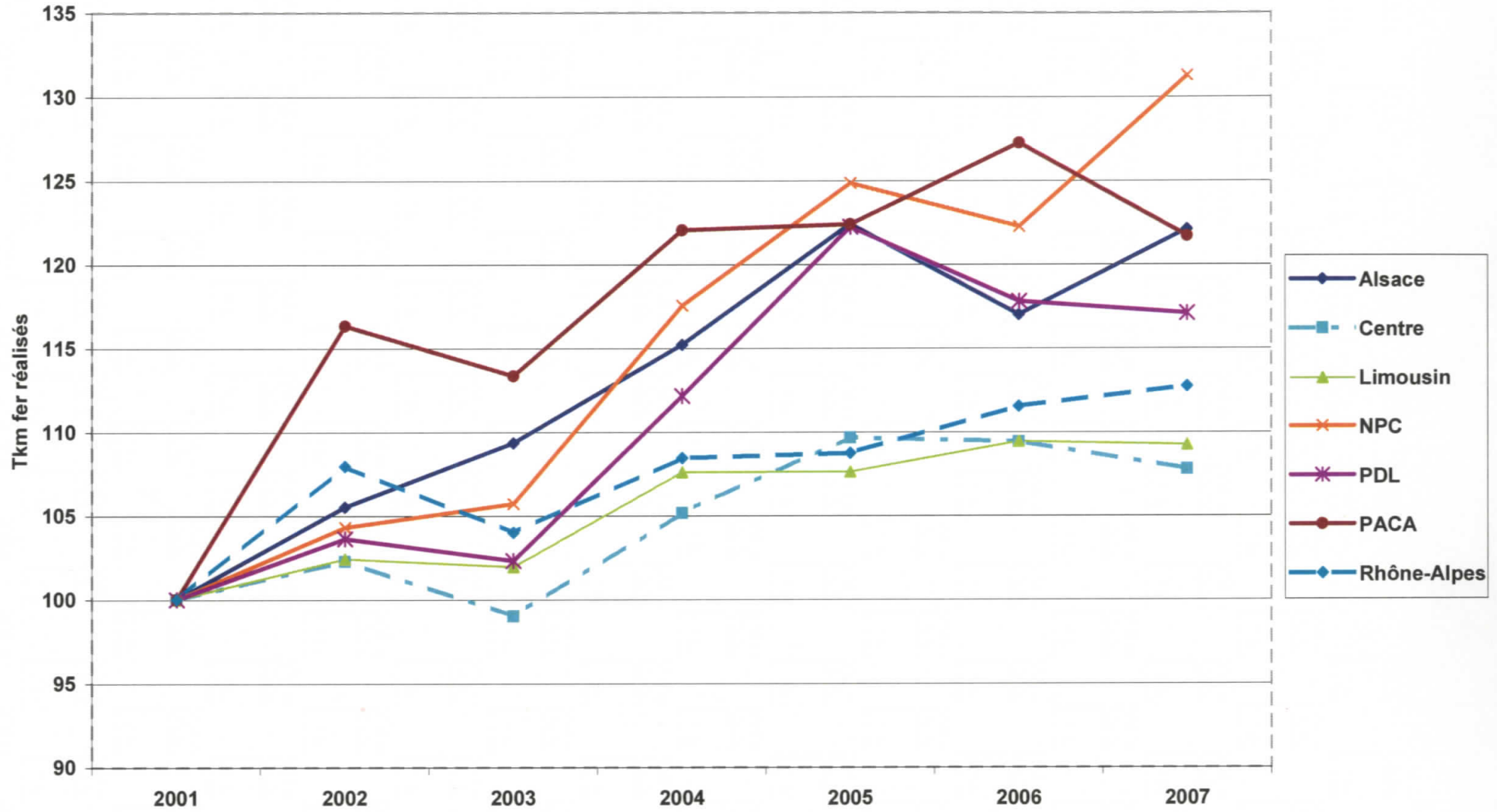
6. "Surplus élargi" des voyageurs – Tableaux et graphiques

- Ensemble des régions expérimentatrices 2002-2005
- Nord-Pas-de-Calais 2002-2007
- Rhône-Alpes 2002-2006

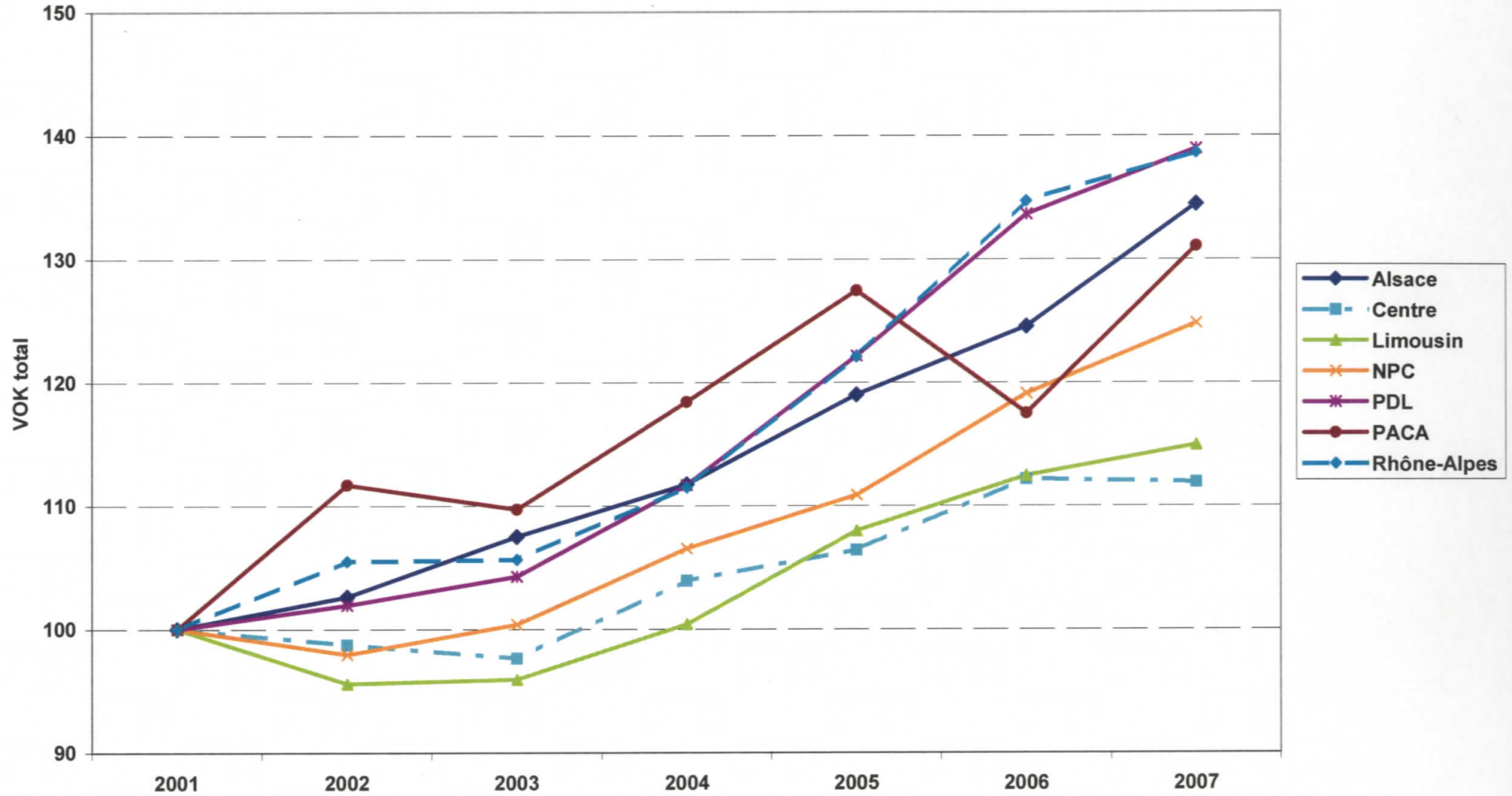
ANNEXE 1

Indicateurs généraux de performance du TER

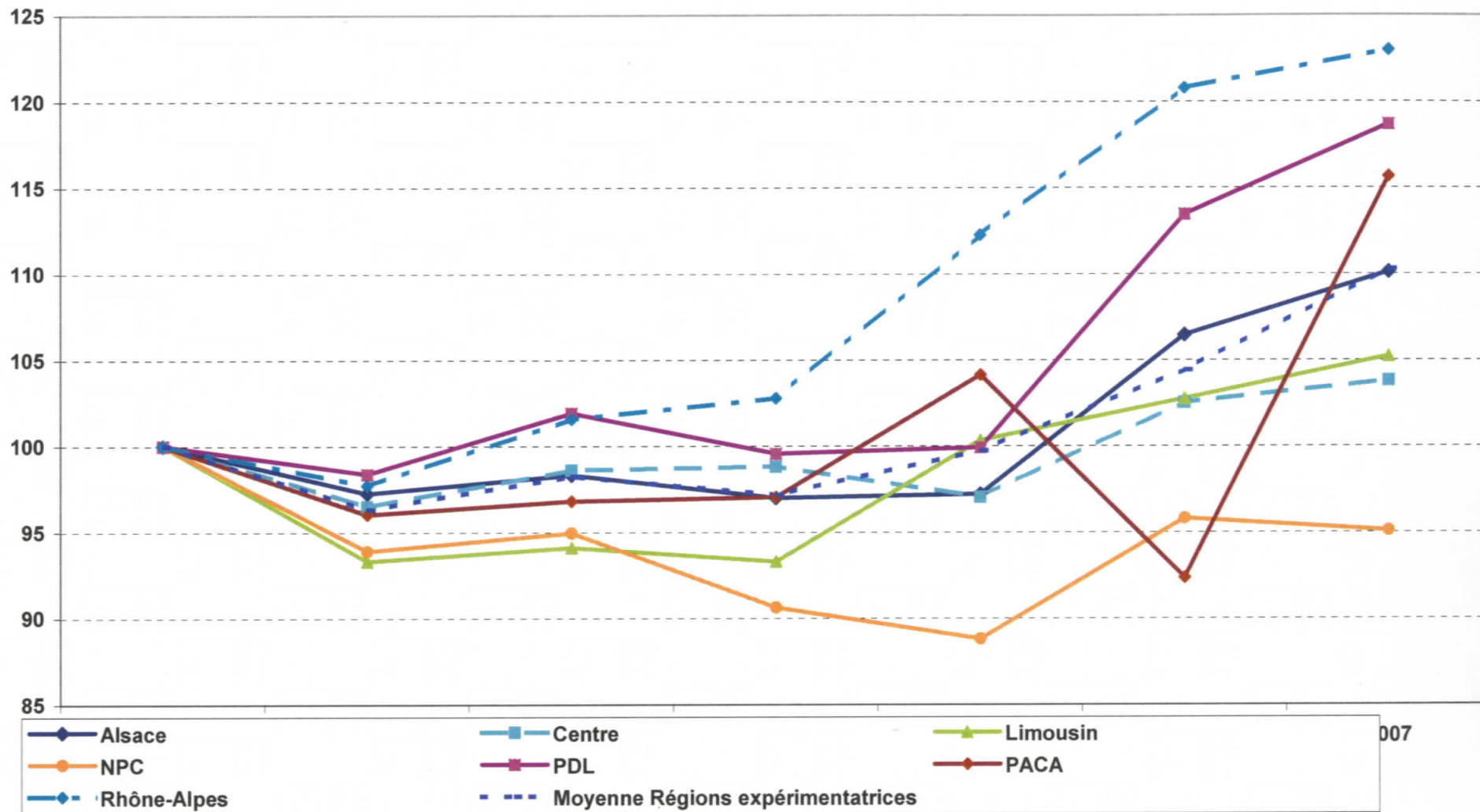
France - Régionalisation et offre ferroviaire (indice, base 100 : 2001)



France - Régionalisation et fréquentation TER (indice, base 100 : 2001)



Ratio d'attractivité moyen du TER par Région (Vok/Tkm)



Ratio Vok / Tkm fer - Ratio attractivité moyenne en voyageurs par train par kilomètre

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2007, indice base 2001 |
|-----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------------------------|
| Alsace | 68,6 | 66,7 | 67,4 | 66,5 | 66,6 | 73,0 | 75,5 | 110,1 |
| Centre | 76,6 | 74,0 | 75,6 | 75,7 | 74,4 | 78,6 | 79,5 | 103,8 |
| Limousin | 29,4 | 27,5 | 27,7 | 27,5 | 29,5 | 30,2 | 31,0 | 105,2 |
| NPC | 86,8 | 81,5 | 82,4 | 78,6 | 77,0 | 83,1 | 82,5 | 95,1 |
| PDL | 69,3 | 68,2 | 70,6 | 69,0 | 69,2 | 78,6 | 82,2 | 118,6 |
| PACA | 85,2 | 81,8 | 82,5 | 82,7 | 88,7 | 78,7 | 98,6 | 115,6 |
| Rhône-Alpes | 73,4 | 71,7 | 74,6 | 75,5 | 82,4 | 88,7 | 90,3 | 123,0 |
| Moyenne Régions expérimentatrices | 69,9 | 67,3 | 68,7 | 67,9 | 69,7 | 73,0 | 77,1 | 110,3 |
| Moyenne Ensemble 20 Régions TER | 68,1 | 66,0 | 66,6 | 65,7 | 69,2 | 73,6 | 76,4 | 112,3 |
| Allemagne - DB | 69,8 | 65,0 | 66,8 | 67,3 | 69,4 | 73,3 | | |

Sources : Données Région ou SNCF - Vok total (fer et route) ; Die Bahn, Facts and figures, 2006, 2004, 2002, 2000.

Ratio Vok / Tkm fer - Ratio attractivité moyenne en voyageurs par train par kilomètre - Indice, base 100 : 2001

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|-----------------------------------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Alsace | 100,0 | 97,2 | 98,3 | 97,0 | 97,2 | 106,4 | 110,1 | | |
| Centre | 100,0 | 96,5 | 98,6 | 98,8 | 97,0 | 102,5 | 103,8 | | |
| Limousin | 100,0 | 93,3 | 94,1 | 93,3 | 100,3 | 102,7 | 105,2 | | |
| NPC | 100,0 | 93,9 | 94,9 | 90,6 | 88,8 | 95,8 | 95,1 | | |
| PDL | 100,0 | 98,4 | 101,9 | 99,6 | 99,9 | 113,4 | 118,6 | | |
| PACA | 100,0 | 96,0 | 96,8 | 97,0 | 104,1 | 92,3 | 115,6 | | |
| Rhône-Alpes | 100,0 | 97,7 | 101,6 | 102,8 | 112,3 | 120,8 | 123,0 | | |
| Moyenne Régions expérimentatrices | 100,0 | 96,3 | 98,2 | 97,2 | 99,7 | 104,4 | 110,3 | | |
| Moyenne Ensemble 20 Régions TER | 100,0 | 97,0 | 97,8 | 96,5 | 101,6 | 108,2 | 112,3 | 113,8 | 115,6 |
| Allemagne - DB | 100,0 | 93,1 | 95,7 | 96,4 | 99,4 | 104,9 | | | |

Variation attractivité moyenne N/N-1 en %

| Région expérimentatrices | | -3,7% | 2,0% | -1,1% | 2,6% | 4,7% | 5,6% |
|---------------------------------|--|-------|------|-------|------|------|------|
| Moyenne Ensemble 20 Régions TER | | -3,0% | 0,8% | -1,4% | 5,3% | 6,4% | 3,8% |
| Allemagne - DB | | -6,9% | 2,7% | 0,7% | 3,1% | 5,6% | |

Attractivité comparée entre Région par année - Indice, base 100 : moyenne Région expérimentatrice

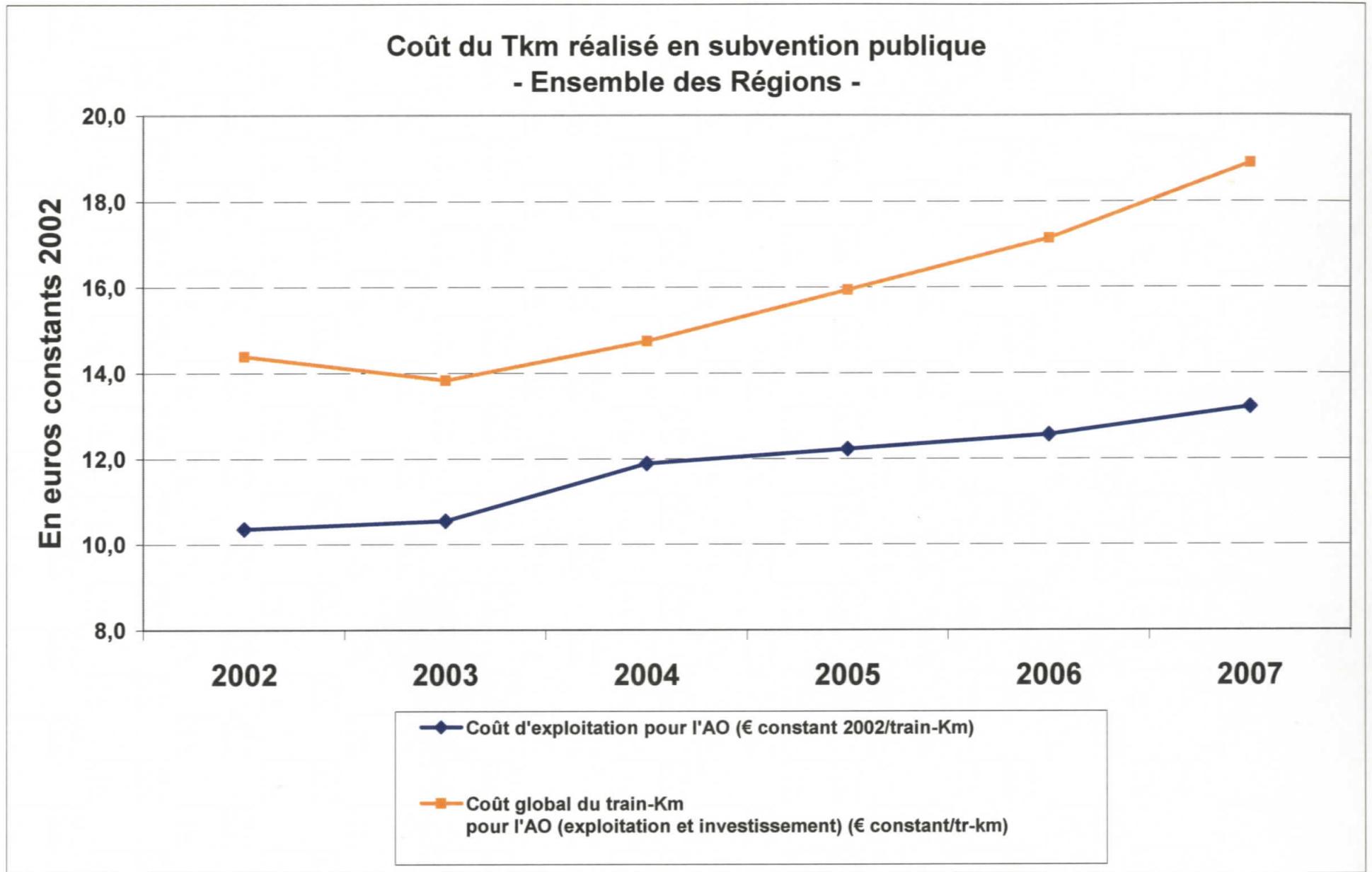
| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|-----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Alsace | 98,1 | 99,0 | 98,1 | 97,9 | 95,6 | 100,0 | 97,9 |
| Centre | 109,6 | 109,8 | 110,0 | 111,5 | 106,7 | 107,6 | 103,2 |
| Limousin | 42,1 | 40,8 | 40,3 | 40,4 | 42,4 | 41,4 | 40,2 |
| NPC | 124,1 | 121,0 | 120,0 | 115,8 | 110,5 | 113,9 | 107,0 |
| PDL | 99,1 | 101,2 | 102,8 | 101,6 | 99,3 | 107,7 | 106,7 |
| PACA | 121,9 | 121,6 | 120,1 | 121,8 | 127,3 | 107,8 | 127,9 |
| Rhône-Alpes | 105,0 | 106,6 | 108,6 | 111,1 | 118,2 | 121,5 | 117,1 |
| Moyenne Régions expérimentatrices | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| Comparaison avec Ensemble Région | 100,0 | 99,3 | 100,4 | 100,7 | 98,1 | 96,5 | 98,2 |

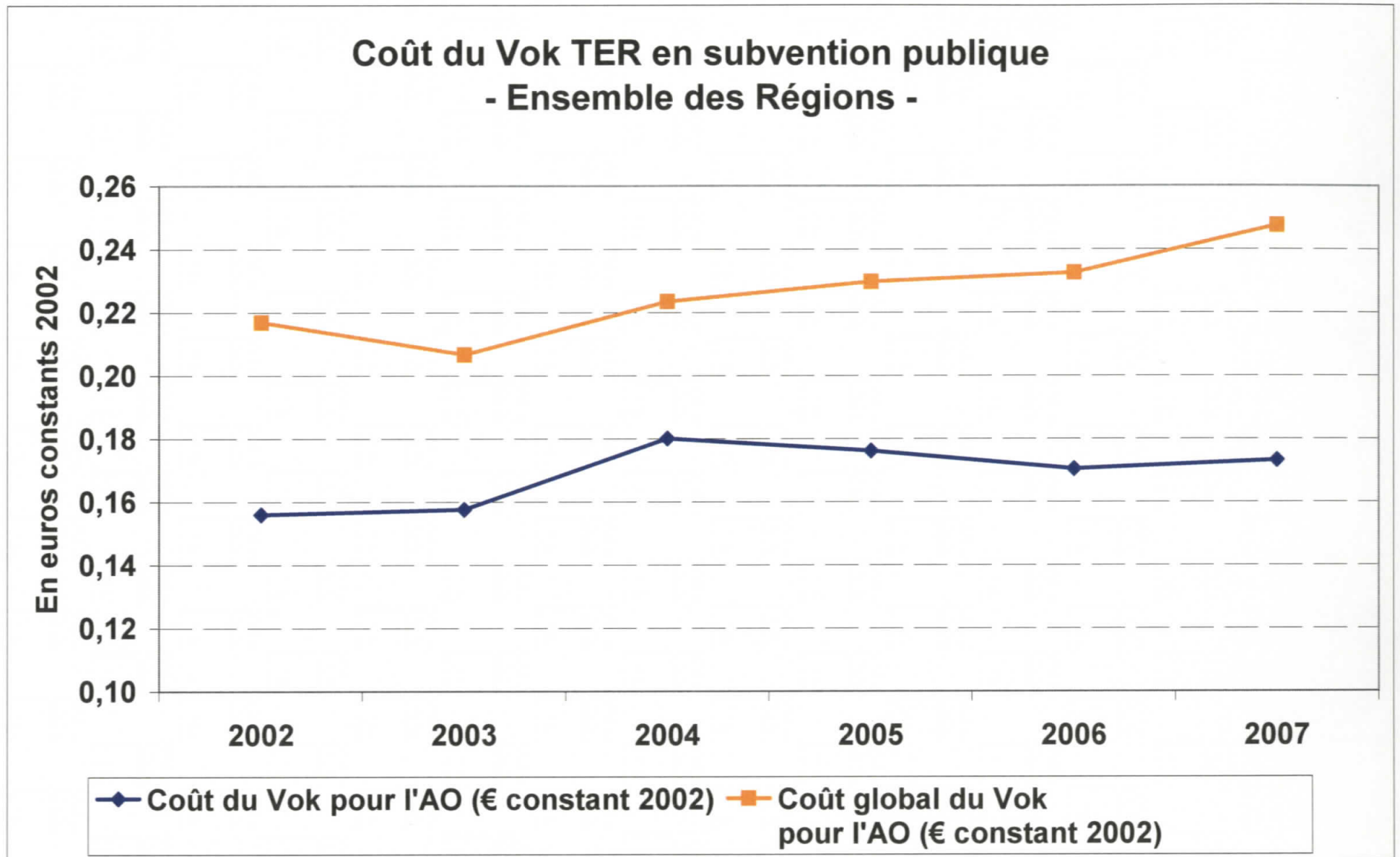
| Coût du TER / Tkm réalisé - Euros courants | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2005-2002 en % |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------------------|
| Alsace | 12,62 | 13,53 | 16,95 | 16,78 | | | 32,9 |
| Centre | 12,62 | 13,53 | 14,71 | 15,14 | | | 19,9 |
| Limousin | 14,03 | 14,49 | 15,30 | 16,03 | 16,29 | | 14,2 |
| Nord Pas de Calais | 14,77 | 15,08 | 17,39 | 17,78 | 18,44 | 18,15 | 20,4 |
| Pays de la Loire | 14,40 | 15,05 | 16,49 | 16,38 | | | 13,7 |
| PACA | 18,63 | 20,13 | 21,80 | ND | | | |
| Rhône-Alpes | 15,48 | 16,73 | 18,21 | 19,04 | 19,65 | | 23,0 |
| Moyenne non pondérée | 14,65 | 15,51 | 17,27 | 16,86 | | | 20,7 |

Source : Nos données d'après les Comptes de facturation TER SNCF-Standardisés

| Coût du TER / Tkm réalisé - Euros constants 2002 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2005-2002 en % |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------------------|
| Alsace | 12,62 | 13,28 | 16,38 | 15,89 | | | 25,9 |
| Centre | 12,62 | 13,28 | 14,21 | 14,33 | | | 13,5 |
| Limousin | 14,03 | 14,23 | 14,79 | 15,17 | 15,07 | | 8,1 |
| Nord Pas de Calais | 14,77 | 14,80 | 16,80 | 16,84 | 17,05 | 16,38 | 14,0 |
| Pays de la Loire | 14,40 | 14,78 | 15,94 | 15,52 | | | 7,7 |
| PACA | 18,63 | 19,76 | 21,07 | | | | |
| Rhône-Alpes | 15,48 | 16,42 | 17,60 | 18,03 | 18,18 | | 16,5 |
| Moyenne non pondérée | 14,65 | 15,22 | 16,68 | 15,96 | | | 14,3 |

Source : Nos données d'après les Comptes de facturation TER SNCF-Standardisés





ANNEXE 2

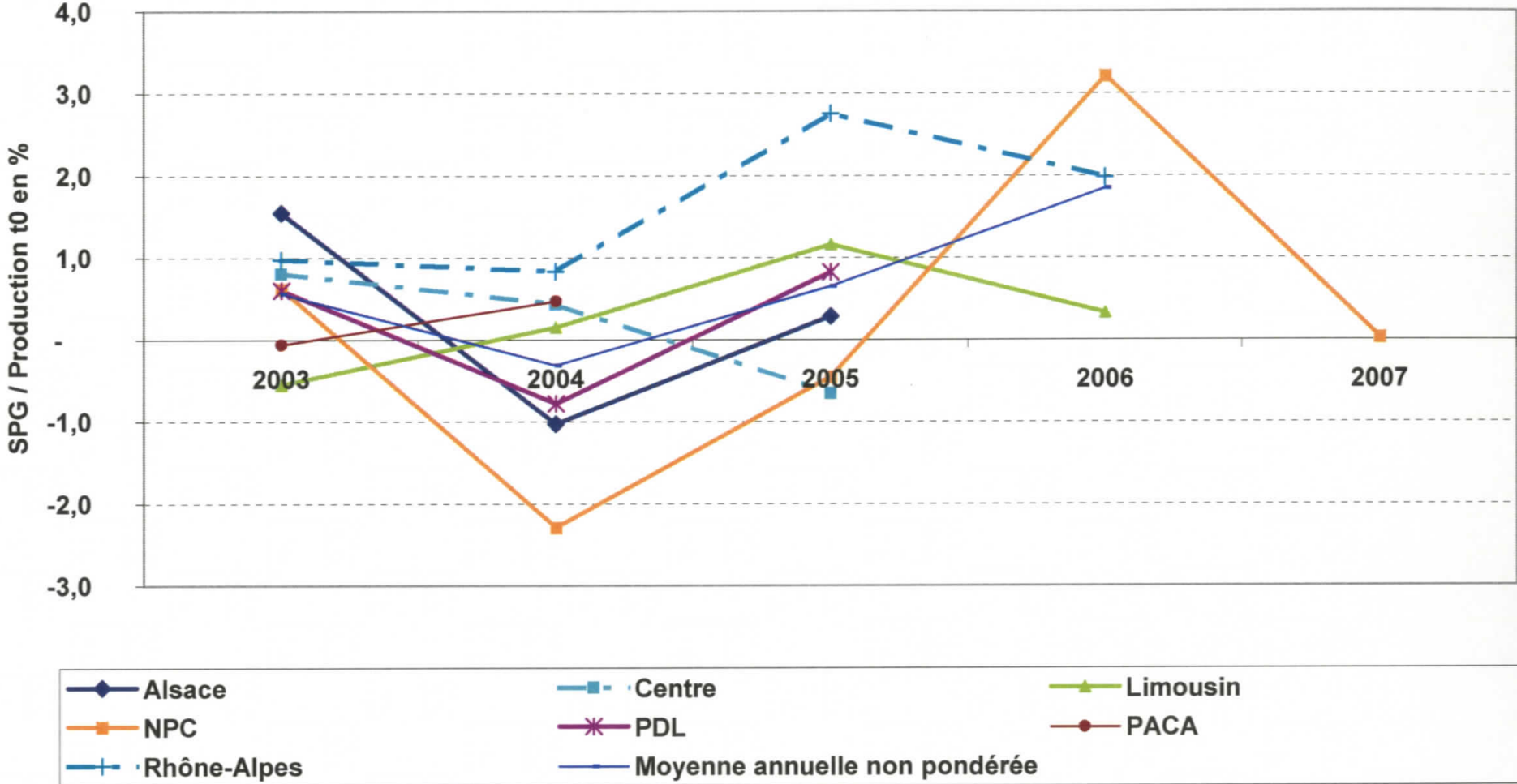
Résultats transversaux 2002-2005

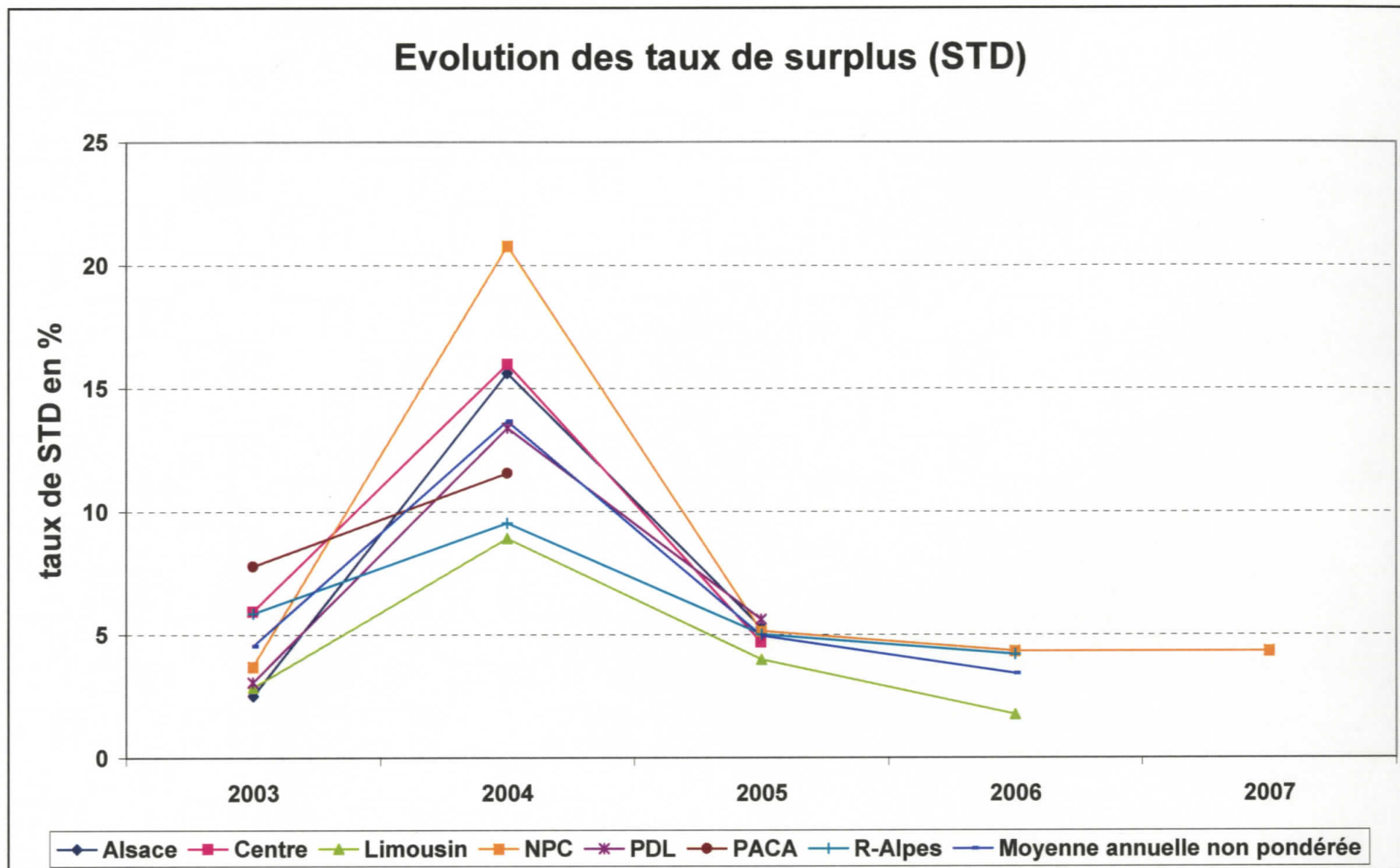
Taux de surplus de productivité globale (SPG) en % (1)

| Régions expérimentatrices | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | Moyenne régionale 2002-2005 | Moyenne régionale 2002-2006/2007 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|------|------|-----------------------------|----------------------------------|
| Alsace | 1,54 | - 1,03 | 0,28 | | | 0,27 | |
| Centre | 0,81 | 0,43 | - 0,66 | | | 0,19 | |
| Limousin | - 0,55 | 0,15 | 1,16 | 0,33 | | 0,25 | 0,27 |
| NPC | 0,61 | - 2,29 | - 0,45 | 3,21 | 0,02 | - 0,71 | 0,22 |
| PDL | 0,60 | - 0,79 | 0,82 | | | 0,21 | |
| PACA | - 0,07 | 0,47 | | | | 0,20 | |
| Rhône-Alpes | 0,97 | 0,83 | 2,75 | 1,98 | | 1,52 | 1,63 |
| Moyenne annuelle non pondérée | 0,56 | - 0,32 | 0,65 | 1,84 | | 0,28 | ND |
| Ecart-type | 0,6 | 1,0 | 1,1 | - | - | - | - |

(1) : SPG / Production t_0 . Le niveau de production t_0 correspond au total des produits du compte de facturation SNCF-TER de l'année initiale.

Evolution du taux de productivité globale (SPG) en %



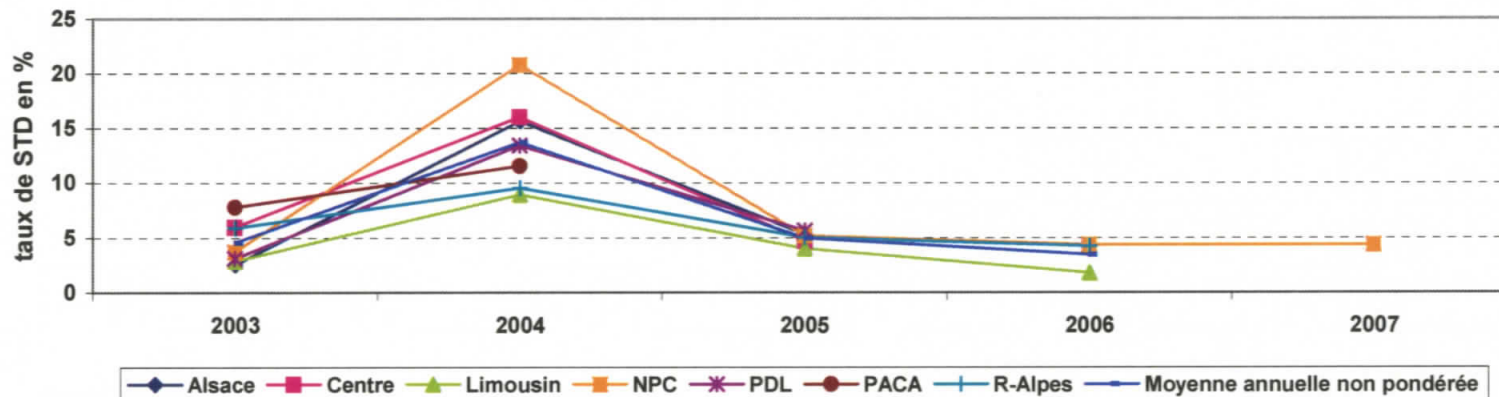


19/07/2009

Taux surplus (en % du
STD)

| | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | Moyenne régionale |
|-------------------------------|------|-------|------|------|------|-------------------|
| Alsace | 2,50 | 15,60 | 5,27 | | | 7,8 |
| Centre | 5,93 | 15,98 | 4,68 | | | 8,9 |
| Limousin | 2,84 | 8,90 | 3,97 | 1,74 | | 5,2 |
| NPC | 3,68 | 20,78 | 5,13 | 4,31 | 4,32 | 9,9 |
| PDL | 3,05 | 13,39 | 5,60 | | | 7,3 |
| PACA | 7,76 | 11,54 | | | | 9,6 |
| R-Alpes | 5,85 | 9,52 | 5,00 | 4,19 | | 6,8 |
| Moyenne annuelle non pondérée | 4,52 | 13,67 | 4,94 | 3,41 | | 7,9 |
| ET | 1,85 | 3,86 | 0,51 | 1,19 | | 1,5 |

Evolution des taux de surplus (STD)



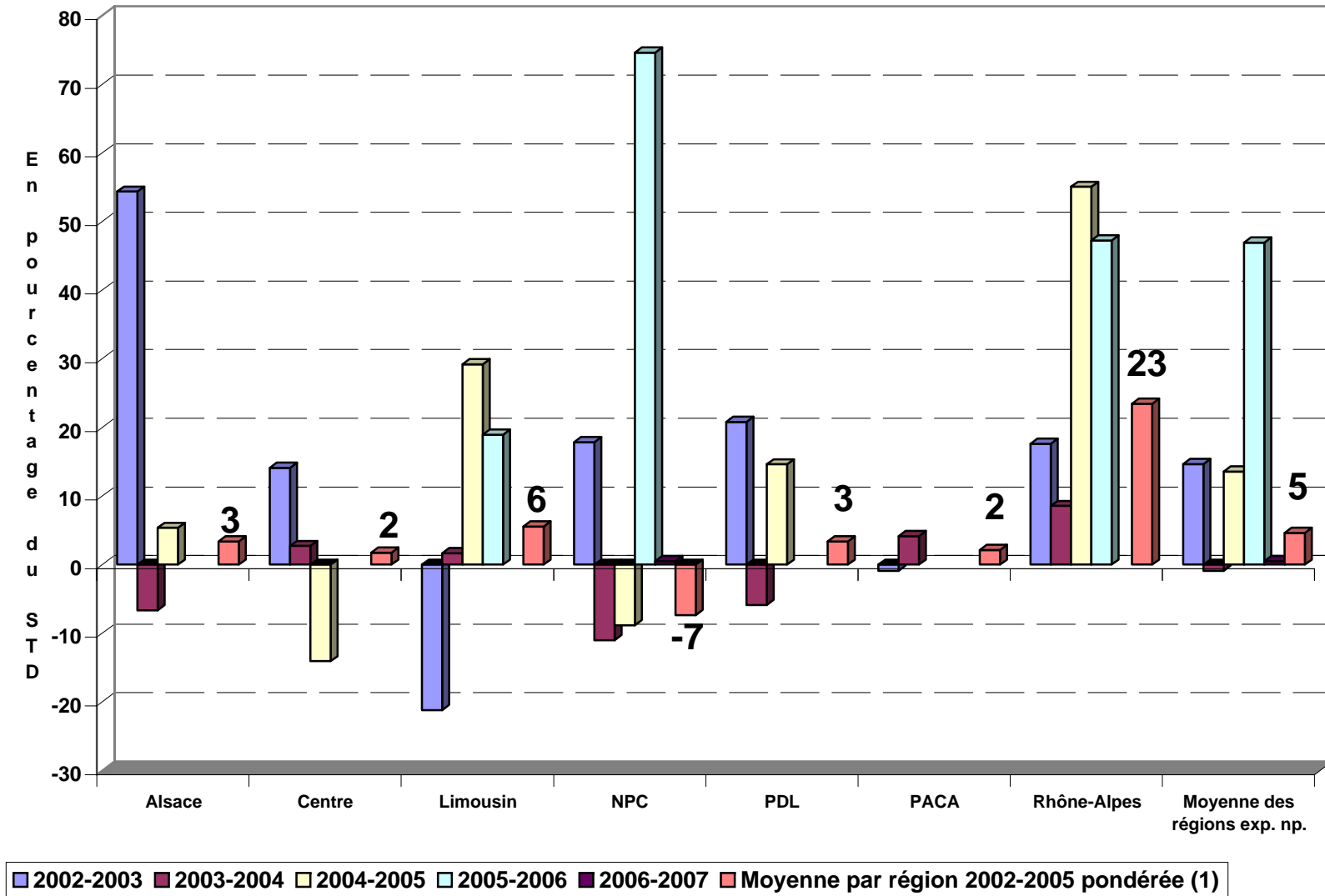
Surplus de productivité globale (SPG) / Surplus total disponible (STD) en %

| SPG/STD en % | 2002-2003 | 2003-2004 | 2004-2005 | 2005-2006 | 2006-2007 | Moyenne par région 2002- 2005 pondérée (1) | Moyenne régionale 2002-2005 np. | Moyenne par région 2002-2006/2007 pondérée(1) | Moyenne par région 2002- 2006/2007 np. | Compte surplus cumulé 2002- 2005 (2) |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---|--|--|--|---|
| Alsace | 54 | -7 | 5 | | | 3 | 18 | | | 6,0 |
| Centre | 14 | 3 | -14 | | | 2 | 1 | | | 2,8 |
| Limousin | -21 | 2 | 29 | 19 | | 6 | 3 | 7 | 7 | 12,1 |
| NPC | 18 | -11 | -9 | 75 | 1 | -7 | -1 | 5 | 15 | 8,9 |
| PDL | 21 | -6 | 15 | | | 3 | 10 | | | 6,0 |
| PACA | -0,9 | 4,1 | | | | 2 | 2 | | | 2,6 |
| Rhône-Alpes | 18 | 9 | 55 | 47 | | 23 | 27 | 28 | 32 | 34,3 |
| Moyenne des régions exp. np. | 15 | -1 | 14 | 47 | 1 | 5 | 9 | 13 | 18 | 10,4 |

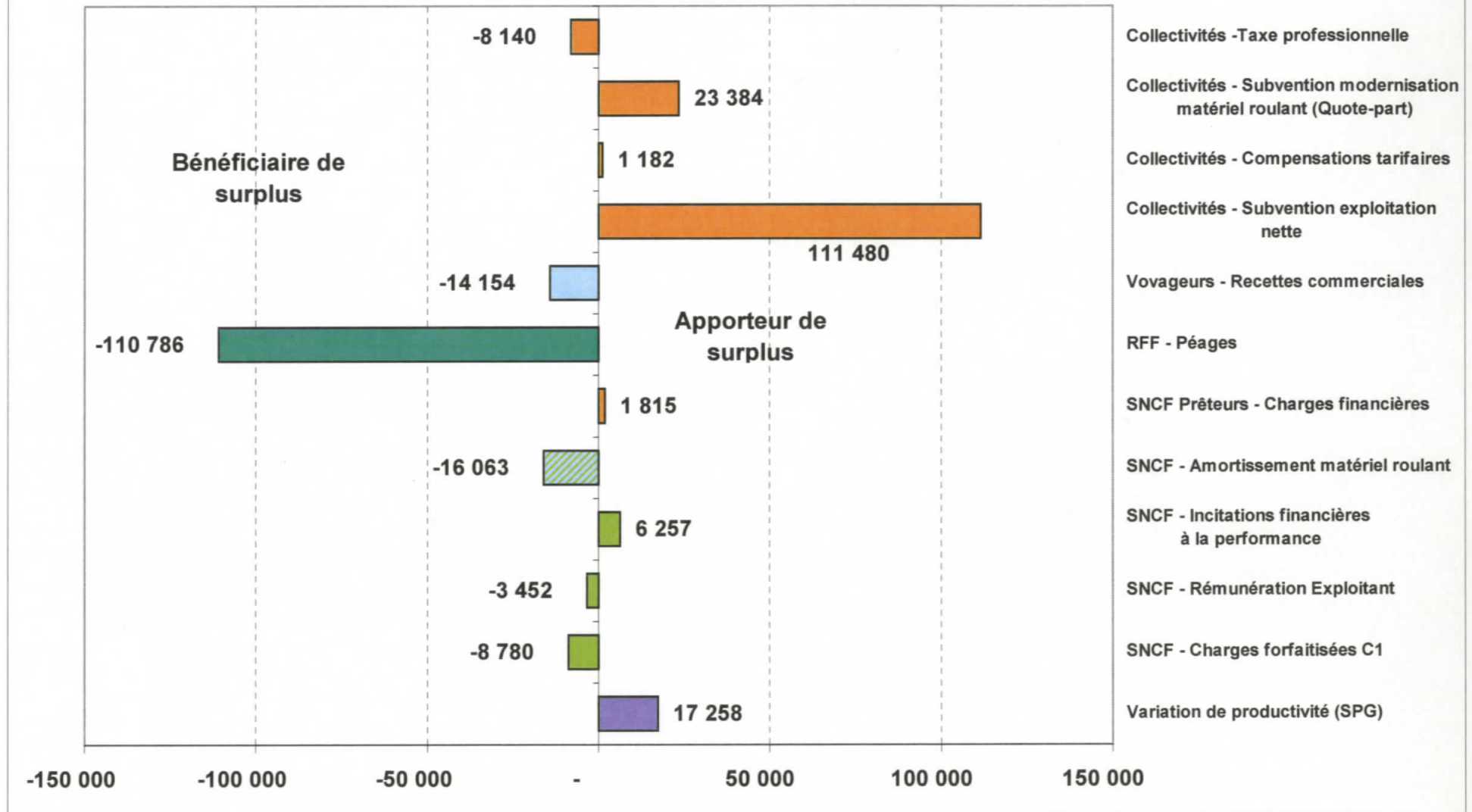
(1) Calculé en rapportant le montant cumulé du SPG au montant cumulé du STD à partir des comptes de surplus annuels.

(2) Période 2002-2006 pour Limousin et Rhône-Alpes et 2002-2007 pour NPC.

Surplus de productivité globale (SPG) / Surplus total disponible (STD) en %



SNCF-TER régions expérimentatrices - Surplus cumulés 2002-2005
- Milliers Euros 2002 -

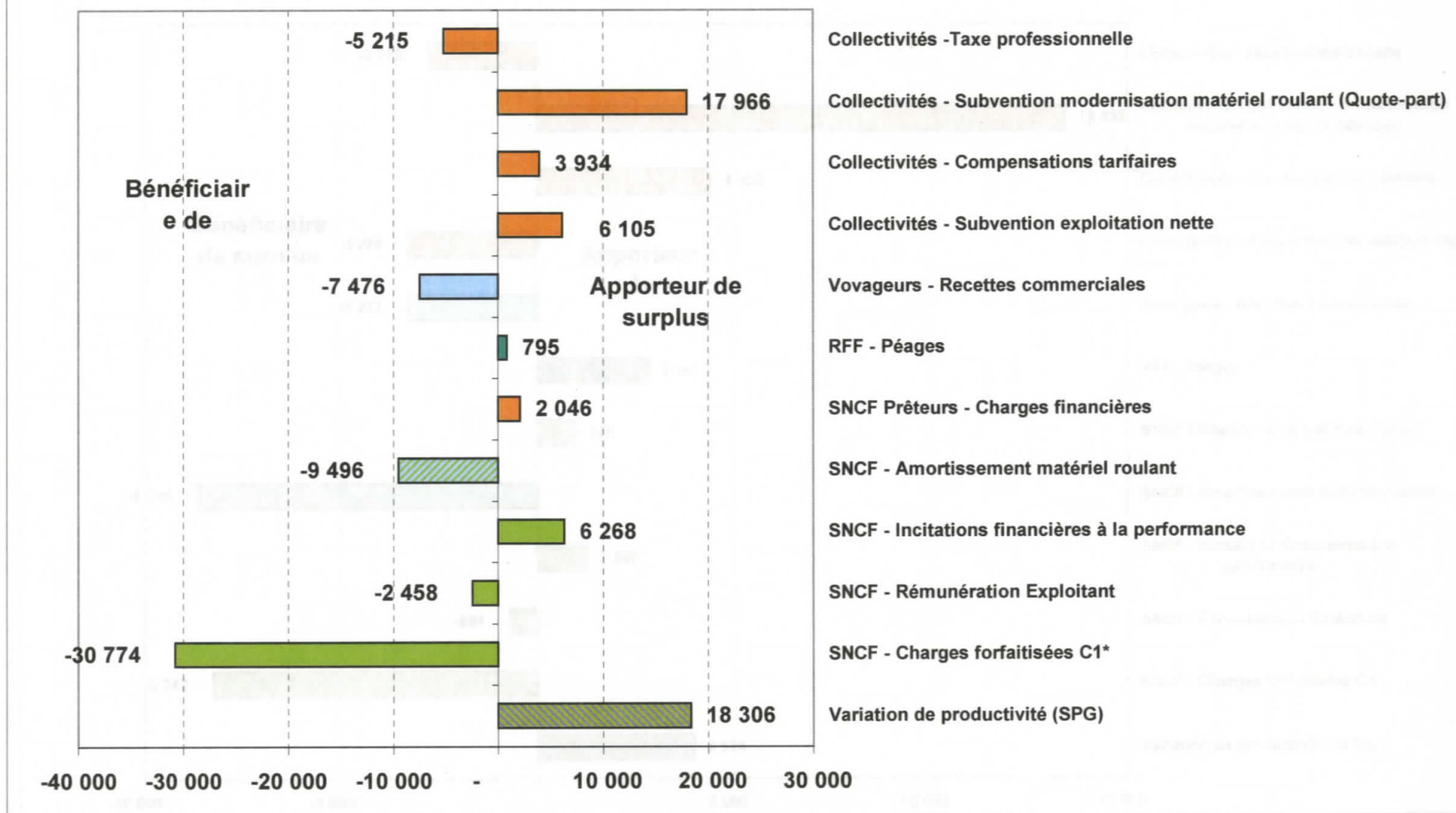


Régions expérimentatrices
- Comptes de surplus cumulés SNCF-TER 2002-2005 (en milliers euros 2002) -

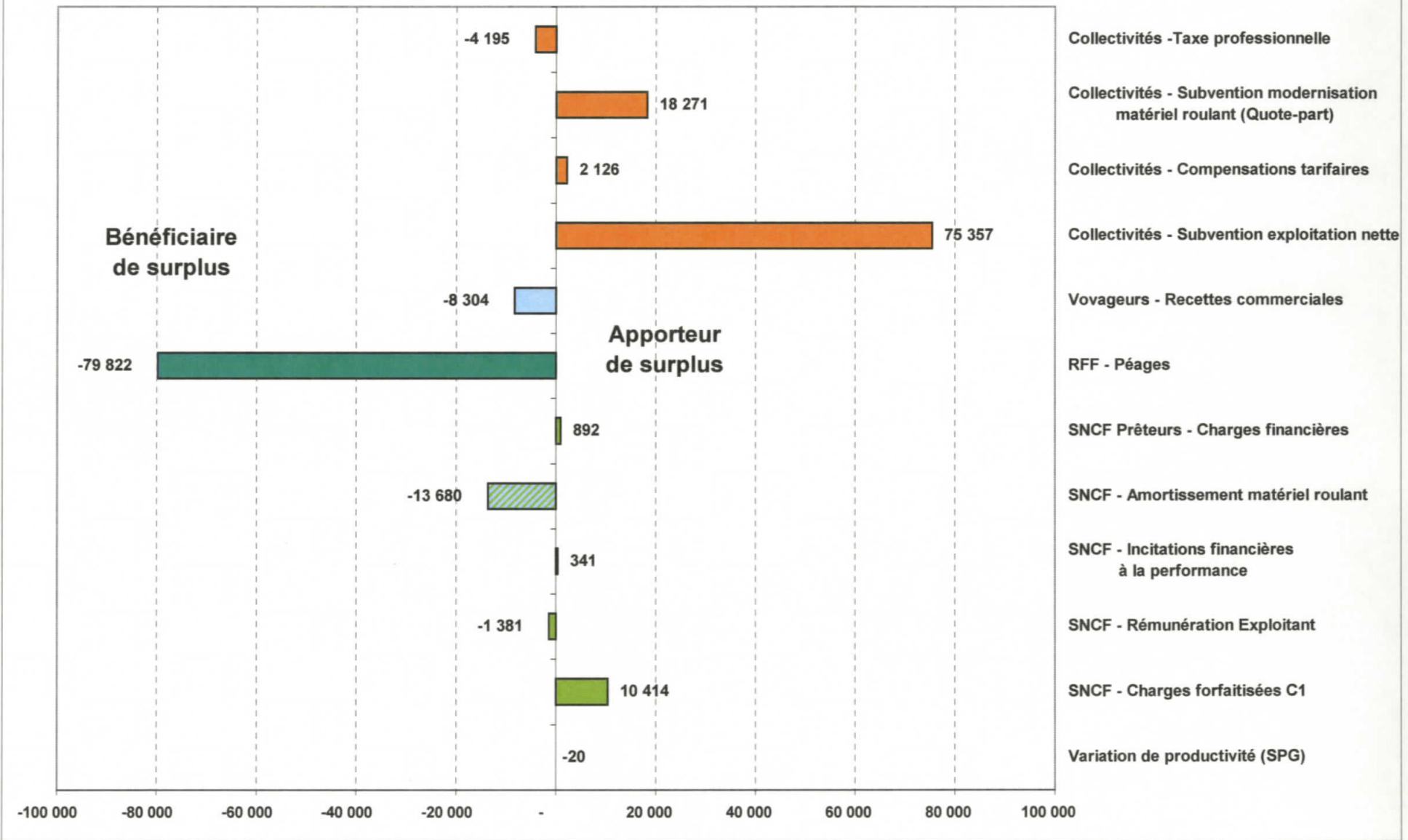
| EMPLOIS | Surplus % | Totaux K€ | RESSOURCES | Surplus % | Totaux K€ |
|---|--------------|------------------|--|--------------|------------------|
| RFF-Péages | 68,7 | 110 785,7 | SPG > 0 | 10,7 | 17 257,5 |
| SNCF Exploitant - Charges forfaitisées C1 | 5,4 | 8 779,6 | SNCF - Incitations financières à la performance | 3,9 | 6 257,2 |
| SNCF- Amortissement MR | 10,0 | 16 063,4 | Prêteurs - Charges financières | 1,1 | 1 814,6 |
| SNCF - Rémunération Exploitant | 2,1 | 3 451,7 | Collectivités - Subvention exploitation | 69,1 | 111 480,1 |
| Voyageurs - Recettes commerciales | 8,8 | 14 154,4 | Collectivités - Subvention modernisation matériel (QP) | 14,5 | 23 384,2 |
| Collectivités -Taxe professionnelle | 5,0 | 8 140,2 | Collectivités - Compensations tarifaires | 0,7 | 1 181,6 |
| Total | 100,0 | 161 375,1 | Total | 100,0 | 161 375,1 |

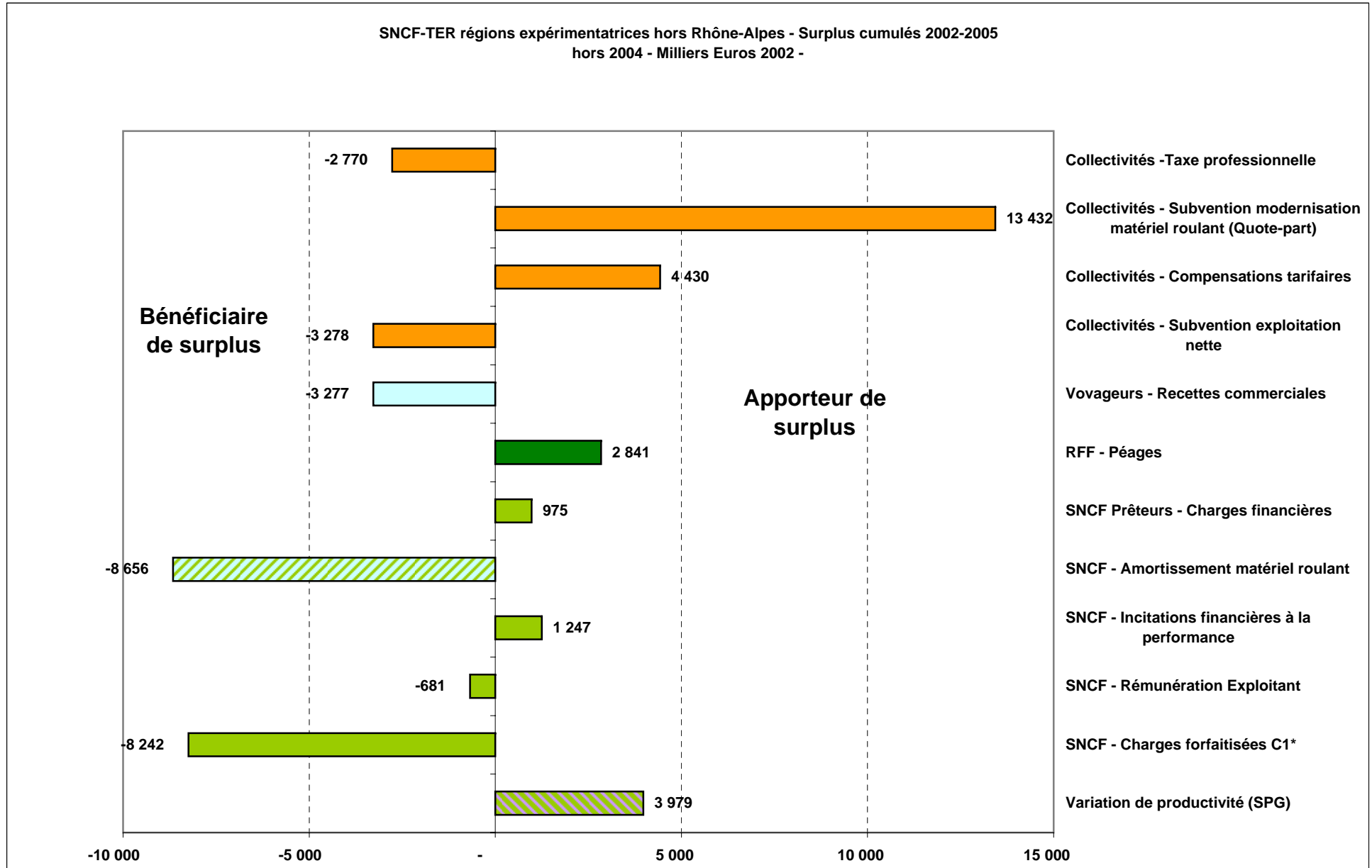
| Comptes de surplus cumulés SNCF-TER 2002-2005 hors 2004 (en milliers euros 2002) | Alsace | Centre | Limousin | NPC | PDL | PACA 2002-2004 | Rhône-Alpes | Somme 2002-2005 hors 2004 | Somme 2002-2005 hors 2004 (hors RA) | |
|--|------------|------------|---|------------|------------|----------------|-------------|---------------------------|-------------------------------------|--|
| Variation de productivité (SPG) | 2 140,41 | 56,21 | 345,22 | 49,50 | 1 504,25 | - 116,86 | 14 326,76 | 18 305,50 | 3 978,74 | |
| SNCF - Charges forfaitisées C1* | 3 426,55 | - 3 991,37 | - 1 860,97 | 2 010,86 | 540,47 | - 8 367,91 | - 22 531,42 | - 30 773,80 | - 8 242,37 | |
| SNCF - Rémunération Exploitant | - | - | 36,17 | - | 202,84 | - 442,25 | - 1 776,91 | - 2 458,17 | - 681,26 | |
| SNCF - Incitations financières à la performance | 328,14 | - 78,60 | 55,71 | 1 624,11 | 682,45 | - | 5 021,36 | 6 268,27 | 1 246,91 | |
| SNCF - Amortissement matériel roulant | - 702,46 | - 3 419,47 | 292,88 | - 5 387,22 | 264,39 | 295,84 | - 840,22 | - 9 496,25 | - 8 656,03 | |
| SNCF Prêteurs - Charges financières | 247,29 | - 87,49 | 70,39 | 524,29 | 220,56 | - | 1 071,12 | 2 046,15 | 975,03 | |
| RFF - Péages | 1 993,70 | 864,54 | 54,28 | - 260,57 | 798,37 | - 609,20 | - 2 046,18 | 794,95 | 2 841,13 | |
| Voyageurs - Recettes commerciales | 40,78 | 2 832,94 | - 570,91 | - 2 163,30 | - 280,70 | - 3 135,67 | - 4 199,41 | - 7 476,26 | - 3 276,85 | |
| Collectivités - Subvention exploitation nette | - 8 361,19 | 1 409,87 | 1 283,99 | - 1 812,59 | - 3 295,89 | 7 498,05 | 9 382,71 | 6 104,95 | - 3 277,76 | |
| Collectivités - Compensations tarifaires | - 567,78 | - 814,19 | - 16,51 | 989,32 | - 57,12 | 4 895,83 | - 495,22 | 3 934,34 | 4 428,55 | |
| Collectivités - Subvention modernisation matériel roulant (Quota-part) | 2 033,09 | 4 476,87 | 460,06 | 4 849,55 | 1 612,84 | - | 4 533,28 | 17 965,69 | 13 432,41 | |
| Collectivités -Taxe professionnelle | - 578,54 | - 1 249,31 | - 77,97 | - 423,96 | - 421,86 | - 17,84 | - 2 445,88 | - 5 215,38 | - 2 769,50 | |
| Total | 0,00 | - 0,00 | - 0,00 | - 0,00 | - 0,00 | - 0,00 | - 0,00 | - 0,00 | 0,00 | |
| Moyenne Taux de surplus moyen (STD) en % | 7,86 | 8,79 | 5,16 | 9,83 | 7,29 | 9,41 | 6,75 | 7,87 | 8,06 | |
| STD en milliers euros 2002 | 10 418,88 | 14 362,16 | 3 288,29 | 15 142,23 | 9 133,16 | 12 958,42 | 39 133,47 | 104 436,60 | 65 303,14 | |
| (+) : Apporteur de surplus (Ressources) | | | (-) : Bénéficiaire de surplus (Emplois) | | | | | Moyenne | | |

**SNCF-TER régions expérimentatrices - Surplus cumulés 2002-2005
hors 2004 - Milliers Euro 2002 -**



SNCF-TER régions expérimentatrices hors RA - Surplus cumulés 2002-2005 - Milliers Euros 2002 -





| SNCF- C1 (en milliers d'euros 2002) | 2002-2003 | 2003-2004 | 2004-2005 | Somme par région |
|--|--|------------------|------------------|-----------------------------|
| Alsace | 658 | 2 382 | 2 768 | 5 809 |
| Centre | - 4 181 | 4 365 | 190 | 373 |
| Limousin | - 822 | 1 708 | - 1 039 | - 153 |
| NPC | - 1 466 | 2 809 | 3 477 | 4 820 |
| PDL | - 2 382 | 3 420 | 2 923 | 3 961 |
| PACA | - 8 368 | 3 971 | | - 4 397 |
| Rhône-Alpes | - 16 700 | 3 338 | - 5 831 | - 19 193 |
| Somme par année | - 33 262 | 21 994 | 2 488 | - 8 780 |
| (+) : Apporteur de surplus (Ressources) | (-) : Bénéficiaire de surplus (Emplois) | | | |

ANNEXE 3

Frontières de prix

20/07/2009

Prix SNCF-C1 / Tkm charge réalisés (euros 2002)

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2005 Base 100 : 2002 (*) | 2006 ou 2007 Base 100 : 2002 |
|------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------------------------|------------------------------------|
| Alsace | 11,62 | 11,53 | 11,25 | 10,94 | | | 94,1 | - |
| Centre | 9,03 | 9,45 | 9,04 | 9,02 | | | 99,9 | - |
| Limousin (C1 fer uniquement) | 11,19 | 11,39 | 10,95 | 11,23 | 11,12 | | 100,4 | 97,7 |
| Limousin | 12,07 | 12,31 | 11,83 | 12,13 | 12,00 | | 100,5 | 97,5 |
| NPC | 11,80 | 11,94 | 11,70 | 11,42 | 11,62 | 11,68 | 96,8 | 99,0 |
| PDL | 11,79 | 12,16 | 11,68 | 11,31 | | | 95,9 | - |
| PACA | 15,21 | 16,14 | 15,73 | | | | 103,4 | |
| Rhône-Alpes | 11,78 | 12,55 | 12,40 | 12,66 | 12,67 | | 107,5 | 107,6 |
| Moyenne non pondérée | 10,81 | 11,18 | 10,90 | 10,87 | 12,67 | | 99,7 | 101,3 |
| Ecart-type | 1,6 | 1,7 | 1,8 | 1,1 | | | | |
| Moyenne np. hors PACA | 11,35 | 11,66 | 11,32 | 11,24 | | | 99,1 | |

(*) PACA : 2004, base 2002

Prix RFF-Péages / Tkm charge réalisés (euros 2002)

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2005 Base 100 : 2002 (*) | 2006 ou 2007 Base 100 : 2002 |
|-----------------------|------|------|------|------|------|-------|-----------------------------|------------------------------------|
| Alsace | 1,77 | 1,74 | 3,58 | 3,38 | | | 191,3 | - |
| Centre | 2,24 | 2,28 | 3,46 | 3,34 | | | 149,3 | - |
| Limousin | 0,90 | 0,89 | 1,76 | 1,75 | 1,71 | | 194,8 | 191,9 |
| NPC | 1,58 | 1,60 | 3,75 | 3,76 | 3,70 | 3,701 | 237,5 | 233,8 |
| PDL | 1,02 | 1,02 | 2,27 | 2,17 | | | 213,0 | - |
| PACA | 1,56 | 1,62 | 3,49 | ND | | | 224,6 | |
| Rhône-Alpes | 2,09 | 2,12 | 3,40 | 3,46 | 3,47 | | 165,7 | 165,9 |
| Moyenne non pondérée | 1,59 | 1,61 | 3,10 | 2,98 | | | 196,6 | - |
| Ecart-type | 0,5 | 0,5 | 0,7 | 0,7 | | | | |
| Moyenne np. hors PACA | 1,60 | 1,61 | 3,04 | 2,98 | | | 186,2 | |

(*) PACA : 2004, base 2002

Prix SNCF - Amortissement / Caisse (euros 2002)

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2005 Base 100 : 2002 (*) | 2006 ou 2007 Base 100 : 2002 |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-----------------------------|------------------------------------|
| Alsace | 21,64 | 22,54 | 22,80 | 24,31 | | | 112,3 | - |
| Centre | 19,22 | 23,30 | 29,19 | 32,86 | | | 170,9 | - |
| Limousin | 32,40 | 26,13 | 30,04 | 32,28 | 33,17 | | 99,6 | 126,9 |
| NPC | 14,31 | 16,85 | 20,20 | 31,11 | 32,13 | 37,205 | 217,4 | 190,7 |
| PDL | 28,22 | 26,39 | 33,92 | 34,35 | | | 121,7 | - |
| PACA | 25,54 | 24,56 | 21,80 | | | | 85,3 | |
| Rhône-Alpes | 21,06 | 20,47 | 22,36 | 23,80 | 28,57 | | 113,0 | 135,6 |
| Moyenne non pondérée | 23,20 | 22,89 | 25,76 | 29,78 | | | 131,5 | - |
| Ecart-type | 5,6 | 3,1 | 4,8 | 4,2 | | | | |
| Moyenne np. hors PACA | 22,81 | 22,61 | 26,42 | 29,78 | | | 130,6 | |

(*) PACA : 2004, base 2002

24/07/2009

Prix Collectivités-Subvention Exploitation normalisée / Tkm charge réalisés (euros 2002)

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2005 Base 100 : 2002 (*) | 2006 ou 2007Base 100 : 2002 |
|------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|------|-----------------------------|-----------------------------------|
| Alsace | 8,06 | 7,77 | 9,55 | 8,86 | | | 109,9 | - |
| Centre | 5,37 | 5,79 | 6,96 | 6,73 | | | 125,3 | - |
| Limousin | 11,30 | 11,39 | 11,97 | 12,25 | 12,16 | | 108,4 | 106,7 |
| NPC | 6,85 | 7,03 | 9,47 | 9,17 | 9,10 | 8,66 | 133,8 | 126,4 |
| PDL | 8,19 | 8,40 | 9,41 | 8,83 | | | 107,8 | - |
| PACA | 10,65 | 11,48 | 12,96 | | | | 121,7 | |
| Rhône-Alpes | 8,95 | 9,40 | 10,59 | 10,57 | 10,25 | | 118,1 | 114,5 |
| Moyenne non pondérée | 8,48 | 8,75 | 10,13 | 9,40 | 10,50 | | 117,9 | 115,9 |
| Ecart-type | 1,9 | 2,0 | 1,8 | 1,7 | | | | |
| Limousin (C1 fer uniquement) | 10,43 | 10,47 | 11,09 | 11,35 | 11,27 | | 108,8 | 107,7 |
| Moyenne np. hors PACA | 8,12 | 8,30 | 9,66 | 9,40 | | | 117,2 | |

(*) PACA : 2004, base 2002

Prix Collectivités-Subvention Exploitation normalisée hors péages / Tkm charge réalisés (euros 2002)

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2005 Base 100 : 2002 (*) | 2006 ou 2007Base 100 : 2002 |
|------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|------|-----------------------------|-----------------------------------|
| Alsace | 6,29 | 6,03 | 5,97 | 5,48 | | | 87,1 | - |
| Centre | 3,13 | 3,51 | 3,51 | 3,39 | - | | 108,2 | - |
| Limousin | 10,40 | 10,50 | 10,21 | 10,50 | 10,44 | - | 100,9 | 100,4 |
| NPC | 5,27 | 5,43 | 5,72 | 5,41 | 5,40 | 4,96 | 102,6 | 94,1 |
| PDL | 7,17 | 7,39 | 7,14 | 6,66 | - | - | 92,9 | |
| PACA | 9,09 | 9,86 | 9,46 | | - | - | 104,1 | |
| Rhône-Alpes | 6,86 | 7,28 | 7,18 | 7,11 | 6,78 | - | 103,6 | 93,2 |
| Moyenne non pondérée | 6,89 | 7,14 | 7,03 | 6,42 | | | 99,9 | |
| Ecart-type | 2,2 | 2,3 | 2,1 | 2,2 | | | | |
| Limousin (C1 fer uniquement) | 9,53 | 9,57 | 9,33 | 9,60 | 9,56 | | 100,7 | 83,6 |
| Moyenne np. hors PACA | 6,52 | 6,69 | 6,62 | 6,42 | | | 99,2 | |

(*) PACA : 2004, base 2002

Prix Collectivités-Subvention Tarifs / 1000*Vok total (euros 2002)

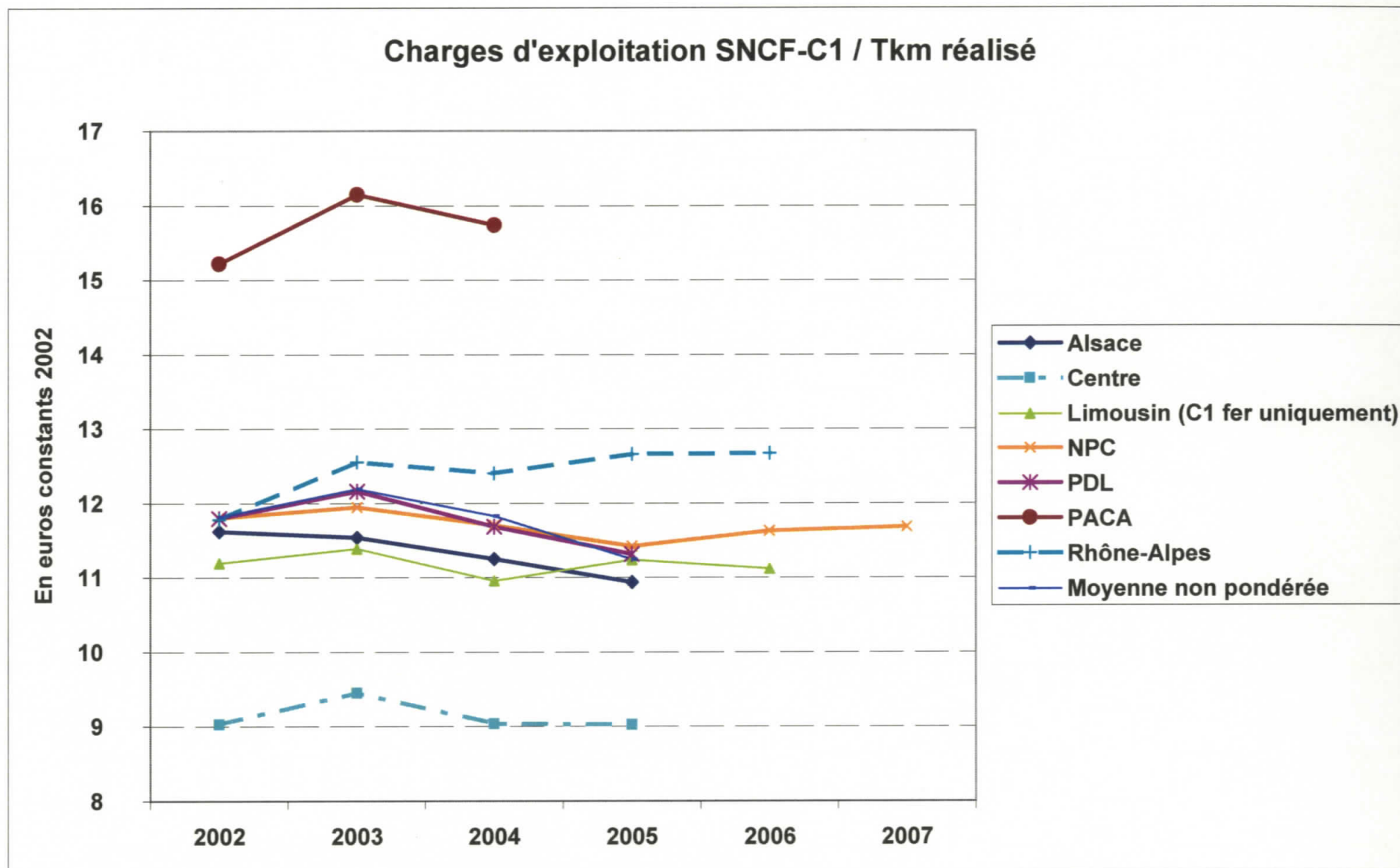
| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2005 Base 100 : 2002 (*) | 2006 ou 2007Base 100 : 2002 |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------------------------|-----------------------------------|
| Alsace | 37,13 | 36,99 | 38,77 | 38,02 | | | 102,4 | - |
| Centre | 23,79 | 22,79 | 23,06 | 22,98 | | | 96,6 | - |
| Limousin | 12,94 | 12,43 | 12,46 | 12,79 | 12,58 | | 98,8 | 101,2 |
| NPC | 46,88 | 46,76 | 44,71 | 45,86 | 43,62 | 46,51 | 97,8 | 99,2 |
| PDL | 22,58 | 22,88 | 22,46 | 22,10 | | | 97,9 | - |
| PACA | 22,53 | 29,65 | 28,10 | ND | | | 124,7 | |
| Rhône-Alpes | 20,08 | 20,64 | 20,38 | 19,63 | 20,87 | | 97,7 | 104,0 |
| Moyenne non pondérée | 26,56 | 27,45 | 27,13 | 26,90 | | | 102,3 | - |
| Ecart-type | 10,6 | 10,6 | 10,3 | 11,4 | | | | |
| Moyenne np. hors PACA | 27,24 | 27,08 | 26,97 | 26,90 | | | 98,8 | |

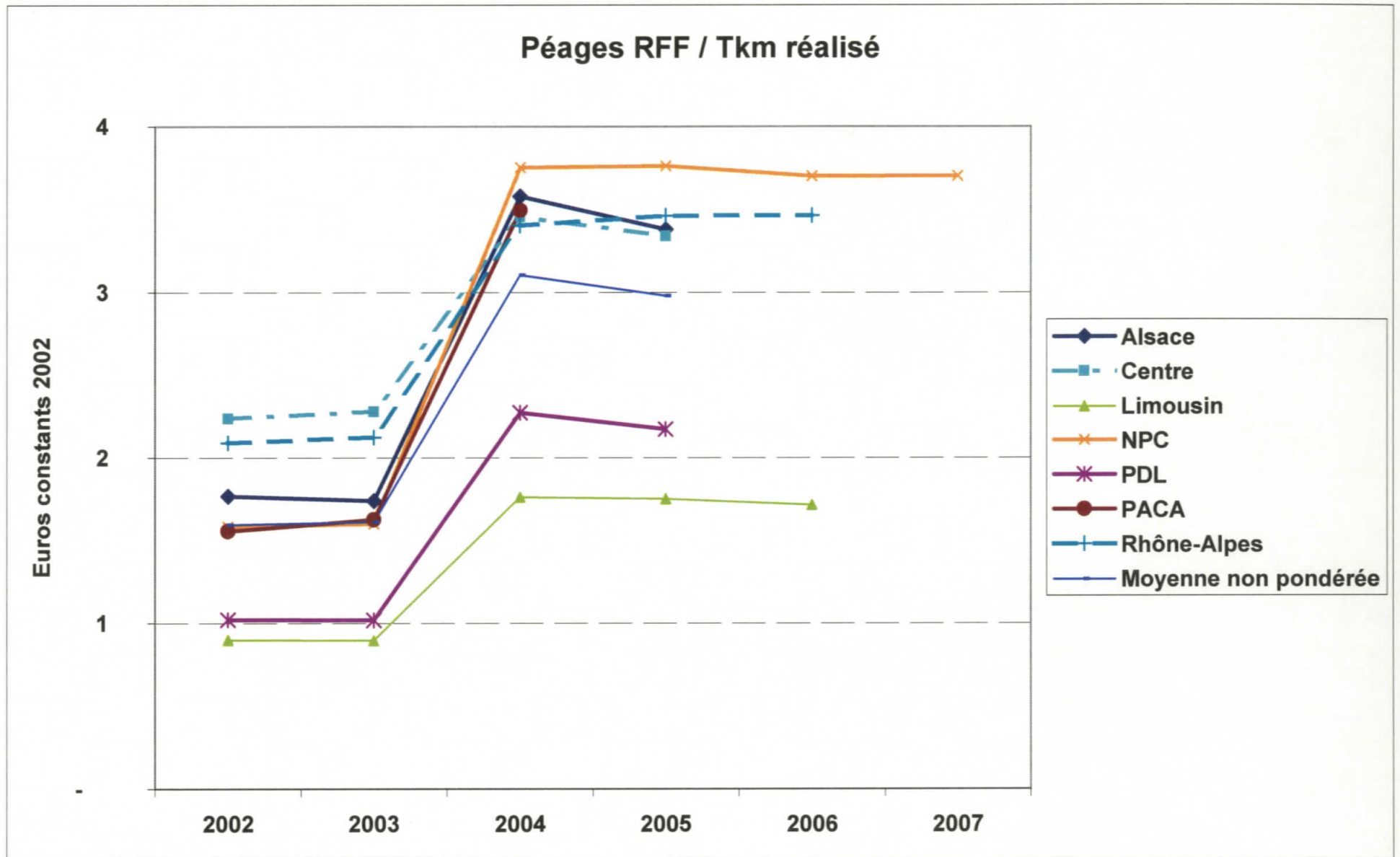
(*) PACA : 2004, base 2002

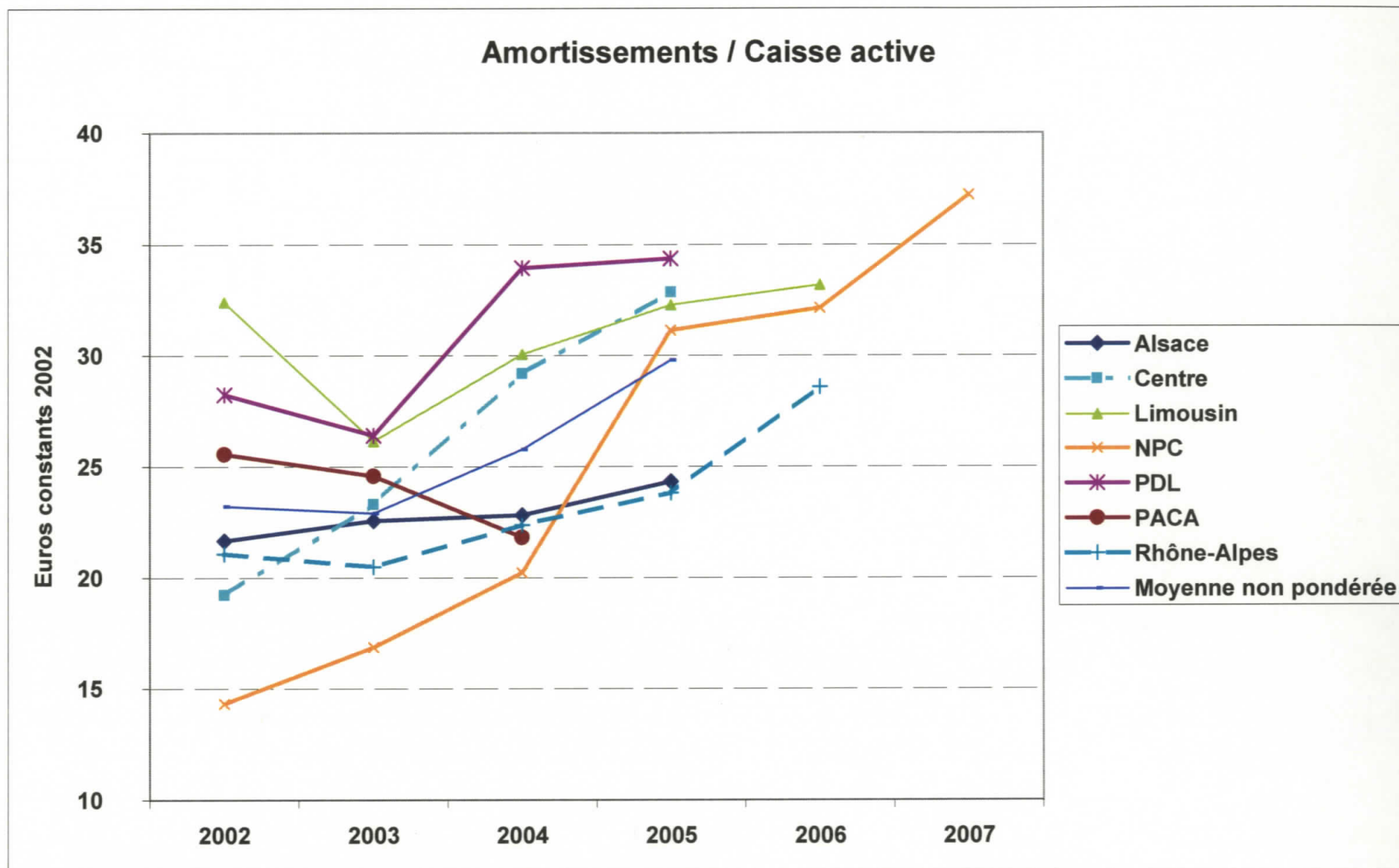
Prix Voyageurs-Billets / 1000*Vok total (euros 2002)

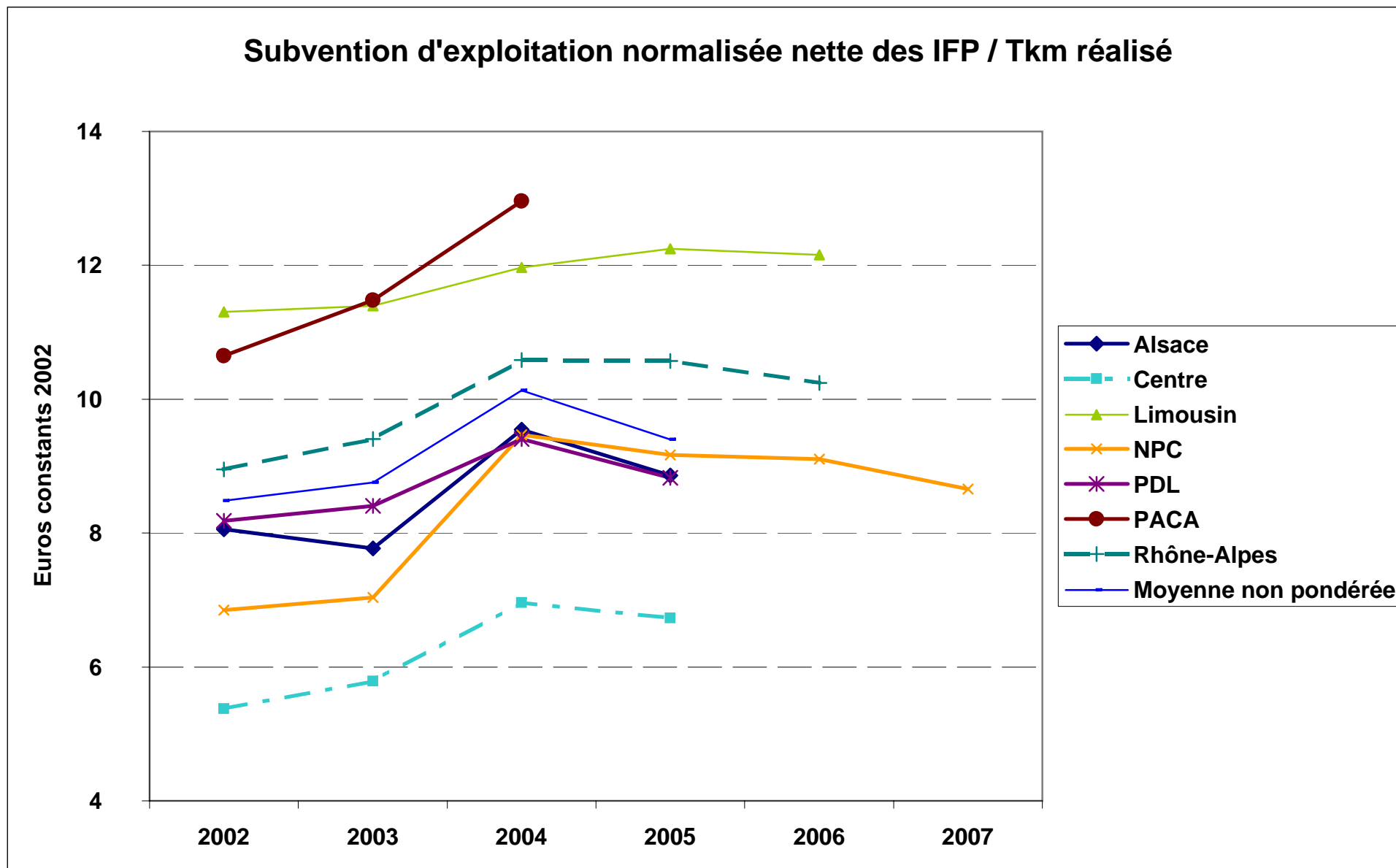
| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2005 Base 100 : 2002 (*) |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|------|------|-----------------------------|
| Alsace | 60,0 | 59,7 | 59,5 | 59,9 | | | 99,8 |
| Centre | 67,7 | 67,6 | 61,5 | 65,1 | | | 96,2 |
| Limousin | 74,0 | 74,0 | 70,5 | 65,3 | 61,9 | | 88,2 |
| NPC | 47,6 | 44,5 | 44,8 | 45,3 | 43,1 | 46,6 | 95,3 |
| PDL | 63,2 | 62,7 | 63,7 | 63,5 | | | 100,6 |
| PACA | 74,9 | 70,9 | 70,2 | ND | | | 93,6 |
| Rhône-Alpes | 65,9 | 67,7 | 66,8 | 62,9 | 60,8 | | 95,5 |
| Moyenne non pondérée | 64,75 | 63,87 | 62,43 | 60,35 | | | 95,6 |
| Ecart-type | 8,6 | 9,1 | 8,1 | 7,0 | | | |
| Moyenne np. hors PACA | 63,06 | 62,70 | 61,14 | 60,35 | | | 95,7 |

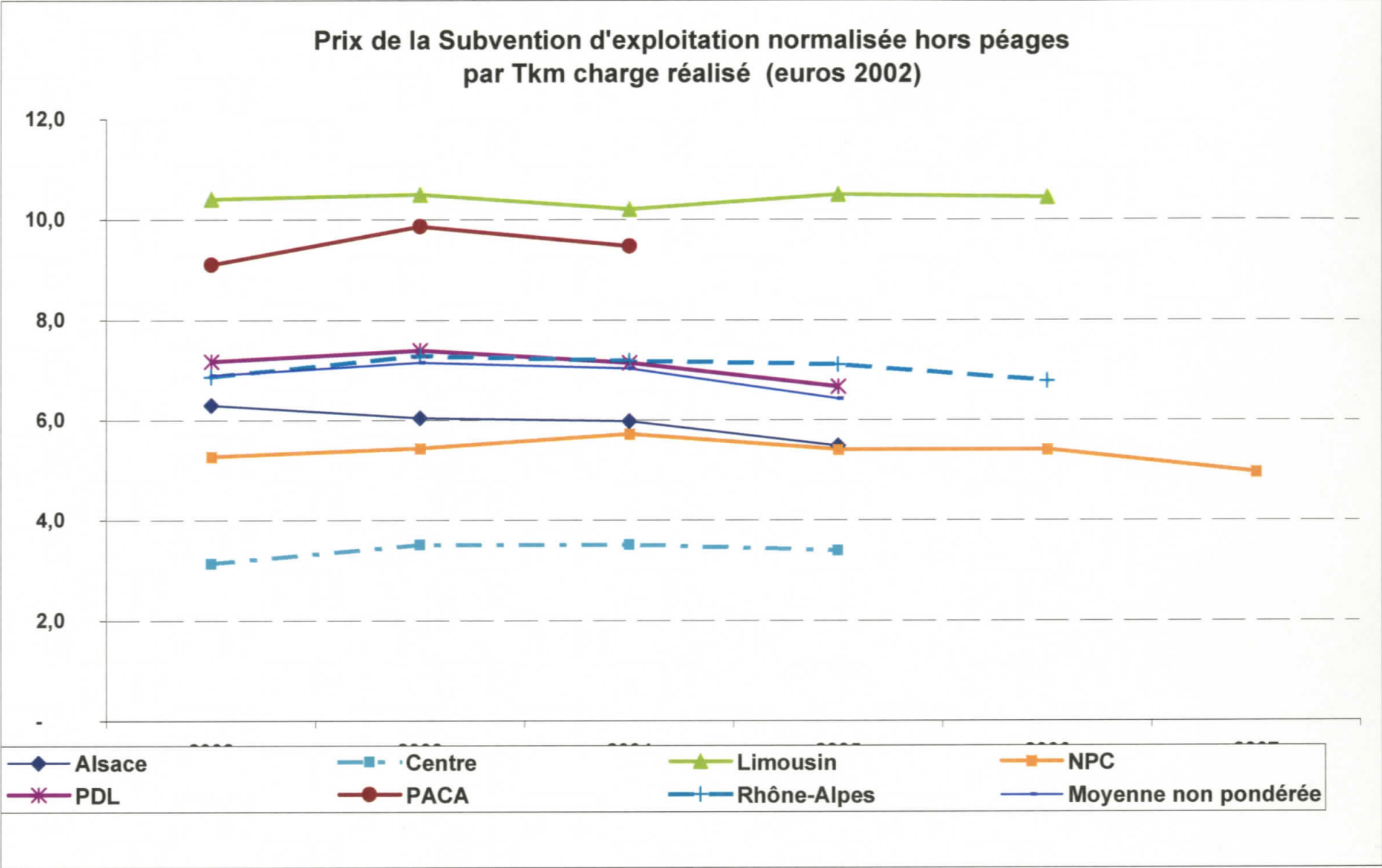
(*) PACA : 2004, base 2002

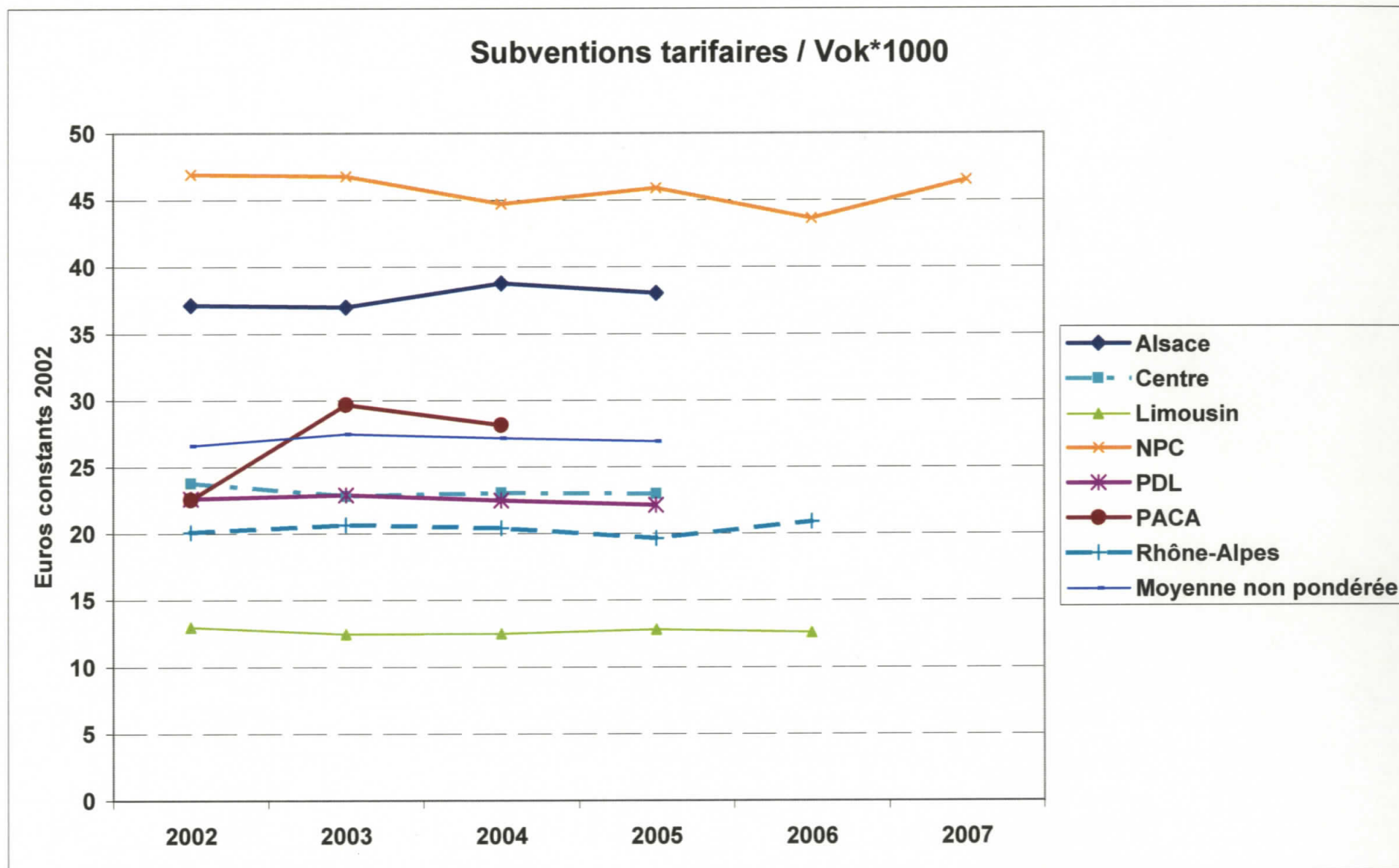


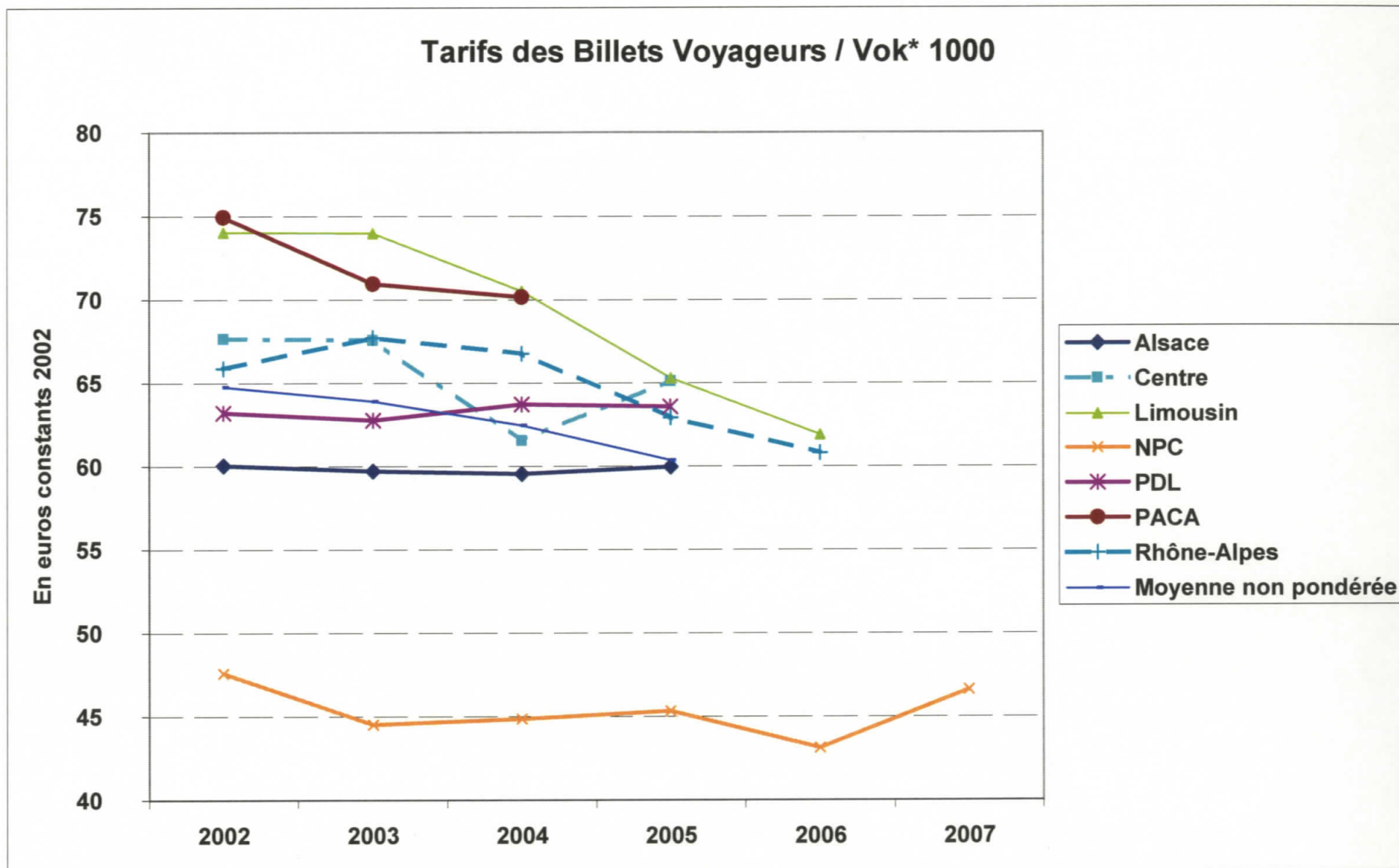












ANNEXE 4

Balances d'échanges 2003, 2004 et 2005

Figure 18

02/12/2009 H1. Surplus Voyageurs simple (prix billets)

| Comptes surplus cumulés 2002-2005 - Modèle 4 agents - | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------|----------|--------|----------|----------|---------|---------------|----------|--------|----------|----------------|----------|---------------------|----------|-------------------------------------|-----------|
| Milliers Euros 2002 | Alsace | | Centre | | Limousin | | NPC 2002-2005 | | PDL | | PACA 2002-2004 | | Rhône-Alpes 2005 | | Compte surplus consolidé REG EXP | |
| | R | E | R | E | R | E | R | E | R | E | R | E | R | E | Ressources | Emplois |
| SPG | 948 | | 627 | | 417 | | | - 3 467 | 744 | | 712 | | 17 277 | | 20 725 | - 3 467 |
| SNCF | 6 209 | - 1 284 | 1 581 | - 6 442 | 95 | - 512 | 7 165 | - 6 751 | 4 198 | - 3 487 | 1 201 | - 5 388 | 6 839 | - 23 647 | 27 288 | - 47 511 |
| RFF | | - 13 333 | | - 11 520 | | - 3 001 | | - 25 067 | | - 8 188 | | - 18 712 | | - 30 964 | - | - 110 786 |
| Voyageurs | | - 60 | | - 1 959 | | - 886 | | - 1 864 | 186 | | | - 3 722 | | - 5 851 | 186 | - 14 340 |
| Collectivités | 8 620 | - 1 100 | 20 473 | - 2 760 | 4 179 | - 292 | 31 621 | - 1 638 | 7 364 | - 817 | 21 839 | 4 070 | 41 236 | - 4 890 | 135 331 | - 7 425 |
| Total du STD | 15 776 | - 15 776 | 22 681 | - 22 681 | 4 691 | - 4 691 | 38 786 | - 38 786 | 12 492 | - 12 492 | 23 752 | - 23 752 | 65 352 | - 65 352 | 183 530 | - 183 530 |

R = Ressources ; E = Emplois

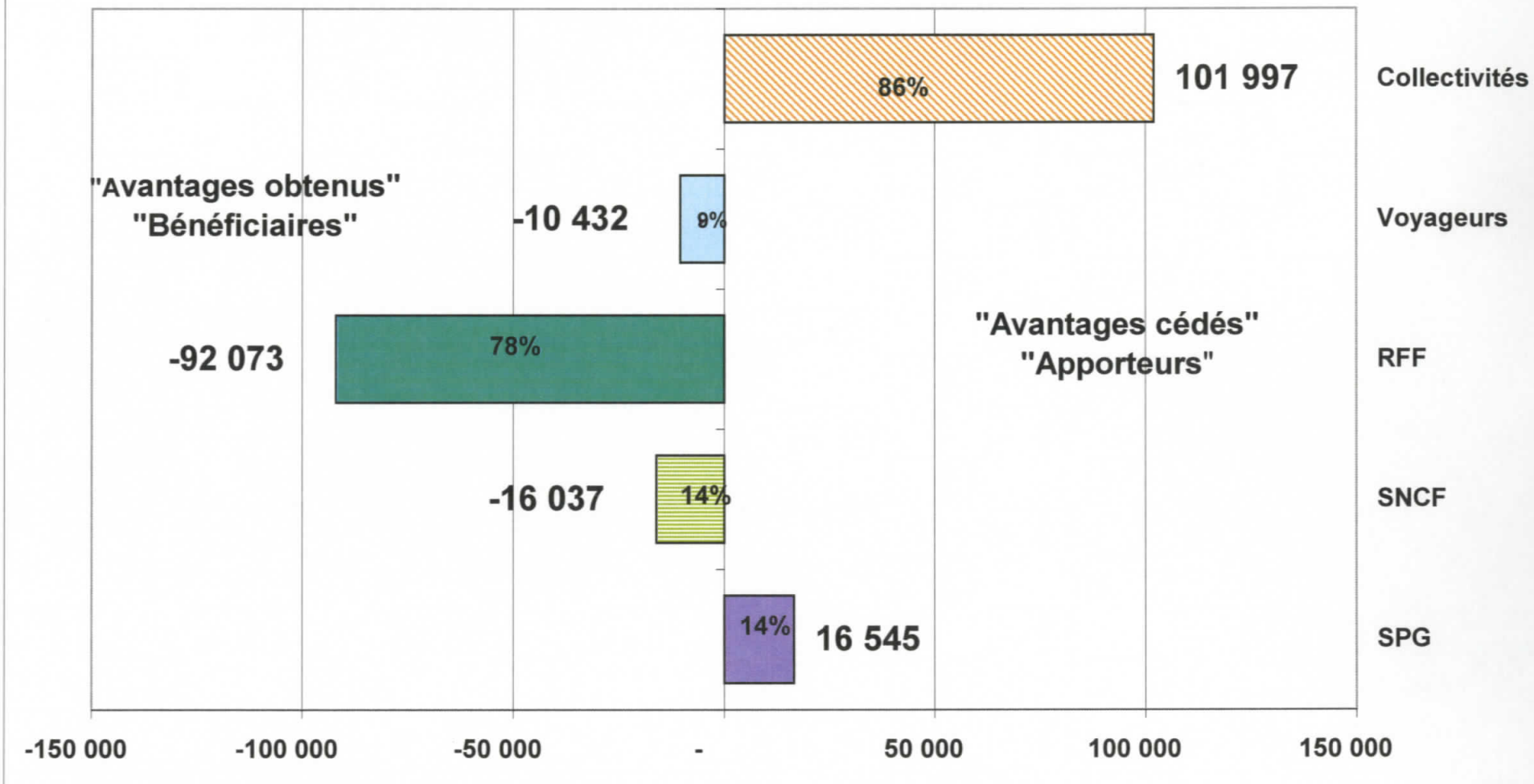
REGEXP = Régions expérimentatrices

| Comptes surplus cumulés 2002-2005 - Modèle 4 agents - | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------|-----|--------|-----|----------|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|-------------|-----|-------------------------------------|---------|
| En % du STD | Alsace | | Centre | | Limousin | | NPC | | PDL | | PACA | | Rhône-Alpes | | Compte surplus consolidé REG EXP | |
| | R | E | R | E | R | E | R | E | R | E | R | E | R | E | Ressources | Emplois |
| SPG | 6 | - | 3 | - | 9 | - | - | 9 | 6 | - | 3 | - | 26 | - | 11 | 2 |
| SNCF | 39 | 8 | 7 | 28 | 2 | 11 | 18 | 17 | 34 | 28 | 5 | 23 | 10 | 36 | 15 | 26 |
| RFF | - | 85 | - | 51 | - | 64 | - | 65 | - | 66 | - | 79 | - | 47 | - | 60 |
| Voyageurs | - | 0 | - | 9 | - | 19 | - | 5 | 1 | - | - | 16 | - | 9 | 0 | 8 |
| Collectivités | 55 | 7 | 90 | 12 | 89 | 6 | 82 | 4 | 59 | 7 | 92 | - 17 | 63 | 7 | 74 | 4 |
| Total du STD | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

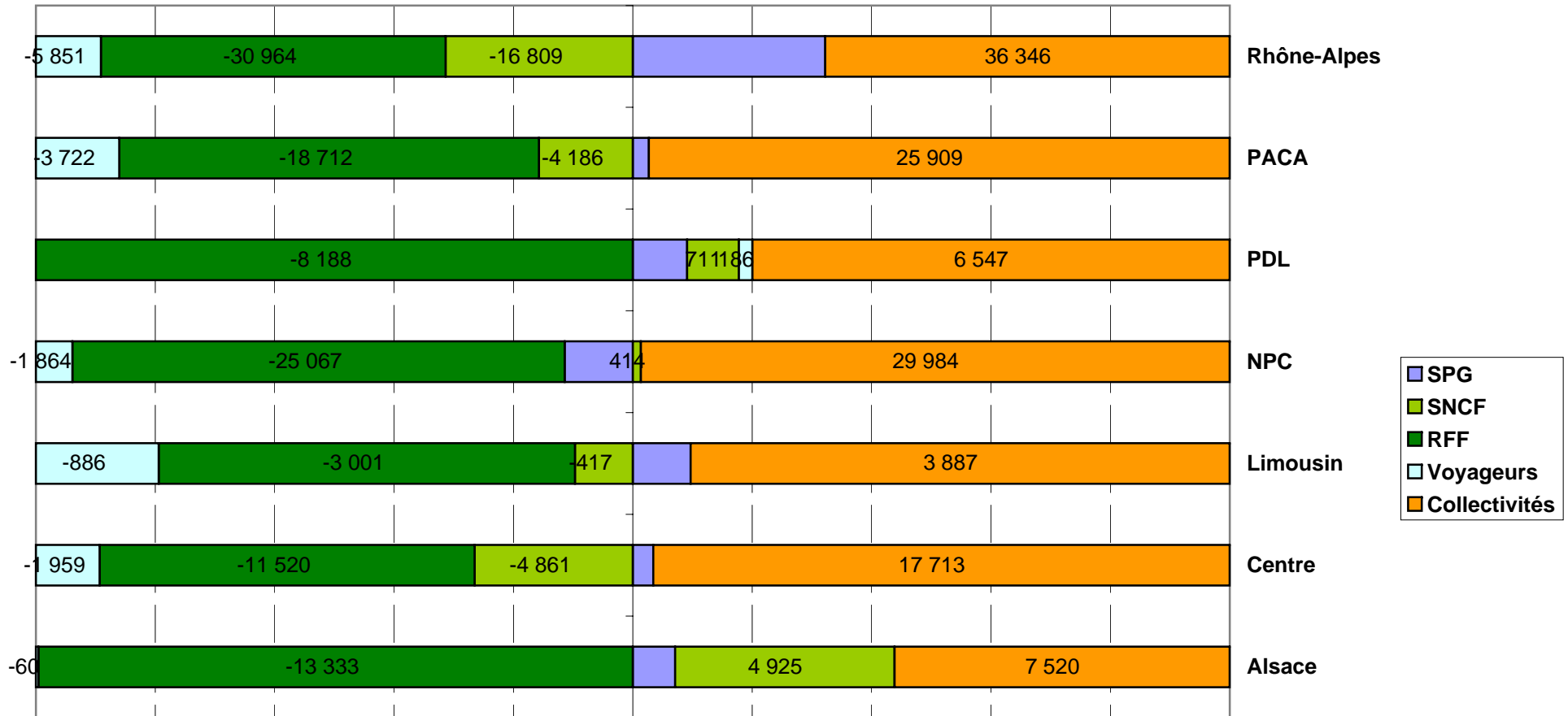
| Balances d'échanges cumulées 2002-2005 - Solde net - | | | | | | | | | | H1. Surplus Voyageurs simple (prix billets) | |
|--|----------|----------|----------|----------|---------|----------|-----------------|---|--------------------|---|---------|
| Milliers Euros 2002 | Alsace | Centre | Limousin | NPC | PDL | PACA | Rhône- Alpes | Compte surplus consolidé REG EXP | Moyenne REG EXP | En % du STD | |
| SPG | 948 | 627 | 417 | - 3 467 | 744 | 712 | 17 277 | 17 258 | 2 465 | 12 | |
| SNCF | 4 925 | - 4 861 | - 417 | 414 | 711 | - 4 186 | - 16 809 | - 20 223 | - 2 889 | - 14 | |
| RFF | - 13 333 | - 11 520 | - 3 001 | - 25 067 | - 8 188 | - 18 712 | - 30 964 | - 110 786 | - 15 827 | - 76 | |
| Voyageurs | - 60 | - 1 959 | - 886 | - 1 864 | 186 | - 3 722 | - 5 851 | - 14 154 | - 2 022 | - 10 | |
| Collectivités | 7 520 | 17 713 | 3 887 | 29 984 | 6 547 | 25 909 | 36 346 | 127 906 | 18 272 | 88 | |
| Total | 0 | 0 | - 0 | - 0 | - | - 0 | - 0 | - 0 | - 0 | - 0,0 | 145 163 |
| | 13 392 | 18 340 | 4 304 | 30 398 | 8 188 | 26 621 | 53 623 | 145 163 | 22 124 | | STD |

(-) : Avantages obtenus (emplois du compte de surplus) ; (+) : Avantages cédés (ressources du compte de surplus)

**Balances d'échanges cumulées 2002-2005 - (H1) -
Ensemble des Régions expérimentatrices
(Milliers euros 2002)**



Balances d'échanges 2002-2005 - milliers euros 2002 - (H1) -



(-) : Bénéficiaires de surplus

(+) : Apporteurs de surplus

Figure 18 02/12/2009 H2. "Surplus Voyageurs élargi" (prix billets + IFP + Amortissements MR)

| Comptes surplus cumulés 2002-2005 - Modèle 4 agents - | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------|----------|--------|----------|----------|---------|---------------|----------|--------|----------|----------------|----------|-----------------------|----------|----------------------------------|-----------|
| Milliers Euros 2002 | Alsace | | Centre | | Limousin | | NPC 2002-2005 | | PDL | | PACA 2002-2004 | | Rhône-Alpes 2002-2005 | | Compte surplus consolidé REG EXP | |
| | R | E | R | E | R | E | R | E | R | E | R | E | R | E | Ressources | Emplois |
| SPG | 948 | | 627 | | 417 | | | - 3 467 | 744 | | 712 | | 17 277 | | 20 725 | - 3 467 |
| SNCF | 6 209 | | 373 | - 423 | 80 | - 201 | 5 417 | | 4 198 | - 341 | | - 5 388 | 923 | - 21 264 | 17 200 | - 27 617 |
| RFF | | - 13 333 | | - 11 520 | | - 3 001 | | - 25 067 | | - 8 188 | | - 18 712 | | - 30 964 | | - 110 786 |
| Voyageurs | | - 1 344 | 1 208 | - 7 978 | 15 | - 1 197 | | - 6 867 | 186 | - 3 146 | 1 201 | - 3 722 | 5 916 | - 8 234 | 8 527 | - 32 487 |
| Collectivités | 8 620 | - 1 100 | 20 473 | - 2 760 | 4 179 | - 292 | 31 621 | - 1 638 | 7 364 | - 817 | 21 839 | 4 070 | 41 236 | - 4 890 | 135 331 | - 7 425 |
| Total du STD | 15 776 | - 15 776 | 22 681 | - 22 681 | 4 691 | - 4 691 | 37 038 | - 37 038 | 12 492 | - 12 492 | 23 752 | - 23 752 | 65 352 | - 65 352 | 181 783 | - 181 783 |

R = Ressources ; E = Emplois

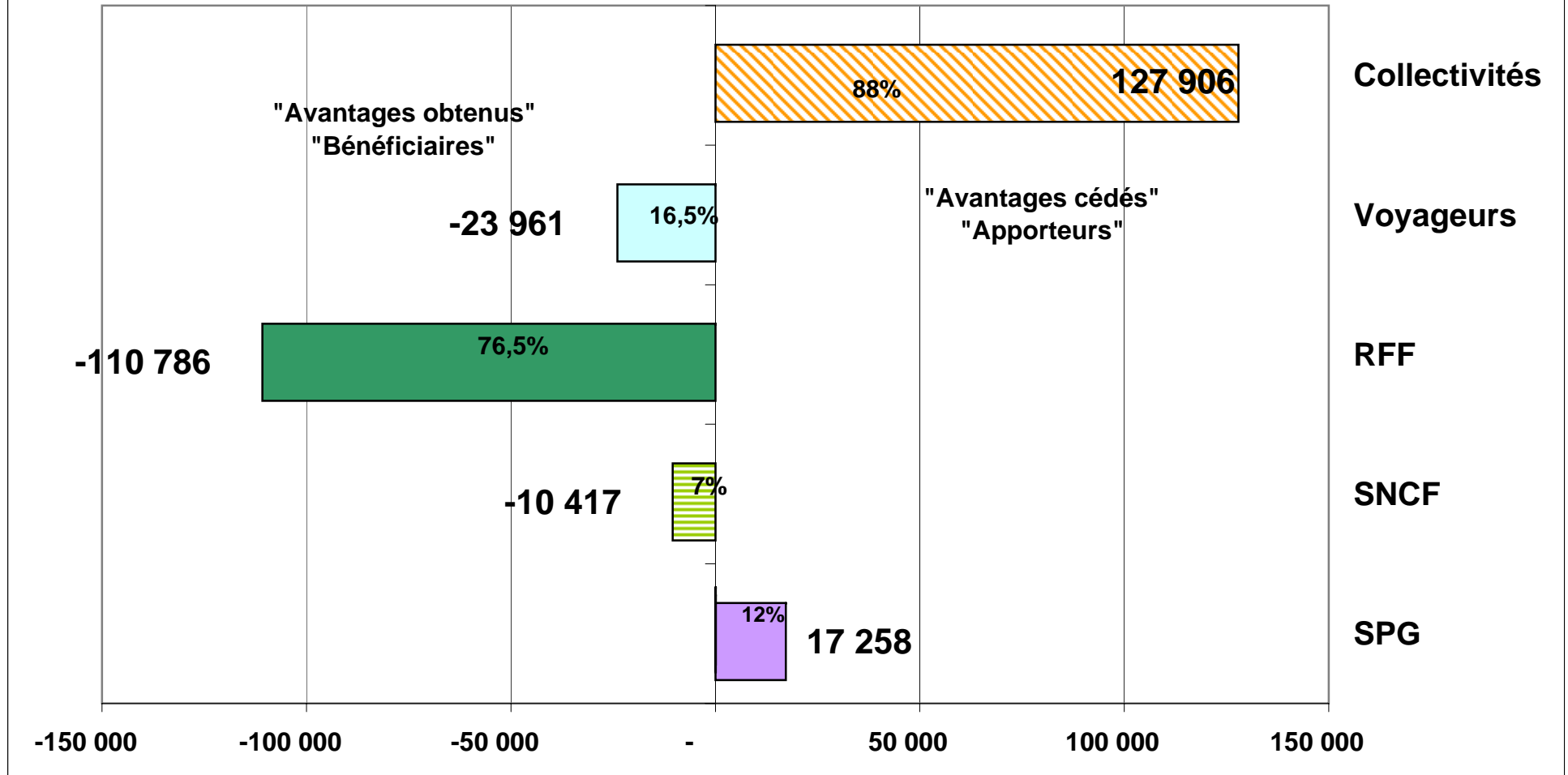
REGEXP = Régions expérimentatrices

| Comptes surplus cumulés 2002-2005 - Modèle 4 agents - | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------|-----|--------|-----|----------|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|-------------|-----|----------------------------------|---------|
| En % du STD | Alsace | | Centre | | Limousin | | NPC | | PDL | | PACA | | Rhône-Alpes | | Compte surplus consolidé REG EXP | |
| | R | E | R | E | R | E | R | E | R | E | R | E | R | E | Ressources | Emplois |
| SPG | 6 | - | 3 | - | 9 | - | - | 9 | 6 | - | 3 | - | 26 | - | 11 | 2 |
| SNCF | 39 | - | 2 | 2 | 2 | 4 | 15 | - | 34 | 3 | - | 23 | 1 | 33 | 9 | 15 |
| RFF | - | 85 | - | 51 | - | 64 | - | 68 | - | 66 | - | 79 | - | 47 | - | 61 |
| Voyageurs | - | 9 | 5 | 35 | 0 | 26 | - | 19 | 1 | 25 | 5 | 16 | 9 | 13 | 5 | 18 |
| Collectivités | 55 | 7 | 90 | 12 | 89 | 6 | 85 | 4 | 59 | 7 | 92 | - 17 | 63 | 7 | 74 | 4 |
| Total du STD | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

| Balances d'échanges cumulées 2002-2005 - Solde net - | | | | | | | | | | H2. "Surplus Voyageurs élargi" (prix billets + IFP + Amortissements MR) | |
|--|----------|----------|----------|----------|---------|----------|-------------|----------------------------------|-----------------|---|---------|
| Milliers Euros 2002 | Alsace | Centre | Limousin | NPC | PDL | PACA | Rhône-Alpes | Compte surplus consolidé REG EXP | Moyenne REG EXP | En % du STD | |
| SPG | 948 | 627 | 417 | - 3 467 | 744 | 712 | 17 277 | 17 258 | 2 465 | 12 | |
| SNCF | 6 209 | - 49 | - 121 | 5 417 | 3 857 | - 5 388 | - 20 342 | - 10 417 | - 1 488 | - 7 | |
| RFF | - 13 333 | - 11 520 | - 3 001 | - 25 067 | - 8 188 | - 18 712 | - 30 964 | - 110 786 | - 15 827 | - 76 | |
| Voyageurs | - 1 344 | - 6 770 | - 1 182 | - 6 867 | - 2 959 | - 2 521 | - 2 318 | - 23 961 | - 3 423 | - 17 | |
| Collectivités | 7 520 | 17 713 | 3 887 | 29 984 | 6 547 | 25 909 | 36 346 | 127 906 | 18 272 | 88 | |
| Total | 0 | 0 | - 0 | - 0 | - | - 0 | - 0 | - 0 | - 0 | 0,0 | 145 163 |

(-) : Avantages obtenus (emplois du compte de surplus) ; (+) : Avantages cédés (ressources du compte de surplus)

**Balances d'échanges cumulées 2002-2005 - (H2) -
Ensemble des Régions expérimentatrices
(Milliers euros 2002)**



05/06/2009

| Comptes surplus 2003 - Modèle 4 agents - | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------------------------------|---------------|-------|
| Milliers Euros 2002 | Alsace | | Centre | | Limousin | | NPC | | PDL | | PACA | | Rhône-Alpes | | Compte surplus consolidé REG EXP | | |
| | R | E | R | E | R | E | R | E | R | E | R | E | R | E | Ressources | Emplois | |
| SPG | 1 755 | | 1 042 | | | 259 | 929 | | | 569 | | | 117 | 3 389 | | 7 683 | 376 |
| SNCF | 1 091 | 239 | 274 | 5 957 | 509 | 886 | 2 082 | 2 425 | 638 | 2 437 | 296 | 8 810 | 1 505 | 18 249 | 6 394 | 39 003 | |
| RFF | 216 | | | 414 | 16 | | | | 175 | 12 | | | 609 | | 740 | 244 | 1 938 |
| Voyageurs | | 209 | | 68 | | 27 | | | 2 614 | | 211 | | 3 404 | 2 979 | | 2 979 | 6 534 |
| Collectivités | 166 | 2 779 | 6 049 | 926 | 698 | 51 | 2 203 | | | 1 517 | 88 | 12 663 | 18 | 11 396 | 280 | 34 692 | 4 142 |
| Total du STD | 3 228 | 3 228 | 7 365 | 7 365 | 1 222 | 1 222 | 5 214 | 5 214 | 2 736 | 2 736 | 12 958 | 12 958 | 19 268 | 19 268 | 51 992 | 51 992 | |

R = Ressources ; E = Emplois

REGEXP = Régions expérimentatrices

| Comptes surplus 2003 - Modèle 4 agents - | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|------------|-------------------------------------|------------|
| En % du STD | Alsace | | Centre | | Limousin | | NPC | | PDL | | PACA | | Rhône-Alpes | | Compte surplus consolidé REG EXP | |
| | R | E | R | E | R | E | R | E | R | E | R | E | R | E | Ressources | Emplois |
| SPG | 61 | 0 | 14 | 0 | 0 | 19 | 17 | 0 | 20 | 0 | 0 | 1 | 17 | 0 | 15 | 1 |
| SNCF | 28 | 9 | 4 | 85 | 38 | 77 | 37 | 51 | 21 | 93 | 2 | 70 | 7 | 94 | 12 | 75 |
| RFF | 5 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 4 | 0 | 4 |
| Voyageurs | 0 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 45 | 0 | 4 | 0 | 22 | 16 | 0 | 6 | 13 |
| Collectivités | 6 | 88 | 82 | 9 | 62 | 4 | 46 | 0 | 59 | 3 | 98 | 2 | 60 | 2 | 67 | 8 |
| Total en % du STD | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

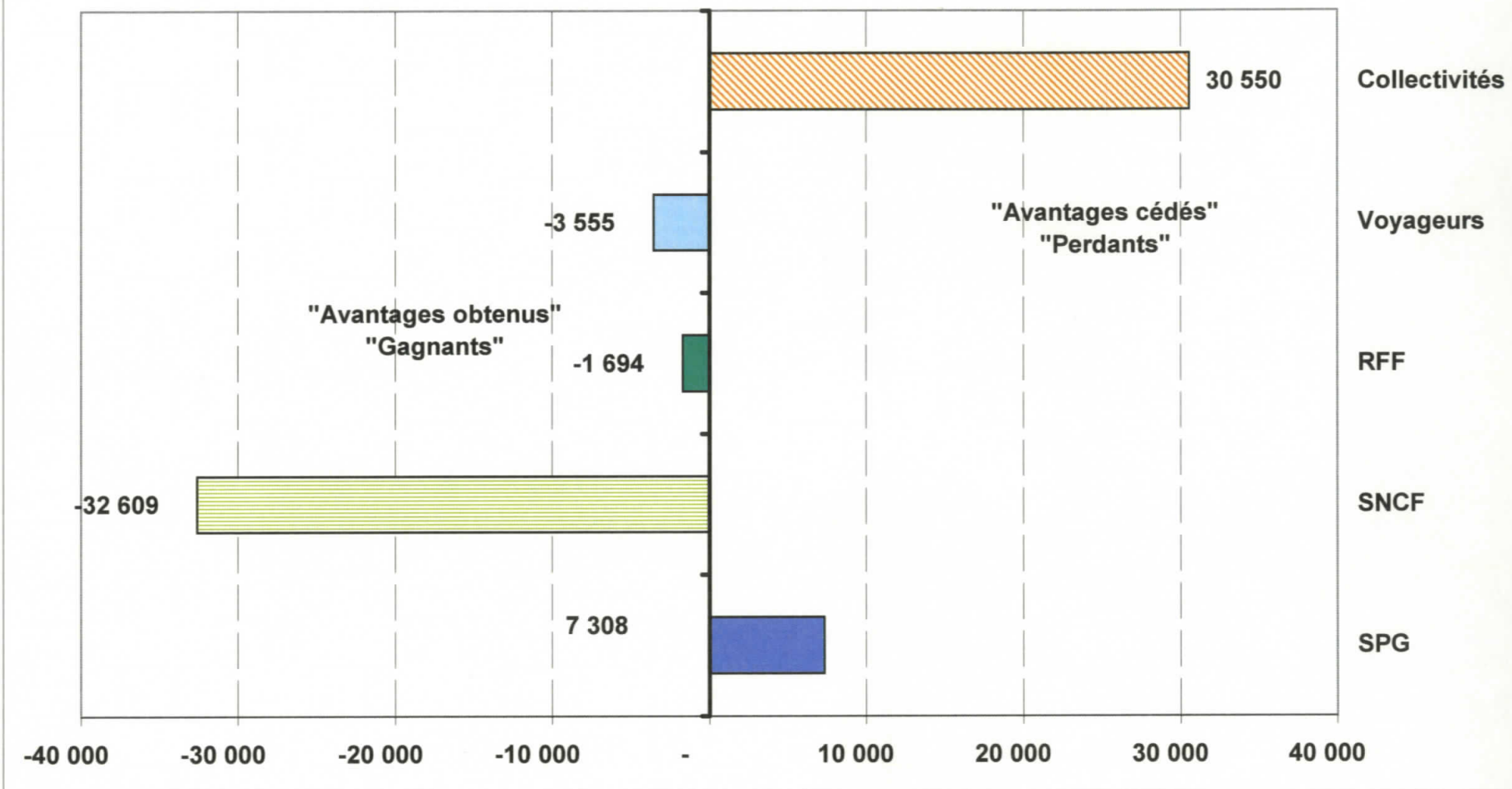
Balances d'échanges en 2003 - Solde net -

H1. Surplus Voyageurs simple (prix billets)

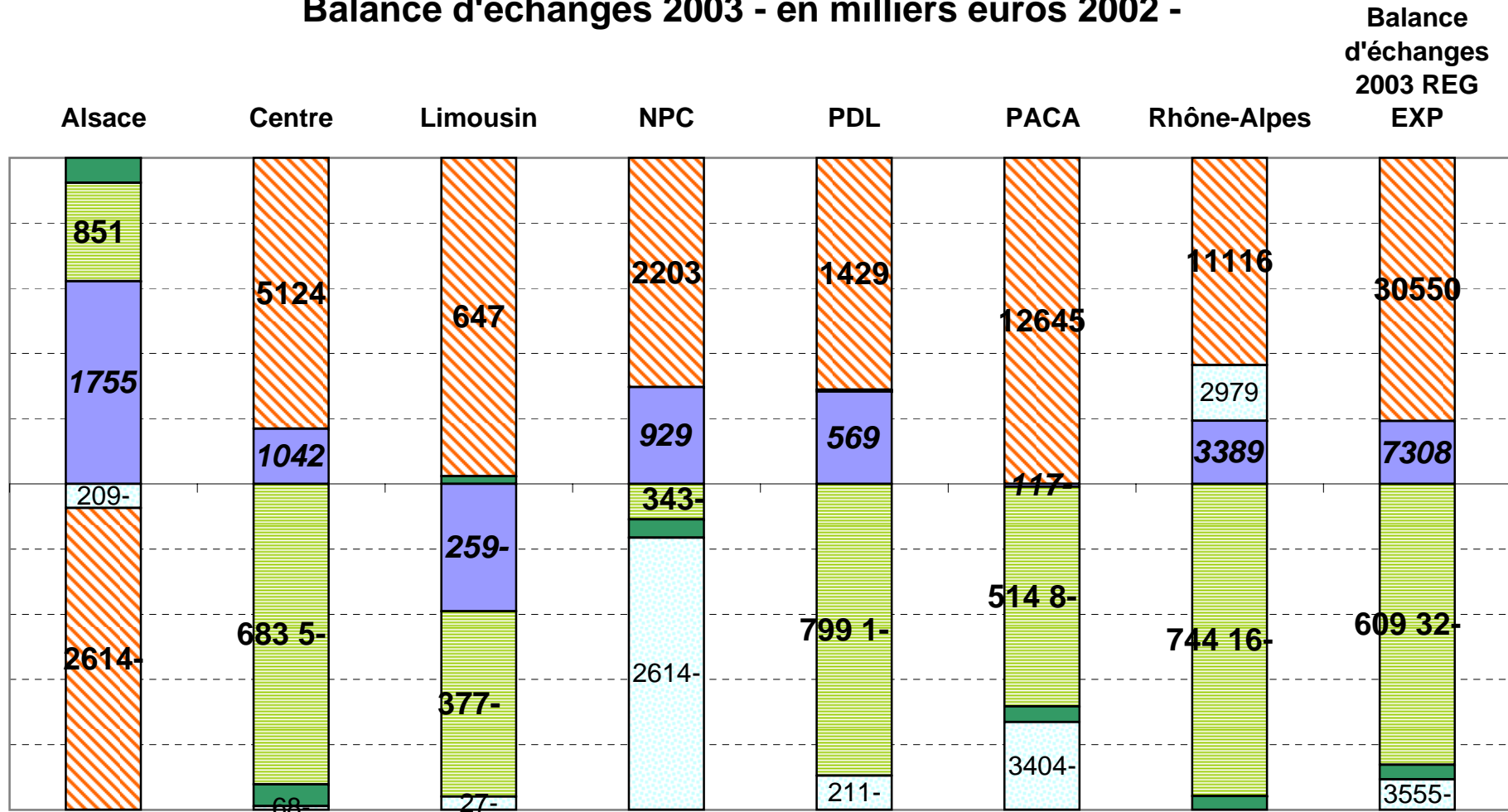
| Milliers Euros 2002 | Alsace | Centre | Limousin | NPC | PDL | PACA | Rhône- Alpes | Compte surplus consolidé REG EXP | Moyenne REG EXP | En % du STD |
|--------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------------|---|--------------------|----------------|
| SPG | 1 755 | 1 042 | - 259 | 929 | 569 | - 117 | 3 389 | 7 308 | 1 044 | 19 |
| SNCF | 851 | - 5 683 | - 377 | - 343 | - 1 799 | - 8 514 | - 16 744 | - 32 609 | - 4 658 | - 86 |
| RFF | 216 | - 414 | 16 | - 175 | 12 | - 609 | - 740 | - 1 694 | - 242 | - 4 |
| Voyageurs | - 209 | - 68 | - 27 | - 2 614 | - 211 | - 3 404 | 2 979 | - 3 555 | - 508 | - 9 |
| Collectivités | - 2 614 | 5 124 | 647 | 2 203 | 1 429 | 12 645 | 11 116 | 30 550 | 4 364 | 81 |
| Total en % du STD | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 37 857 |

(-) : Avantages obtenus (emplois du compte de surplus) ; (+) : Avantages cédés (ressources du compte de surplus)

Balance d'échanges 2003 - Ensemble des Regions Expérimentatrices - Milliers Euros 2002 -



Balance d'échanges 2003 - en milliers euros 2002 -



(+) : Avantages cédés ; (-) : Avantages obtenus

SPG SNCF RFF Voyageurs Collectivités

Figure 18

18/10/2010

Comptes surplus 2004 - Modèle 4 agents -

| Milliers Euros 2002 | Alsace | | Centre | | Limousin | | NPC | | PDL | | PACA | | Rhône-Alpes | | Compte surplus consolidé REG EXP | |
|------------------------|--------|--------|--------|--------|----------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------------|--------|-------------------------------------|---------|
| | R | E | R | E | R | E | R | E | R | E | R | | R | E | Ressources | Emplois |
| | SPG | - | 1 193 | 571 | - | 71 | - | - | 3 517 | - | 761 | 829 | 0 | 2 950 | - | 4 421 |
| SNCF | 2 535 | 910 | 5 651 | 2 935 | 1 696 | 656 | 3 005 | 1 363 | 3 437 | 2 866 | 4 877 | 549 | 4 233 | 1 986 | 25 434 | 11 265 |
| RFF | - | 15 326 | - | 12 385 | - | 3 048 | - | 24 806 | - | 8 987 | - | 18 103 | - | 28 918 | - | 111 573 |
| Voyageurs | - | 100 | - | 4 792 | - | 311 | 300 | - | 467 | - | 0 | 587 | - | 1 651 | 766 | 7 441 |
| Collectivités | 15 343 | 349 | 14 800 | 911 | 2 451 | 203 | 28 584 | 2 203 | 9 047 | 338 | 14 358 | 825 | 27 320 | 1 949 | 111 904 | 6 777 |
| Total du STD | 17 878 | 17 878 | 21 022 | 21 022 | 4 218 | 4 218 | 31 889 | 31 889 | 12 951 | 12 951 | 20 064 | 20 064 | 34 503 | 34 503 | 142 526 | 142 526 |

R = Ressources ; E = Emplois

REGEXP = Régions expérimentatrices

Comptes surplus 2004 - Modèle 4 agents -

| En % du STD | Alsace | | Centre | | Limousin | | NPC | | PDL | | PACA | | Rhône-Alpes | | Compte surplus consolidé REG EXP | |
|---------------------|--------|-----|--------|-----|----------|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-------------|-----|-------------------------------------|---------|
| | R | E | R | E | R | E | R | E | R | E | R | E | R | E | Ressources | Emplois |
| | SPG | - | 7 | 3 | - | 2 | - | - | 11 | - | 6 | 4 | - | 9 | - | 3 |
| SNCF | 14 | 5 | 27 | 14 | 40 | 16 | 9 | 4 | 27 | 22 | 24 | 3 | 12 | 6 | 18 | 8 |
| RFF | - | 86 | - | 59 | - | 72 | - | 78 | - | 69 | - | 90 | - | 84 | - | 78 |
| Voyageurs | - | 1 | - | 23 | - | 7 | 1 | - | 4 | - | 0 | 3 | - | 5 | 1 | 5 |
| Collectivités | 86 | 2 | 70 | 4 | 58 | 5 | 90 | 7 | 70 | 3 | 72 | 4 | 79 | 6 | 79 | 4 |
| Total du STD | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

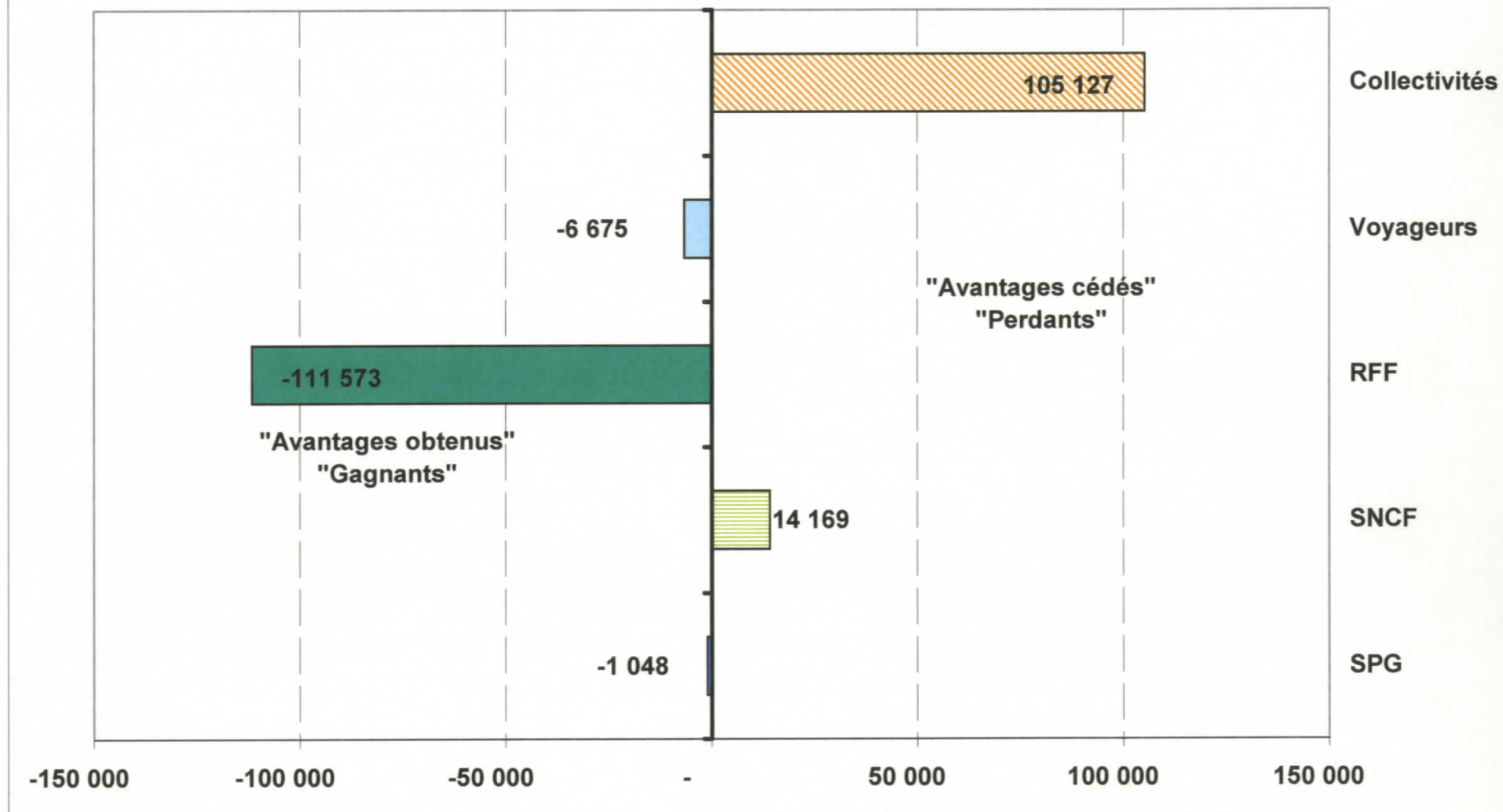
Balances d'échanges en 2004 - Solde net -

H1. Surplus Voyageurs simple (prix billets)

| Milliers Euros 2002 | Alsace | Centre | Limousin | NPC | PDL | PACA | Rhône- Alpes | Balances d'échanges 2004 REG EXP | Moyenne REG EXP | En % du STD |
|------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------------|---|--------------------|----------------|
| SPG | - 1 193 | 571 | 71 | - 3 517 | - 761 | 829 | 2 950 | - 1 048 | - 150 | - 1 |
| SNCF | 1 625 | 2 716 | 1 040 | 1 642 | 571 | 4 328 | 2 247 | 14 169 | 2 024 | 12 |
| RFF | - 15 326 | - 12 385 | - 3 048 | - 24 806 | - 8 987 | - 18 103 | - 28 918 | - 111 573 | - 15 939 | - 94 |
| Voyageurs | - 100 | - 4 792 | - 311 | 300 | 467 | - 587 | - 1 651 | - 6 675 | - 954 | - 6 |
| Collectivités | 14 994 | 13 889 | 2 248 | 26 381 | 8 709 | 13 533 | 25 371 | 105 127 | 15 018 | 88 |
| Total | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 119 296 |

(-) : Avantages obtenus (emplois du compte de surplus) ; (+) : Avantages cédés (ressources du compte de surplus)

Balance d'échanges 2004 - Ensemble des Régions Expérimentatrices - Milliers Euros 2002 -



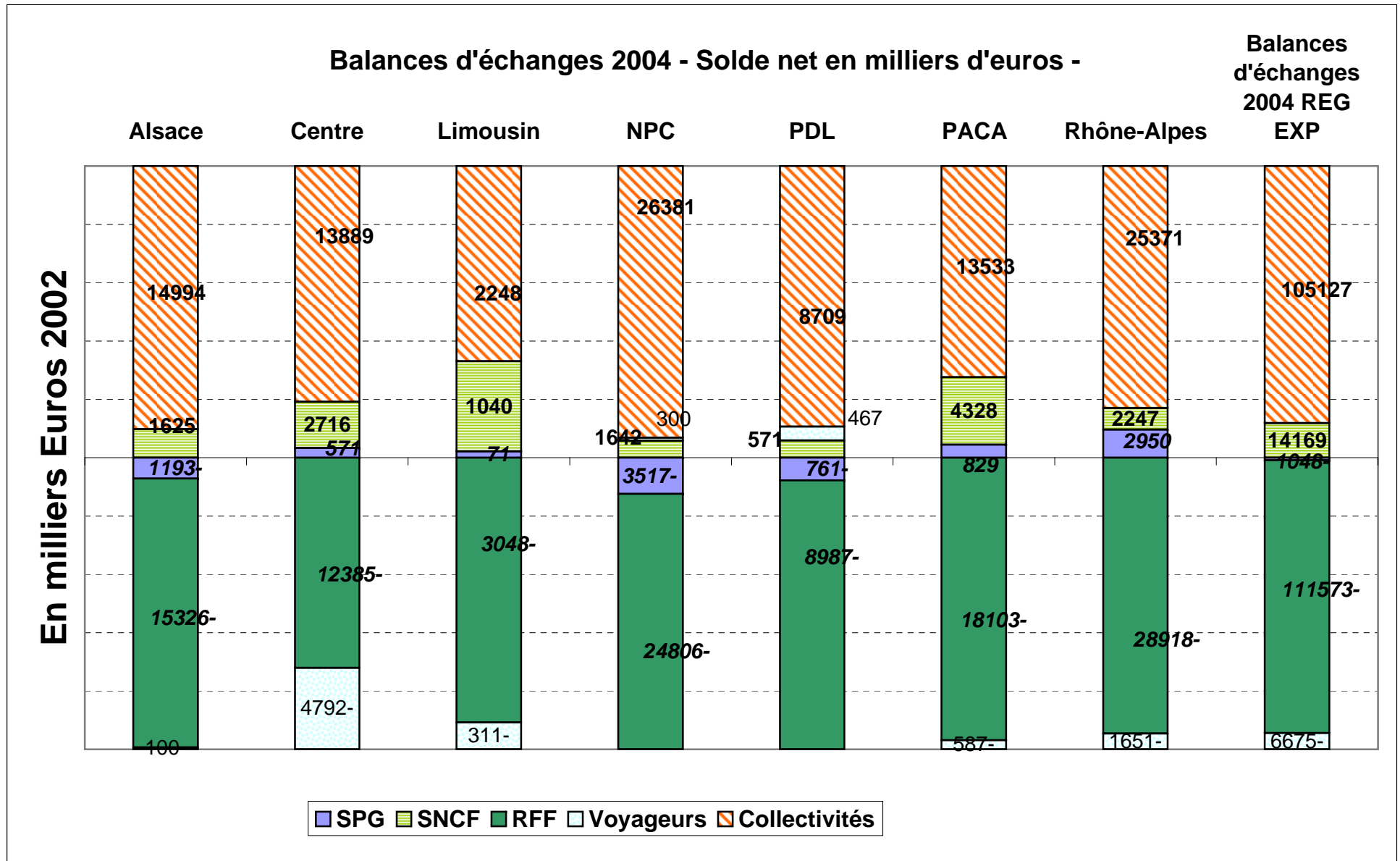


Figure 18 18/01/2010

| Comptes surplus 2005 - Modèle 4 agents - | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|-------------------------------------|---------------|-------|
| Milliers Euros 2002 | Alsace | | Centre | | Limousin | | NPC | | PDL | | Rhône-Alpes | | Compte surplus consolidé REG EXP | | |
| | R | E | R | E | R | E | R | E | R | E | R | E | Ressources | Emplois | |
| SPG | 386 | | | 985 | 604 | | | 879 | | 935 | | 10 938 | | 12 863 | 1 865 |
| SNCF | 2 911 | 463 | 276 | 1 996 | 119 | 1 220 | 3 773 | 4 658 | 2 974 | 1 035 | 5 072 | 7 384 | 15 124 | 16 756 | |
| RFF | 1 777 | | 1 279 | | 39 | | | 86 | 787 | | | 1 307 | 3 881 | 1 392 | |
| Voyageurs | 250 | | 2 901 | | | 544 | 451 | | | 70 | | 7 178 | 3 602 | 7 792 | |
| Collectivités | 1 867 | 6 728 | 2 542 | 4 016 | 1 305 | 302 | 5 704 | 4 305 | 1 701 | 5 292 | 3 855 | 3 997 | 16 975 | 24 640 | |
| Total du STD | 7 191 | 7 191 | 6 997 | 6 997 | 2 066 | 2 066 | 9 928 | 9 928 | 6 397 | 6 397 | 19 865 | 19 865 | 52 445 | 52 445 | |

R = Ressources ; E = Emplois

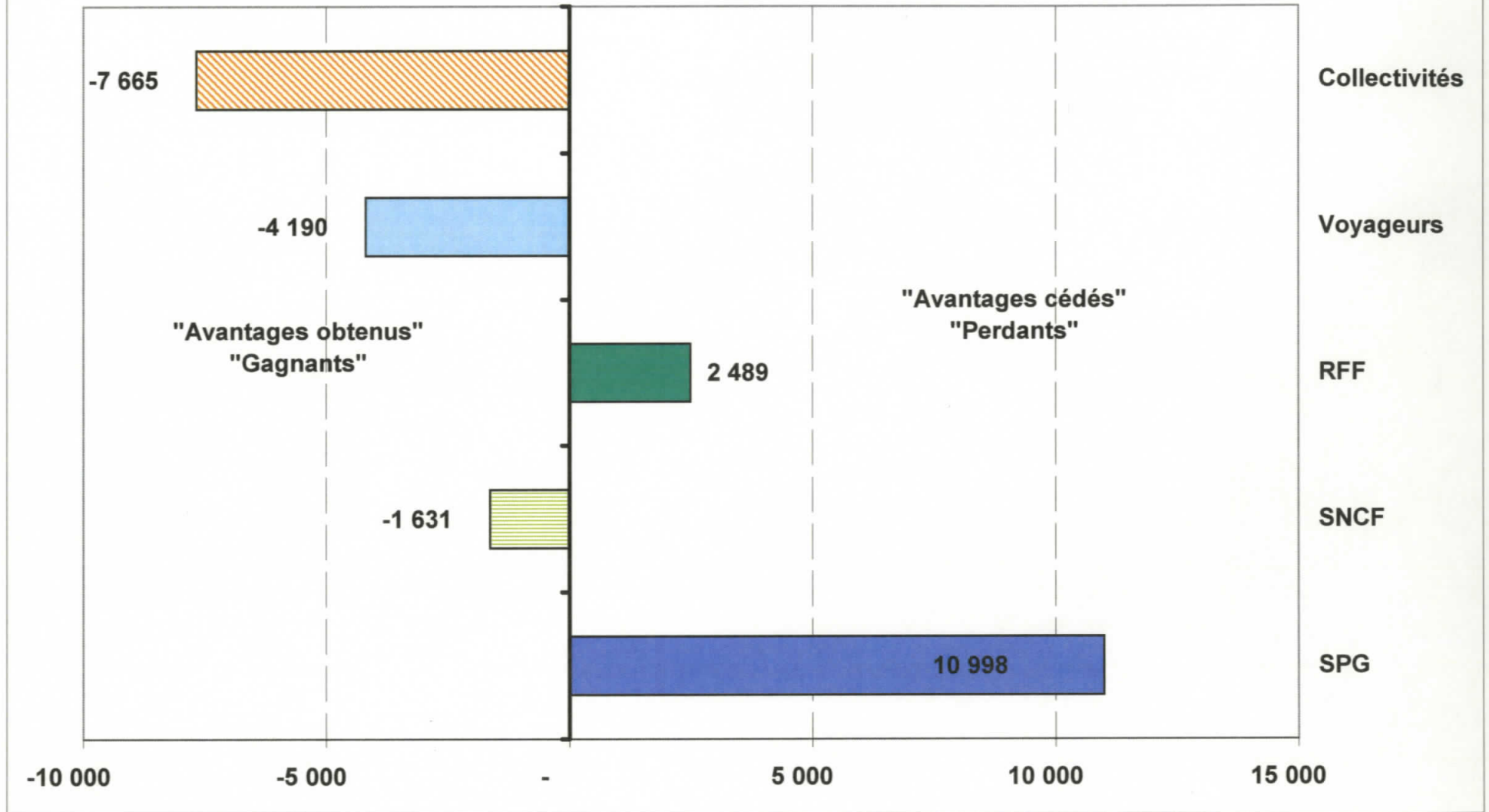
REGEXP = Régions expérimentatrices

| Comptes surplus 2005 - Modèle 4 agents - | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|------------|-------------------------------------|------------|
| En % du STD | Alsace | | Centre | | Limousin | | NPC | | PDL | | Rhône-Alpes | | Compte surplus consolidé REG EXP | |
| | R | E | R | E | R | E | R | E | R | E | R | E | Ressources | Emplois |
| SPG | 5 | - | - | 14 | 29 | - | - | 9 | 15 | - | 55 | - | 25 | 4 |
| SNCF | 40 | 6 | 4 | 29 | 6 | 59 | 38 | 47 | 46 | 16 | 26 | 37 | 29 | 32 |
| RFF | 25 | - | 18 | - | 2 | - | - | 1 | 12 | - | - | 7 | 7 | 3 |
| Voyageurs | 3 | - | 41 | - | - | 26 | 5 | - | - | 1 | - | 36 | 7 | 15 |
| Collectivités | 26 | 94 | 36 | 57 | 63 | 15 | 57 | 43 | 27 | 83 | 19 | 20 | 32 | 47 |
| Total du STD | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

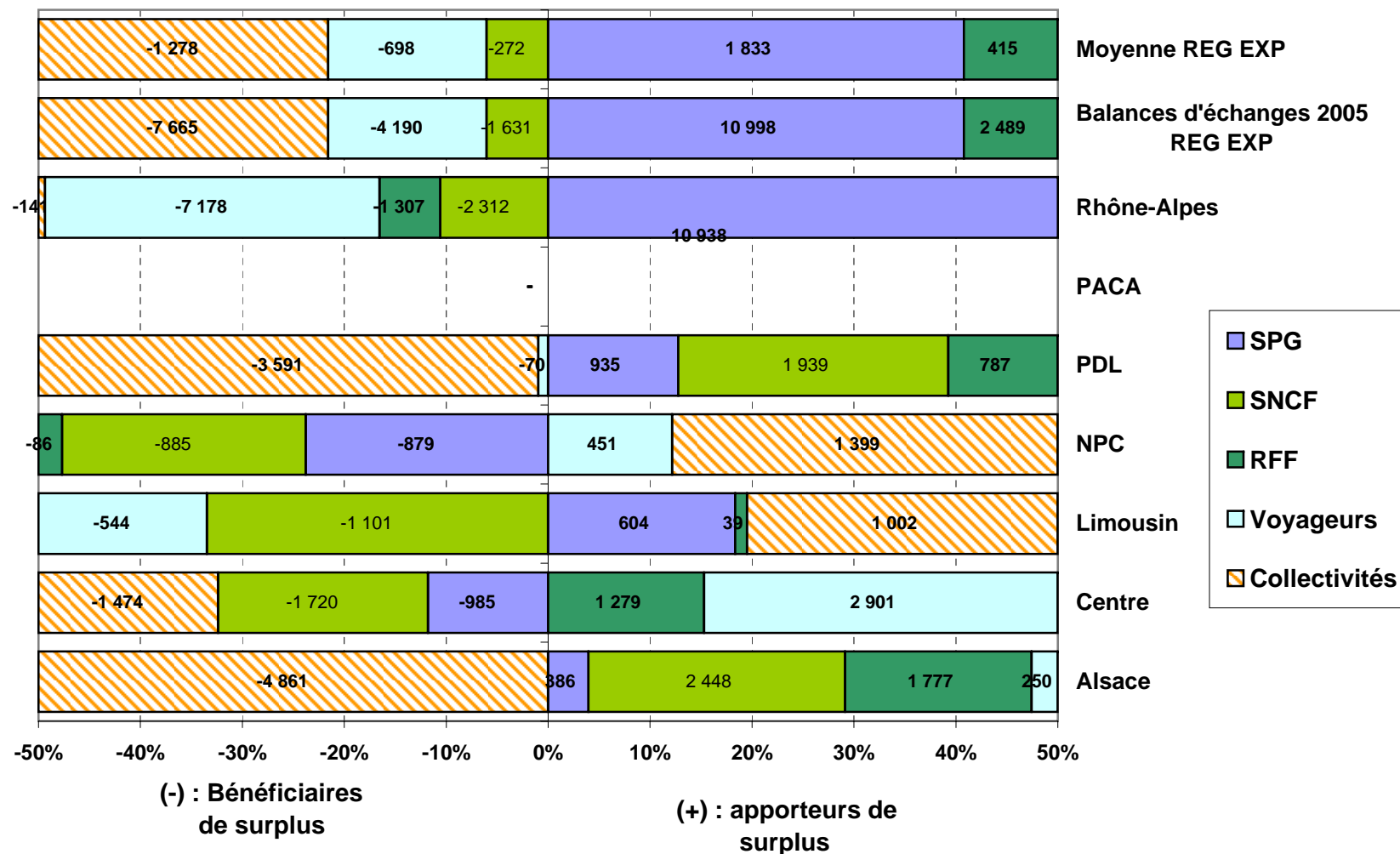
| Balances d'échanges en 2005 - Solde net - | | | | | | | | H1. Surplus Voyageurs simple (prix billets) | | | |
|---|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------------|---|--------------------|----------------|------------|
| Milliers Euros 2002 | Alsace | Centre | Limousin | NPC | PDL | PACA | Rhône- Alpes | Balances d'échanges 2005 REG EXP | Moyenne REG EXP | En % du STD | |
| SPG | 386 | - 985 | 604 | - 879 | 935 | - | 10 938 | 10 998 | 1 833 | 82 | |
| SNCF | 2 448 | - 1 720 | - 1 101 | - 885 | 1 939 | - | - 2 312 | - 1 631 | - 272 | 12 | |
| RFF | 1 777 | 1 279 | 39 | - 86 | 787 | - | - 1 307 | 2 489 | 415 | 18 | |
| Voyageurs | 250 | 2 901 | - 544 | 451 | - 70 | - | - 7 178 | - 4 190 | - 698 | 31 | |
| Collectivités | - 4 861 | - 1 474 | 1 002 | 1 399 | - 3 591 | - | - 141 | - 7 665 | - 1 278 | 57 | |
| Total | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 487 | STD |

(-) : Avantages obtenus (emplois du compte de surplus) ; (+) : Avantages cédés (ressources du compte de surplus)

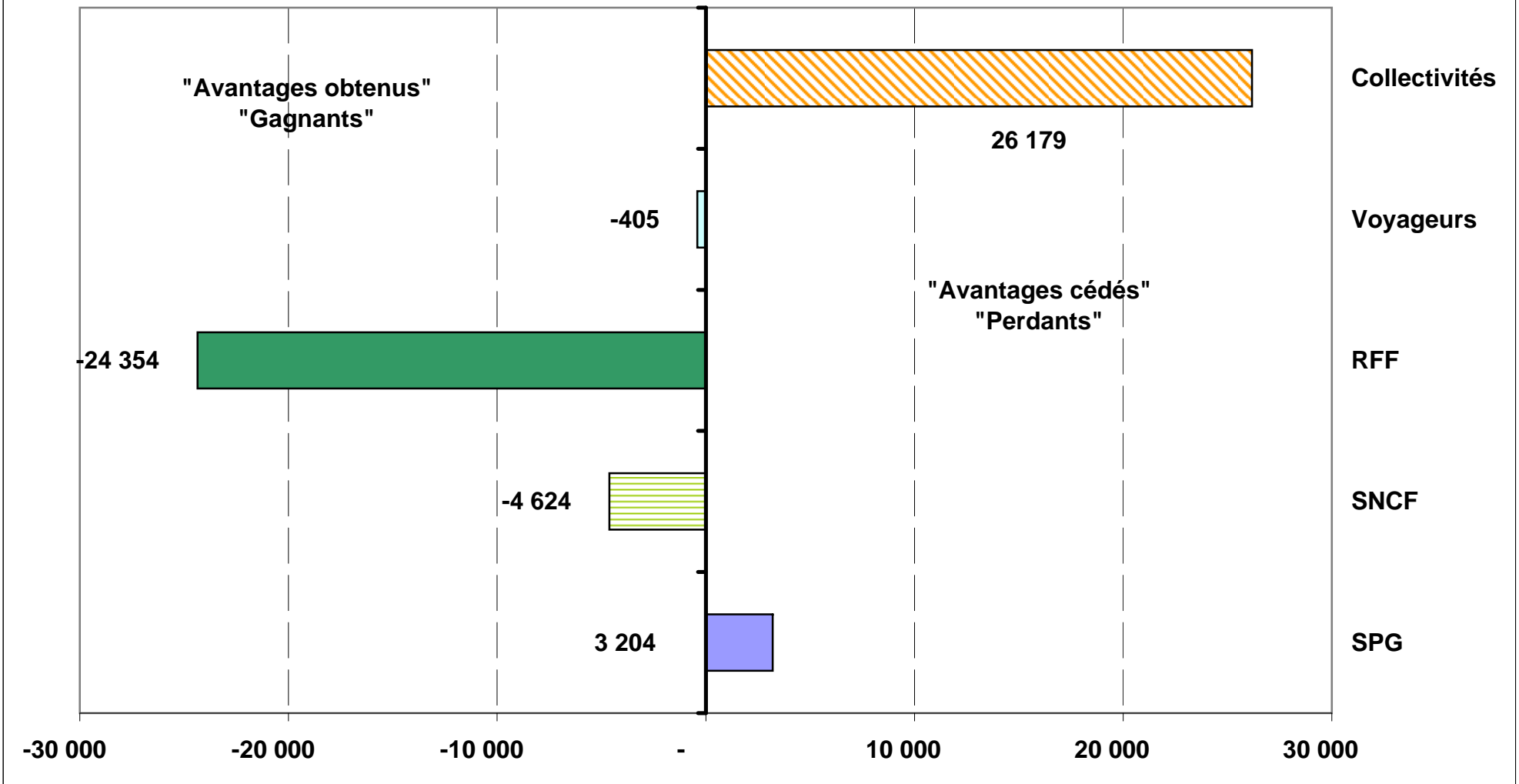
Balance d'échanges 2005 - Ensemble des Régions Expérimentatrices (hors PACA) - Milliers Euros 2002 -



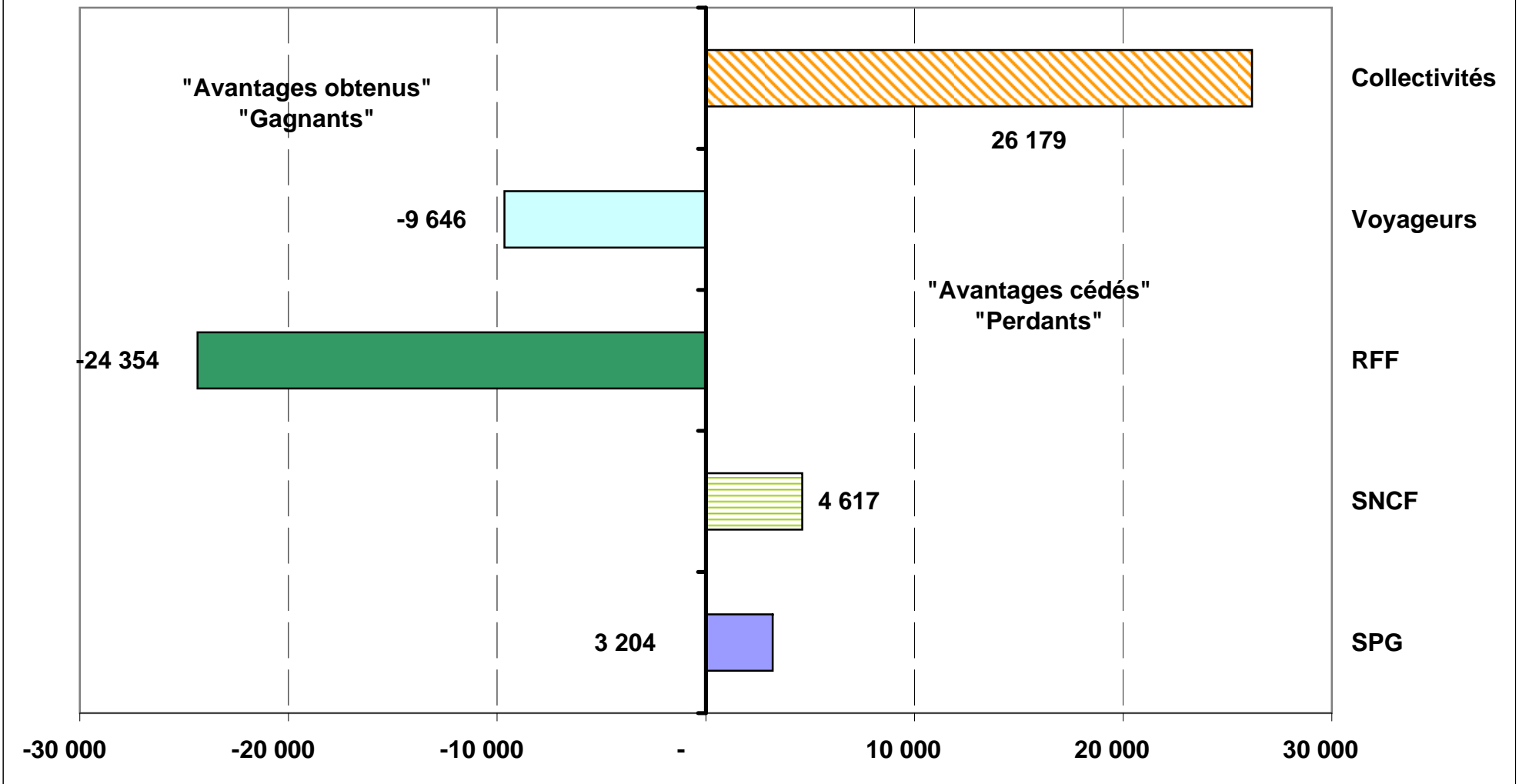
Balances d'échange 2005 - en milliers euros 2002 -



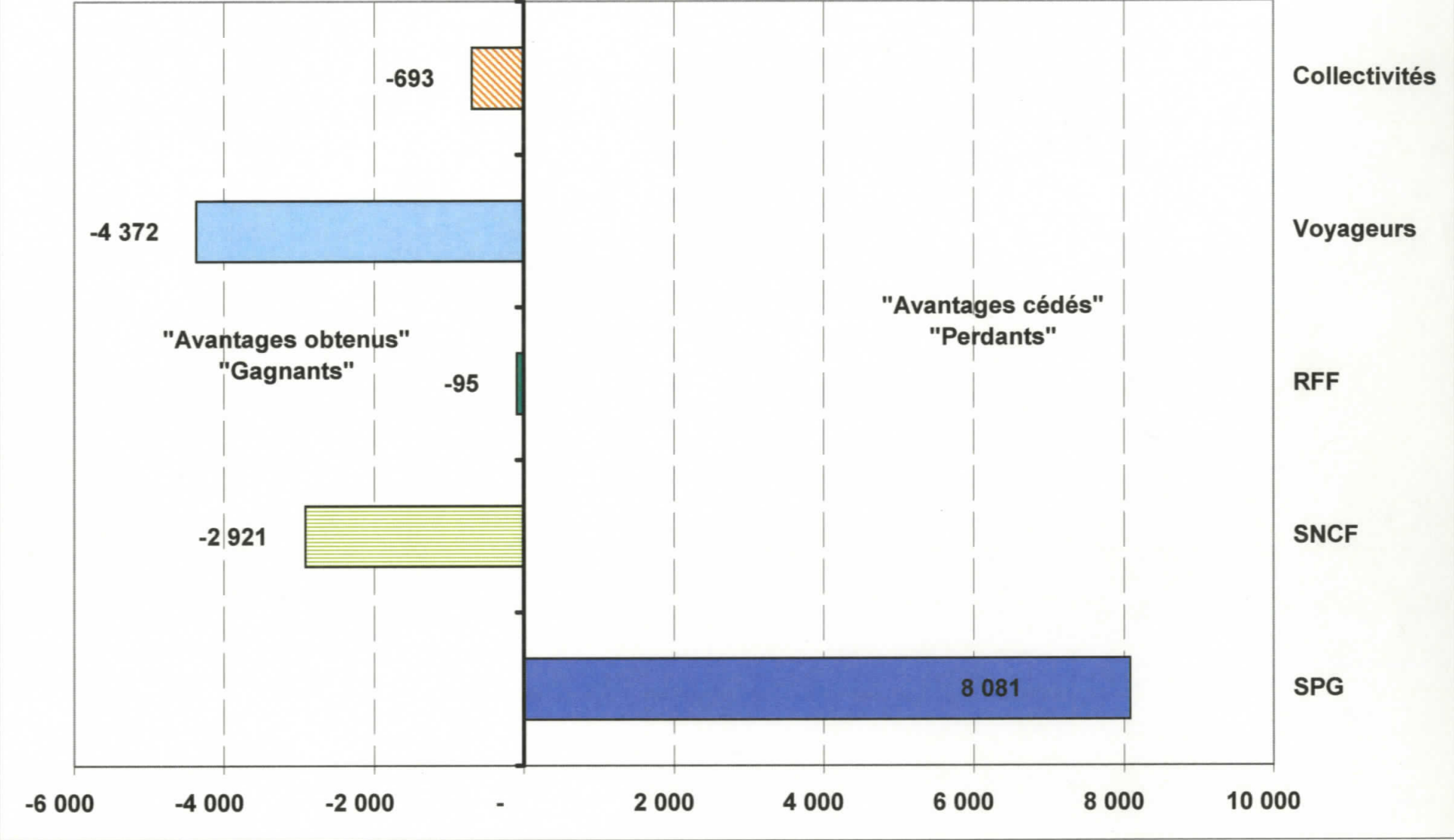
Balances d'échanges cumulées 2002-2007- NPC - Milliers Euros 2002 - (H1)



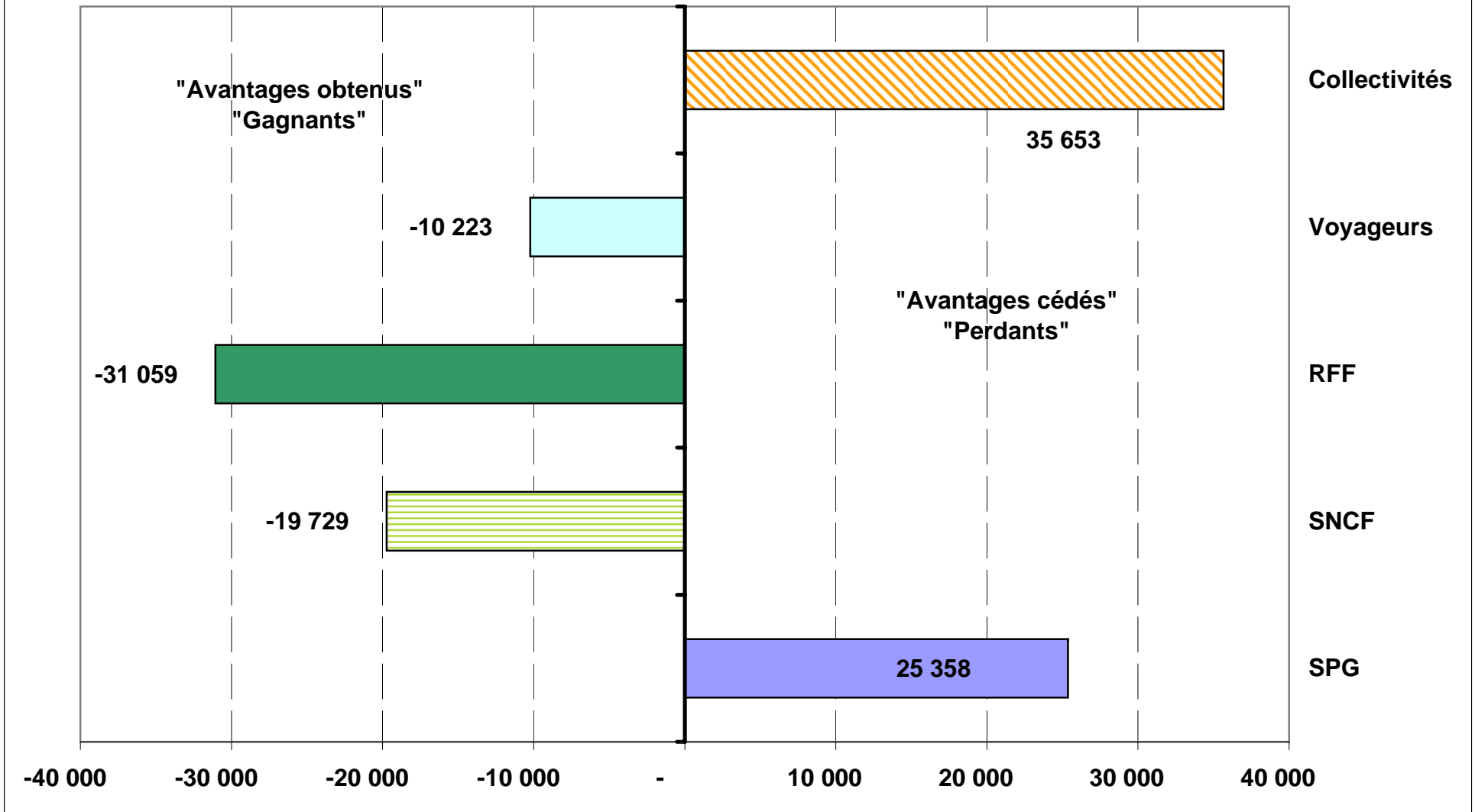
Balances d'échanges cumulées 2002-2007- NPC - Milliers Euros 2002 - (H3 : Billets + MR)



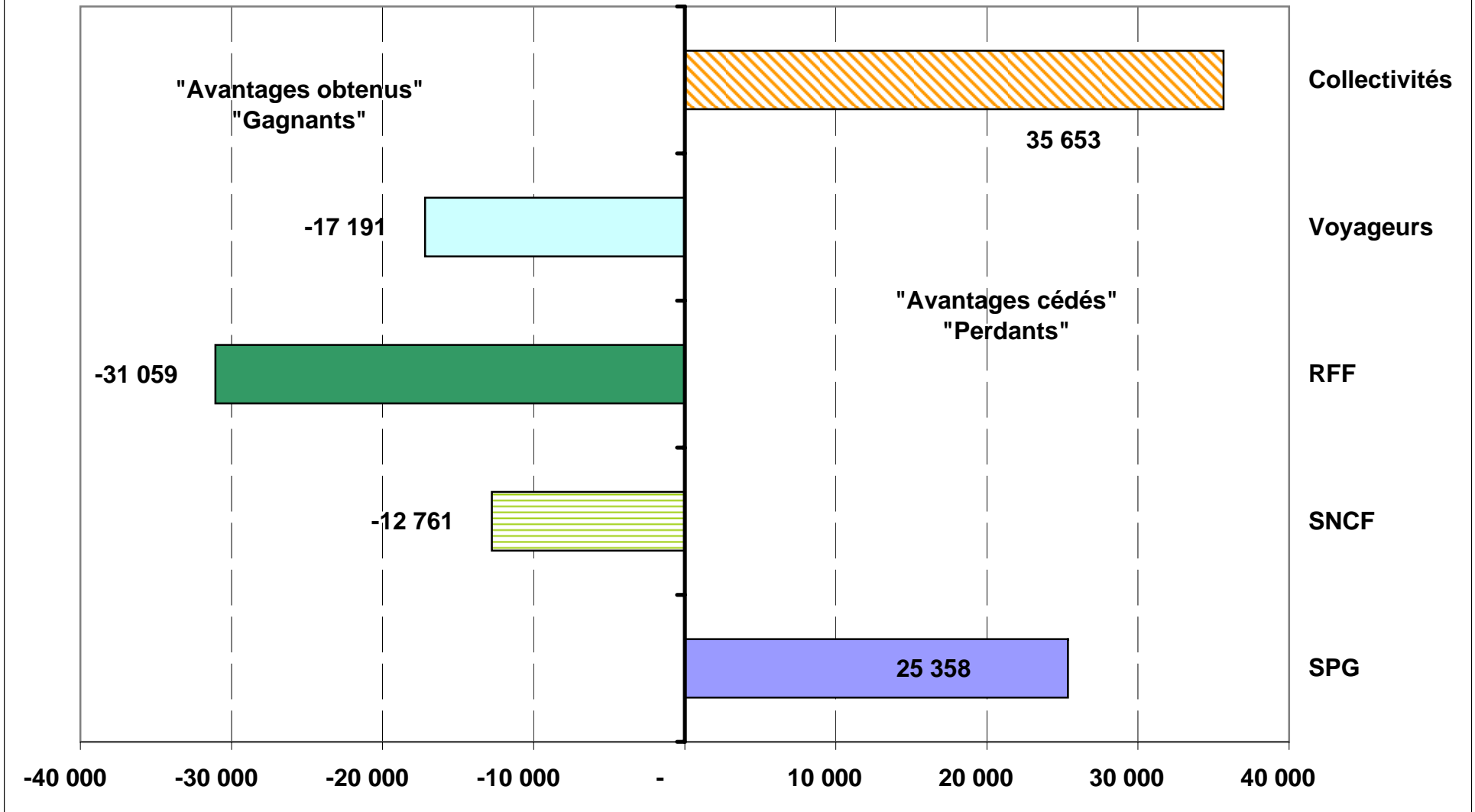
Balance d'échanges 2006 - Rhône-Alpes - Milliers Euros 2002 -



Balances d'échanges cumulées 2002-2006 - Rhône-Alpes - Milliers Euros 2002 - (H1)



Balances d'échanges cumulées 2002-2006 - Rhône-Alpes - Milliers Euros 2002 - (H3)



ANNEXE 5

Comptes de surplus pour les 7 Régions expérimentatrices

| Régions expérimentatrices - Comptes de surplus cumulés SNCF-TER 2002-2005 (en milliers euros 2002) - | | | | | |
|---|--------------|------------------|--|--------------|------------------|
| EMPLOIS | Surplus % | Totaux K€ | RESSOURCES | Surplus % | Totaux K€ |
| RFF-Péages | 68,7 | 110 785,7 | SPG > 0 | 10,7 | 17 257,5 |
| SNCF Exploitant - Charges forfaitisées C1 | 5,4 | 8 779,6 | SNCF - Incitations financières à la performance | 3,9 | 6 257,2 |
| SNCF- Amortissement MR | 10,0 | 16 063,4 | Prêteurs - Charges financières | 1,1 | 1 814,6 |
| SNCF - Rémunération Exploitant | 2,1 | 3 451,7 | Collectivités - Subvention exploitation | 69,1 | 111 480,1 |
| Voyageurs - Recettes commerciales | 8,8 | 14 154,4 | Collectivités - Subvention modernisation matériel (QP) | 14,5 | 23 384,2 |
| Collectivités -Taxe professionnelle | 5,0 | 8 140,2 | Collectivités - Compensations tarifaires | 0,7 | 1 181,6 |
| Total | 100,0 | 161 375,1 | Total | 100,0 | 161 375,1 |

| Alsace | | | | | |
|---|--------------|-----------------|--|--------------|-----------------|
| Compte de surplus cumulé SNCF-TER 2002-2005 | | | | | |
| (en milliers euros 2002) - | | | | | |
| EMPLOIS | Surplus % | Totaux K€ | RESSOURCES | Surplus % | Totaux K€ |
| RFF-Péages | 84,5 | 13 332,6 | SPG > 0 | 6,0 | 947,8 |
| SNCF - Rémunération Exploitant | 0,0 | - | SNCF Exploitant - Charges forfaitisées C1 | 36,8 | 5 808,9 |
| SNCF - Incitations financières à la performance | 3,2 | 505,0 | Prêteurs - Charges financières | 2,5 | 400,2 |
| SNCF- Amortissement MR | 4,9 | 779,4 | Collectivités - Subvention exploitation | 40,8 | 6 431,8 |
| Collectivités -Taxe professionnelle | 5,7 | 905,8 | Collectivités - Subvention modernisation matériel (QP) | 13,9 | 2 187,7 |
| Collectivités - Compensations tarifaires | 1,2 | 194,1 | | | |
| Voyageurs - Recettes commerciales | 0,4 | 59,6 | | | |
| Total | 100,0 | 15 776,4 | Total | 100,0 | 15 776,4 |

| Centre | | | | | |
|---|--------------|-----------------|--|--------------|-----------------|
| Compte de surplus cumulé SNCF-TER 2002-2005 (en milliers euros 2002) | | | | | |
| EMPLOIS | Surplus % | Totaux K€ | RESSOURCES | Surplus % | Totaux K€ |
| RFF-Péages | 50,8 | 11 520,1 | SPG > 0 | 2,8 | 626,9 |
| SNCF - Rémunération Exploitant | 0,0 | - | SNCF Exploitant - Charges forfaitisées C1 | 1,6 | 373,5 |
| Prêteurs - Charges financières | 1,9 | 422,7 | SNCF - Incitations financières à la performance | 5,3 | 1 208,0 |
| SNCF - Amortissement MR | 26,5 | 6 019,5 | Collectivités - Subvention exploitation | 61,4 | 13 936,9 |
| Collectivités - Taxe professionnelle | 9,5 | 2 159,9 | Collectivités - Subvention modernisation matériel (QP) | 28,8 | 6 536,1 |
| Collectivités - Compensations tarifaires | 2,6 | 600,4 | | | |
| Voyageurs - Recettes commerciales | 8,6 | 1 958,8 | | | |
| Total | 100,0 | 22 681,3 | Total | 100,0 | 22 681,3 |

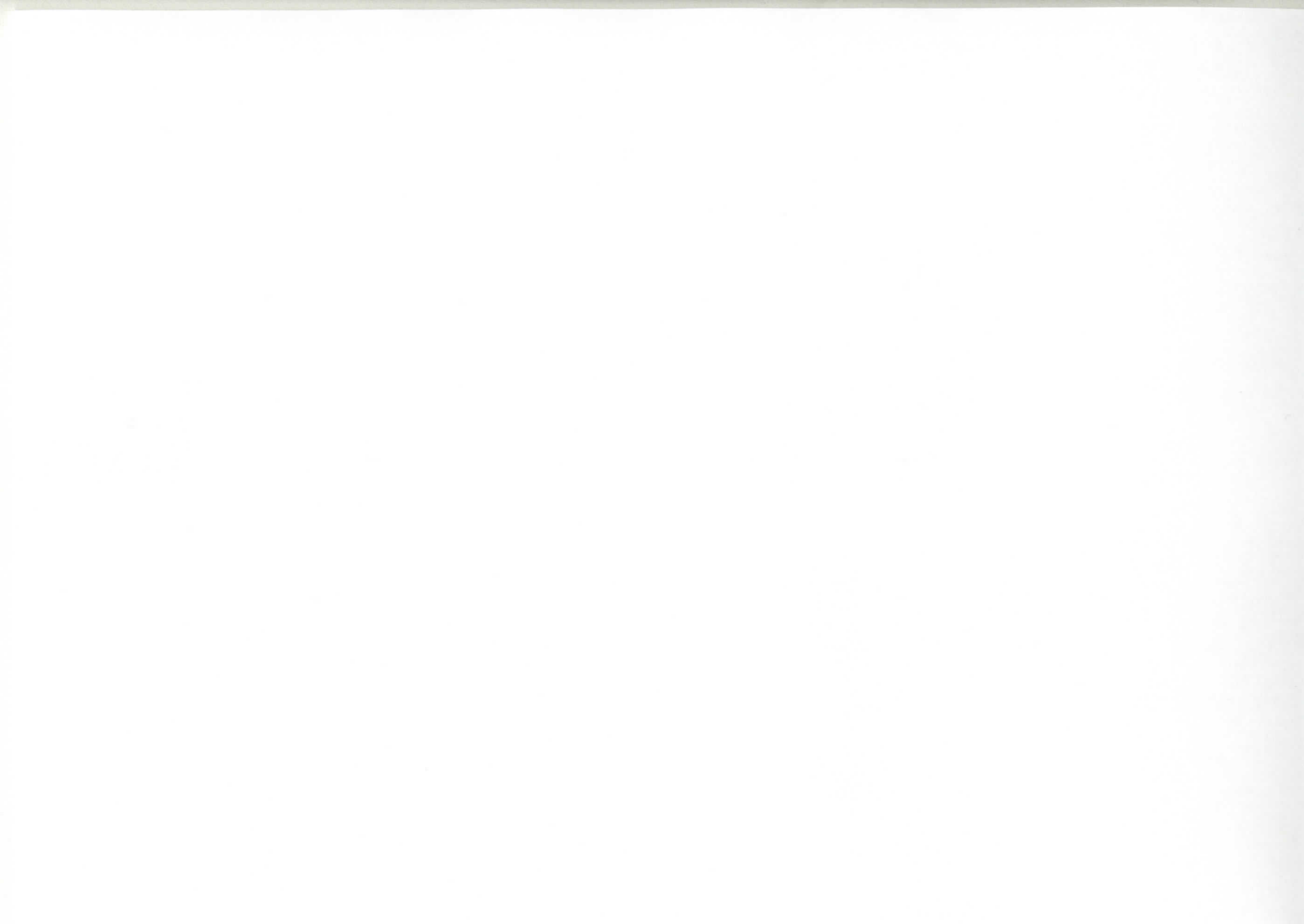
| Limousin Compte de surplus cumulé SNCF-TER 2002-2006 (en milliers euros 2002) - | | | | | |
|--|--------------|----------------|--|--------------|----------------|
| EMPLOIS | Surplus % | Totaux K€ | RESSOURCES | Surplus % | Totaux K€ |
| RFF-Péages | 58,6 | 2 874,7 | SPG > 0 | 12,1 | 592,4 |
| SNCF - Rémunération Exploitant | 1,1 | 54,3 | SNCF Exploitant - Charges forfaitisées C1 | 6,0 | 294,3 |
| SNCF - Incitations financières à la performance | 9,3 | 458,2 | Prêteurs - Charges financières | 1,9 | 91,8 |
| SNCF- Amortissement MR | 1,0 | 51,3 | Collectivités - Subvention exploitation | 60,7 | 2 977,4 |
| Collectivités -Taxe professionnelle | 3,7 | 180,2 | Collectivités - Subvention modernisation matériel (QP) | 19,4 | 950,5 |
| Collectivités - Compensations tarifaires | 0,7 | 33,0 | | 0,0 | |
| Voyageurs - Recettes commerciales | 25,6 | 1 254,9 | | 0,0 | |
| Total | 100,0 | 4 906,4 | Total | 100,0 | 4 906,4 |

| Nord Pas de Calais | | | | | |
|--|-----------|-----------|--|-----------|-----------|
| - Comptes de surplus cumulés SNCF-TER 2002-2007 (en milliers euros 2002) - | | | | | |
| EMPLOIS | Surplus % | Totaux K€ | RESSOURCES | Surplus % | Totaux K€ |
| RFF-Péages | 67,8 | 24 354,1 | SPG > 0 | 8,9 | 3 204,1 |
| SNCF- Amortissement MR | 25,7 | 9 241,1 | SNCF - Incitations financières à la performance | 5,0 | 1 797,6 |
| SNCF - Rémunération Exploitant | 0,0 | - | SNCF Exploitant - Charges forfaitisées C1 | 4,5 | 1 605,0 |
| Voyageurs - Recettes commerciales | 1,1 | 405,1 | Prêteurs - Charges financières | 3,4 | 1 214,1 |
| Collectivités - Compensations tarifaires | 0,2 | 80,4 | Collectivités - Subvention exploitation | 55,0 | 19 755,9 |
| Collectivités -Taxe professionnelle | 5,1 | 1 835,7 | Collectivités - Subvention modernisation matériel (QP) | 23,2 | 8 339,7 |
| Total | 100,0 | 35 916,4 | Total | 100,0 | 35 916,4 |

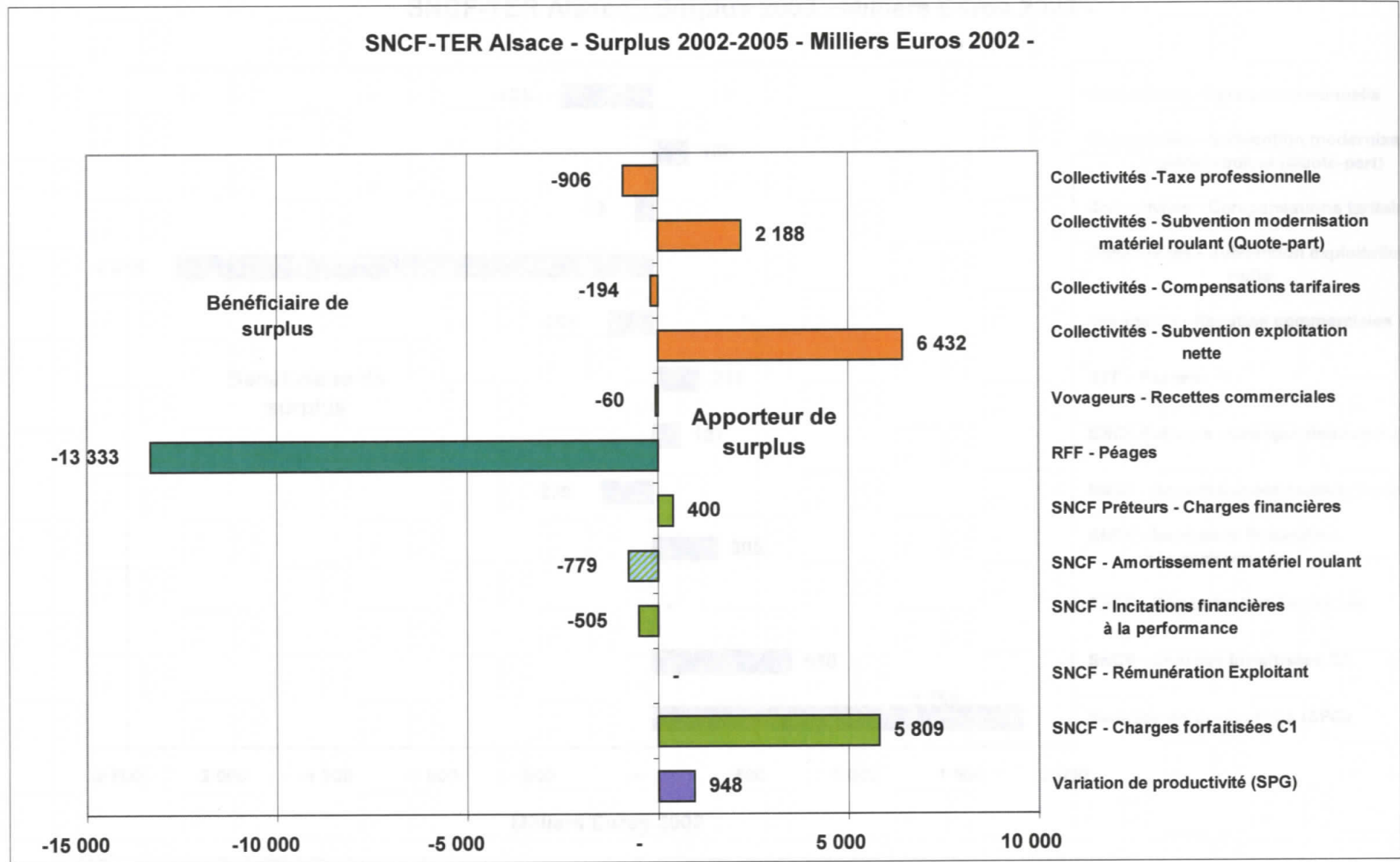
| PDL - Comptes de surplus cumulés SNCF-TER 2002-2005 (en milliers euros 2002) - | | | | | |
|---|--------------|-----------------|--|--------------|-----------------|
| EMPLOIS | Surplus % | Totaux K€ | RESSOURCES | Surplus % | Totaux K€ |
| RFF-Péages | 65,5 | 8 188,3 | SPG > 0 | 6,0 | 743,7 |
| SNCF - Incitations financières à la performance | 14,4 | 1 798,3 | SNCF Exploitant - Charges forfaitisées C1 | 31,7 | 3 960,6 |
| SNCF- Amortissement MR | 10,8 | 1 347,3 | Prêteurs - Charges financières | 1,9 | 237,5 |
| SNCF - Rémunération Exploitant | 2,7 | 341,5 | Collectivités - Subvention exploitation | 32,8 | 4 093,9 |
| Collectivités -Taxe professionnelle | 4,4 | 552,7 | Collectivités - Subvention modernisation matériel (QP) | 26,2 | 3 270,1 |
| Collectivités - Compensations tarifaires | 2,1 | 263,9 | Voyageurs - Recettes commerciales | 1,5 | 186,0 |
| Total | 100,0 | 12 491,9 | Total | 100,0 | 12 491,9 |

| PACA Compte de surplus cumulé SNCF-TER 2002-2005 (en milliers euros 2002) -Incomplet- | | | | | |
|--|--------------|-----------------|--|--------------|-----------------|
| EMPLOIS | Surplus % | Totaux K€ | RESSOURCES | Surplus % | Totaux K€ |
| RFF-Péages | 67,3 | 18 712,5 | SPG > 0 | 2,6 | 712,3 |
| SNCF Exploitant - Charges forfaitisées C1 | 15,8 | 4 396,7 | SNCF- Amortissement MR | 4,3 | 1 201,2 |
| SNCF - Rémunération Exploitant | 3,6 | 990,8 | SNCF - Incitations financières à la performance | 0,0 | - |
| Prêteurs - Charges financières | 0,0 | - | Collectivités - Subvention exploitation | 76,8 | 21 371,8 |
| Voyageurs - Recettes commerciales | 13,4 | 3 722,2 | Collectivités - Compensations tarifaires | 14,6 | 4 070,2 |
| | 0,0 | | Collectivités - Subvention modernisation matériel (QP) | 0,0 | - |
| | 0,0 | | Collectivités -Taxe professionnelle | 1,7 | 466,7 |
| Total | 100,0 | 27 822,2 | Total | 100,0 | 27 822,2 |

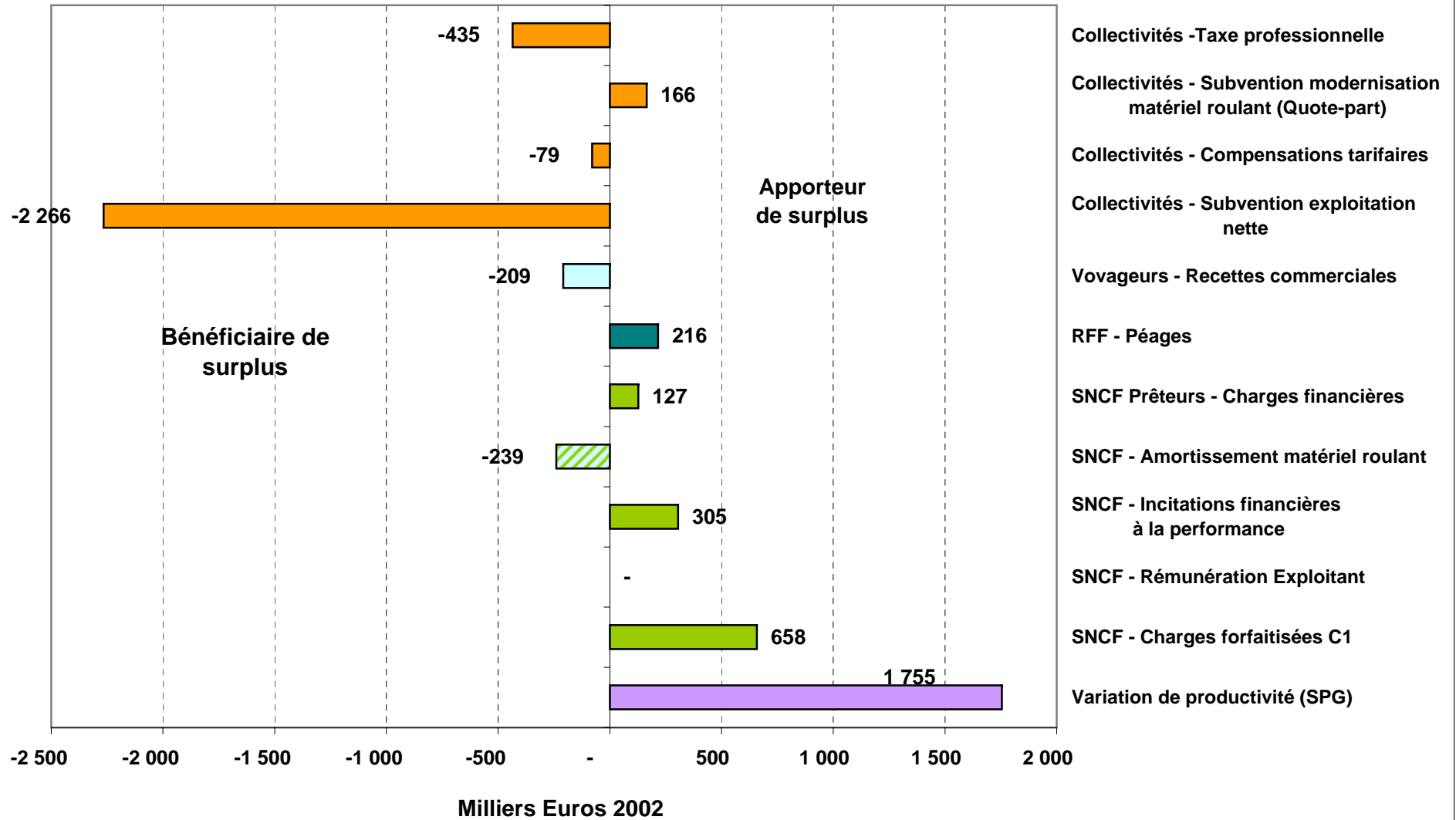
| Rhône-Alpes | | | | | |
|--|--------------|-----------------|--|--------------|-----------------|
| - Comptes de surplus cumulés SNCF-TER 2002-2006 (en milliers euros 2002) - | | | | | |
| EMPLOIS | Surplus % | Totaux K€ | RESSOURCES | Surplus % | Totaux K€ |
| RFF-Péages | 42,0 | 31 059,3 | SPG > 0 | 34,3 | 25 358,3 |
| SNCF Exploitant - Charges forfaitisées C1 | 26,3 | 19 425,2 | SNCF - Incitations financières à la performance | 10,6 | 7 849,1 |
| SNCF- Amortissement MR | 9,4 | 6 968,8 | Prêteurs - Charges financières | 1,6 | 1 164,4 |
| SNCF - Rémunération Exploitant | 3,2 | 2 349,0 | Collectivités - Subvention exploitation | 38,7 | 28 578,8 |
| Voyageurs - Recettes commerciales | 13,8 | 10 222,7 | Collectivités - Subvention modernisation matériel (QP) | 12,9 | 9 560,2 |
| Collectivités -Taxe professionnelle | 5,2 | 3 870,8 | Collectivités - Compensations tarifaires | 1,9 | 1 385,0 |
| Total | 100,0 | 73 895,7 | Total | 100,0 | 73 895,7 |



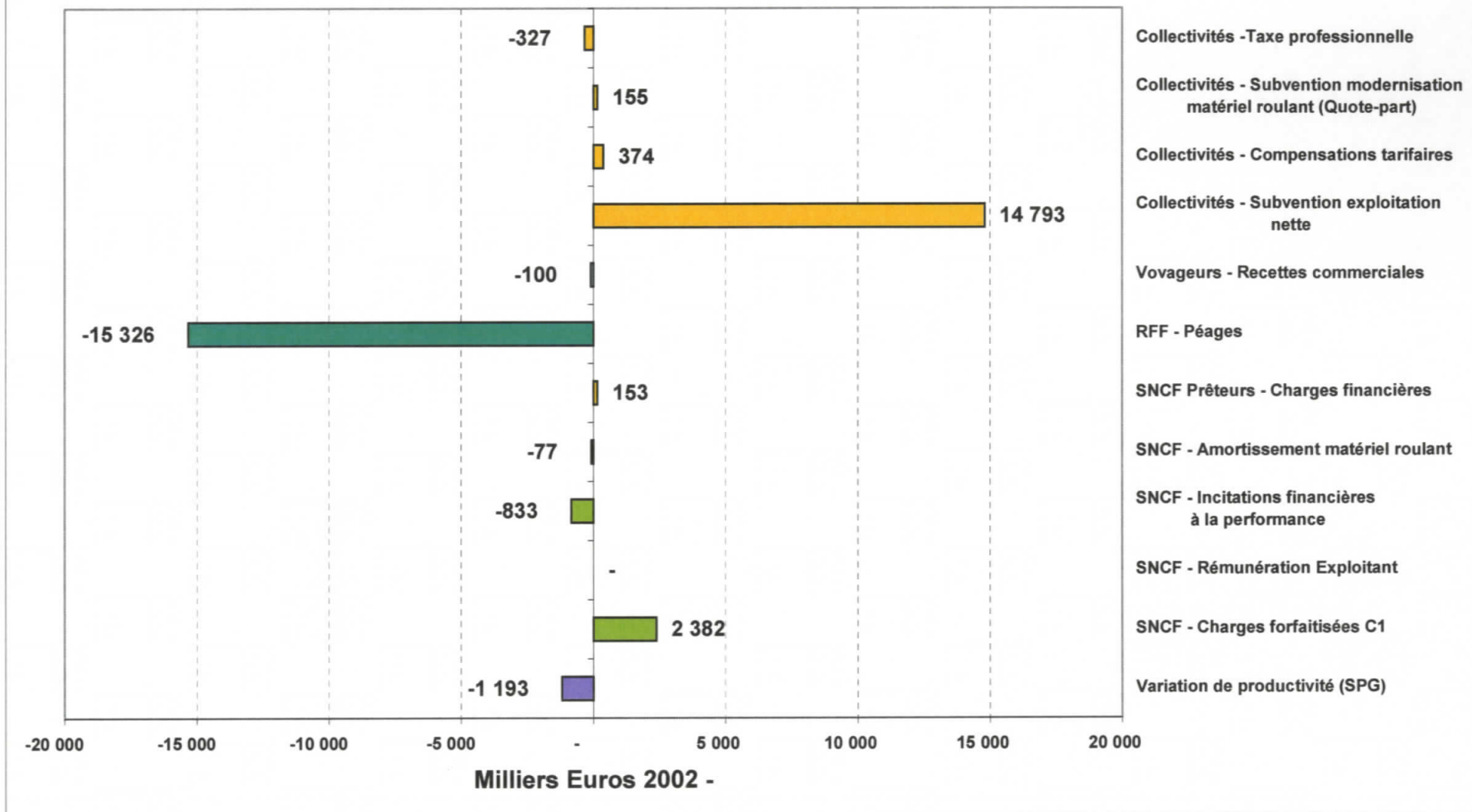
| SNCF-TER Alsace (en milliers euros 2002) | 2002-2003 | 2003-2004 | 2004-2005 | Somme 2002-2005 | Moyenne 2002-2005 |
|---|------------------|------------------|------------------|----------------------------|--|
| Variation de productivité (SPG) | 1 754,86 | -1 192,60 | 385,55 | 947,81 | 315,94 |
| SNCF - Charges forfaitisées C1 | 658,34 | 2 382,33 | 2 768,21 | 5 808,88 | 1 936,29 |
| SNCF - Rémunération Exploitant | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| SNCF - Incitations financières à la performance | 305,50 | -833,13 | 22,64 | -504,99 | -168,33 |
| SNCF - Amortissement matériel roulant | -239,48 | -76,97 | -462,97 | -779,43 | -259,81 |
| SNCF Prêteurs - Charges financières | 127,11 | 152,91 | 120,18 | 400,20 | 133,40 |
| RFF - Péages | 216,37 | -15 326,30 | 1 777,34 | -13 332,60 | -4 444,20 |
| Voyageurs - Recettes commerciales | -208,91 | -100,34 | 249,70 | -59,56 | -19,85 |
| Collectivités - Subvention exploitation nette | -2 265,93 | 14 793,01 | -6 095,26 | 6 431,82 | 2 143,94 |
| Collectivités - Compensations tarifaires | -78,82 | 373,70 | -488,96 | -194,08 | -64,69 |
| Collectivités - Subvention modernisation matériel roulant (Quote-part) | 165,59 | 154,62 | 1 867,50 | 2 187,70 | 729,23 |
| Collectivités -Taxe professionnelle | -434,63 | -327,22 | -143,91 | -905,76 | -301,92 |
| Total | -0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Taux de surplus (STD) en % | 2,8 | 15,5 | 5,3 | | 7,9 |
| STD en milliers euros 2002 | 3 227,77 | 17 878,22 | 7 191,11 | 28 297,10 | 9 432,37 |
| (+) : Apporteur de surplus (Ressources) | | | | | (-) : Bénéficiaire de surplus (Emplois) |



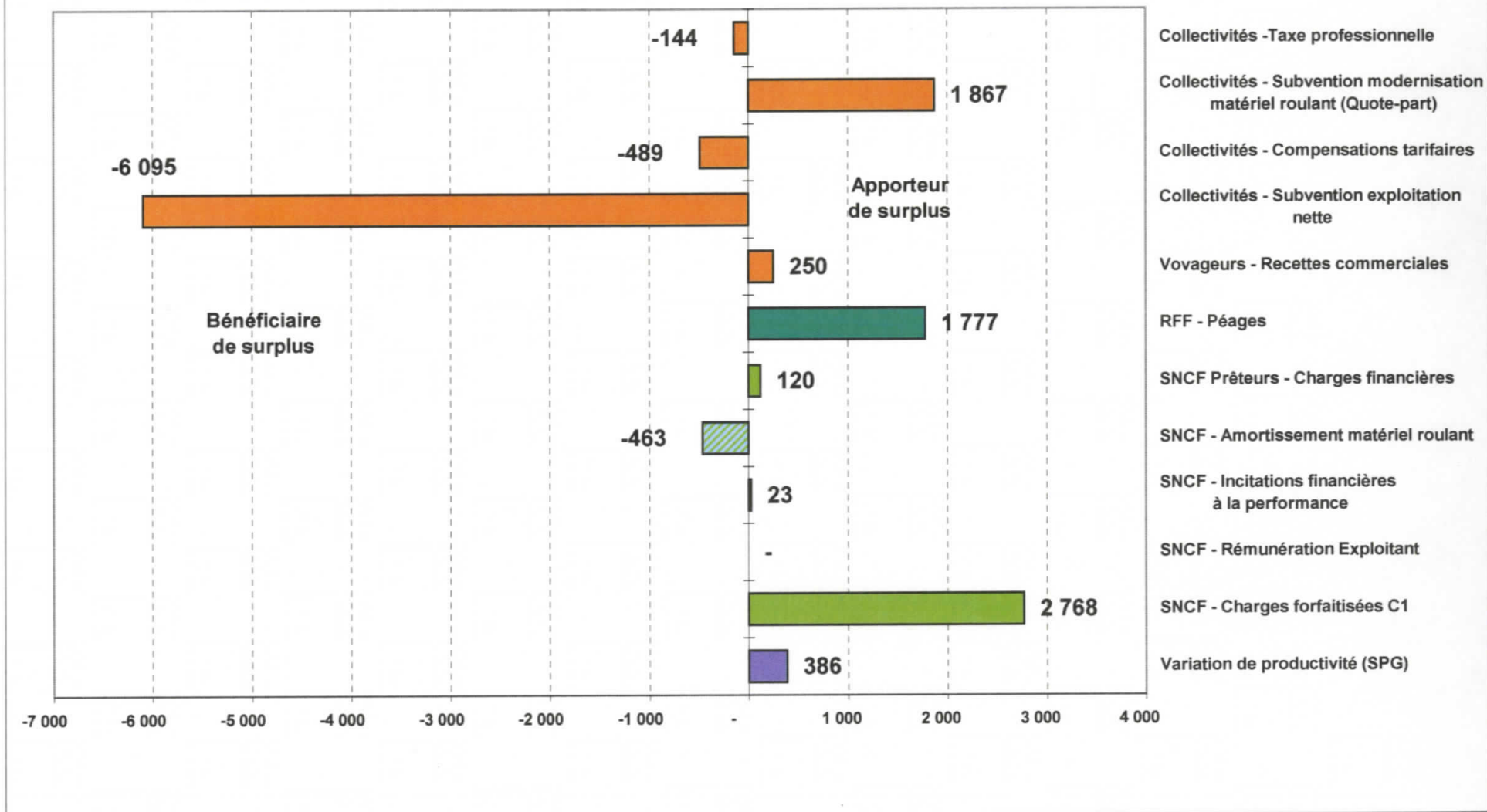
SNCF-TER Alsace - Surplus 2003 - Milliers Euros 2002 -



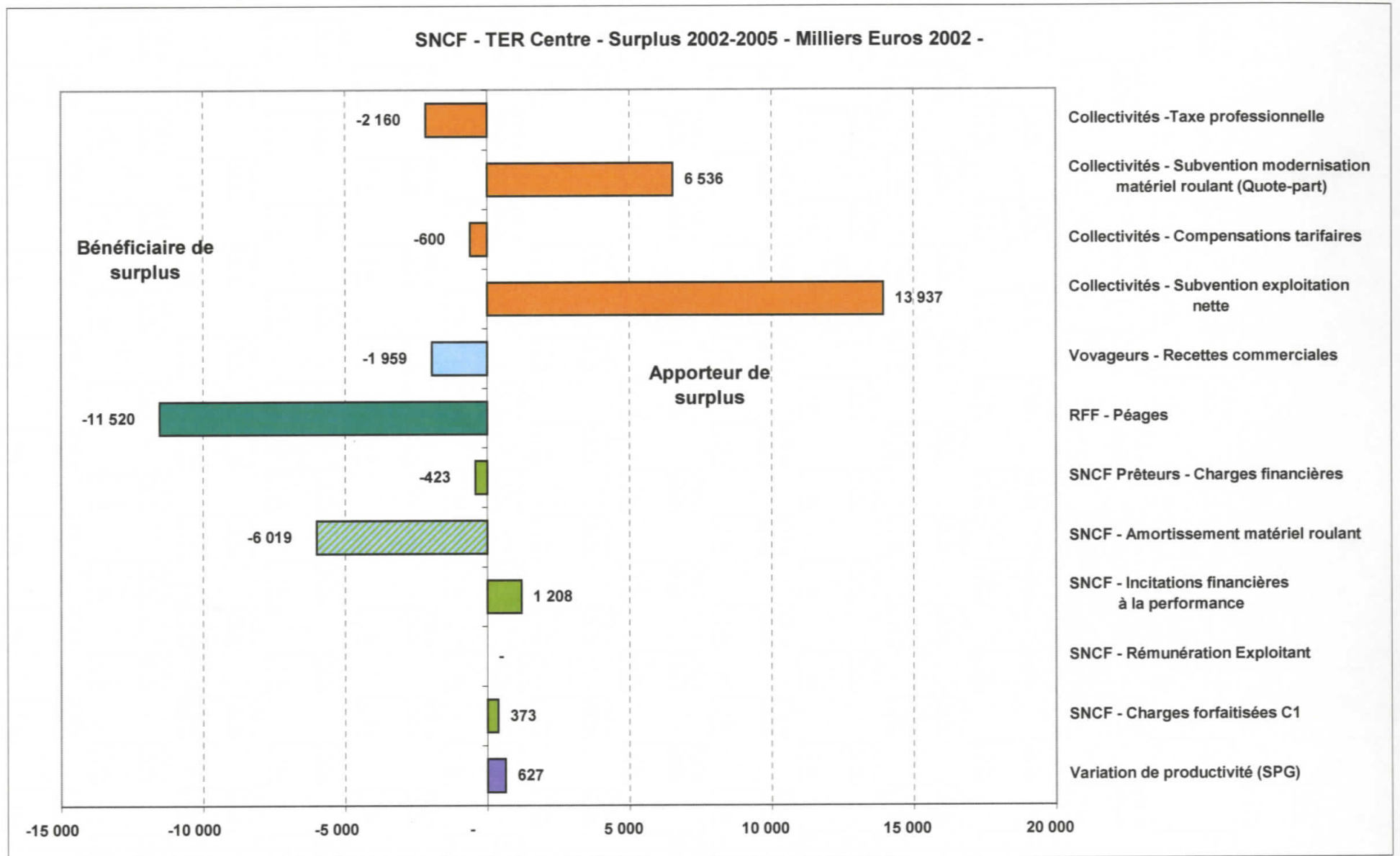
SNCF-TER Alsace - Surplus 2004 - Milliers Euros 2002 -



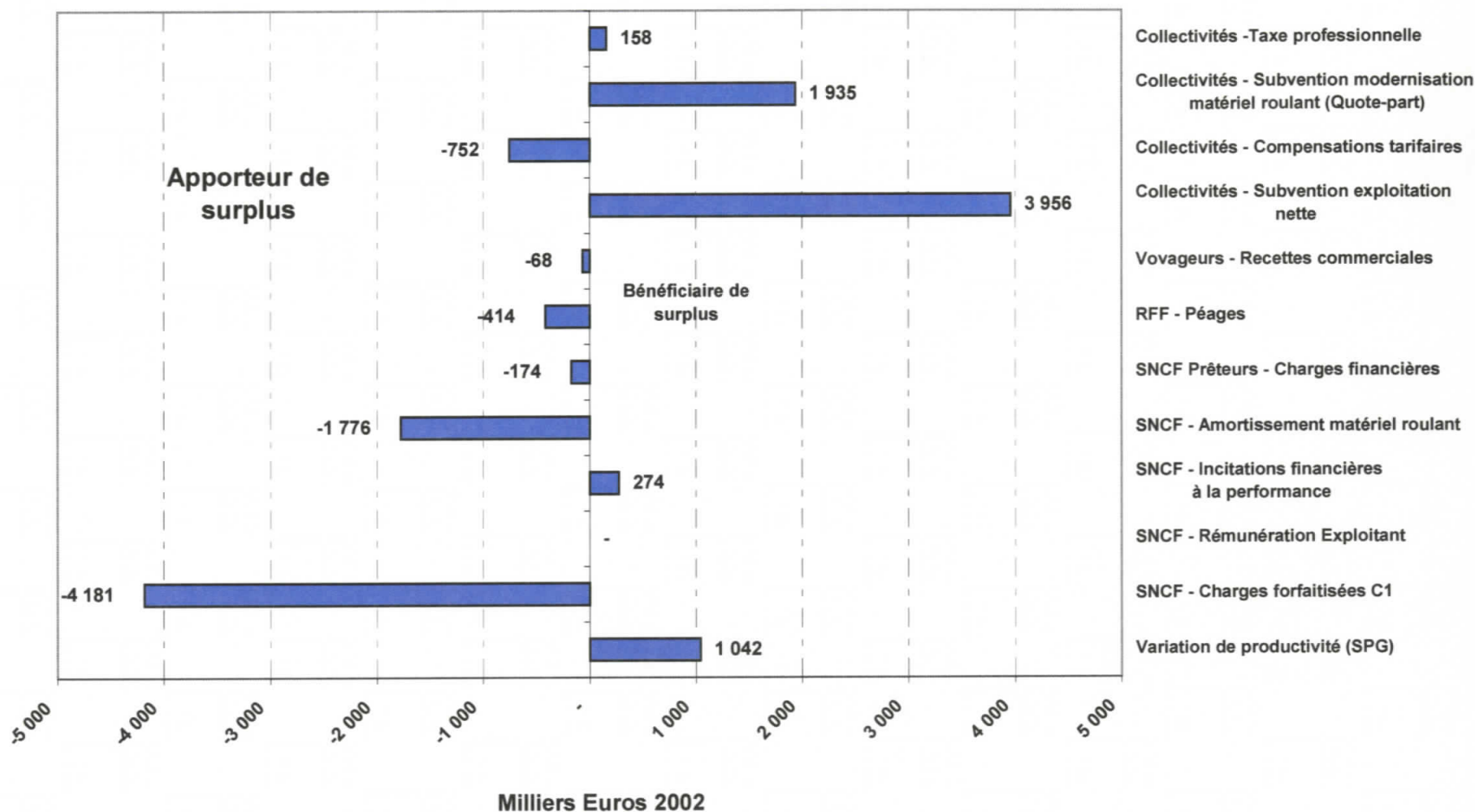
SNCF-TER Alsace - Surplus 2005 - Milliers Euros 2002 -

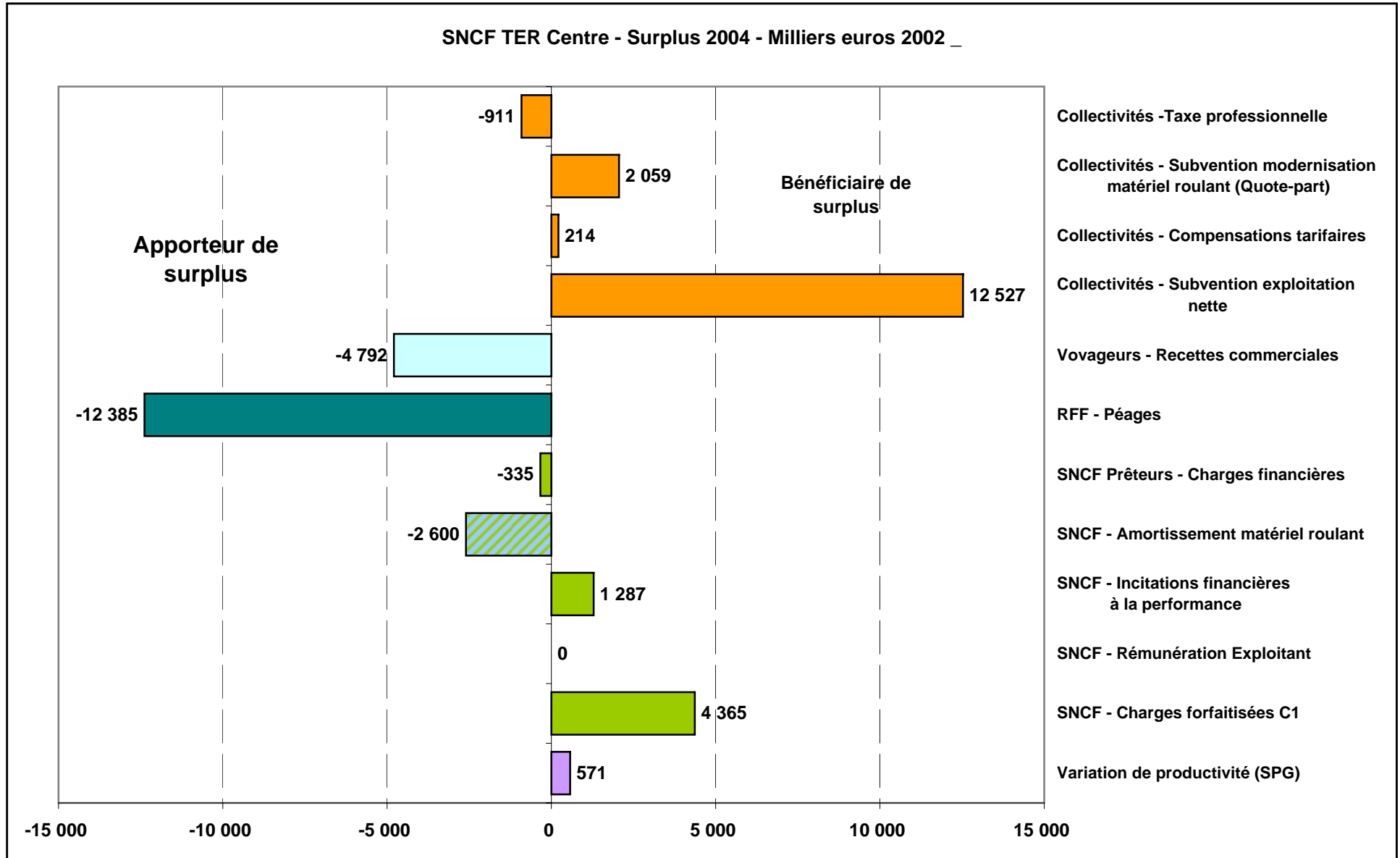


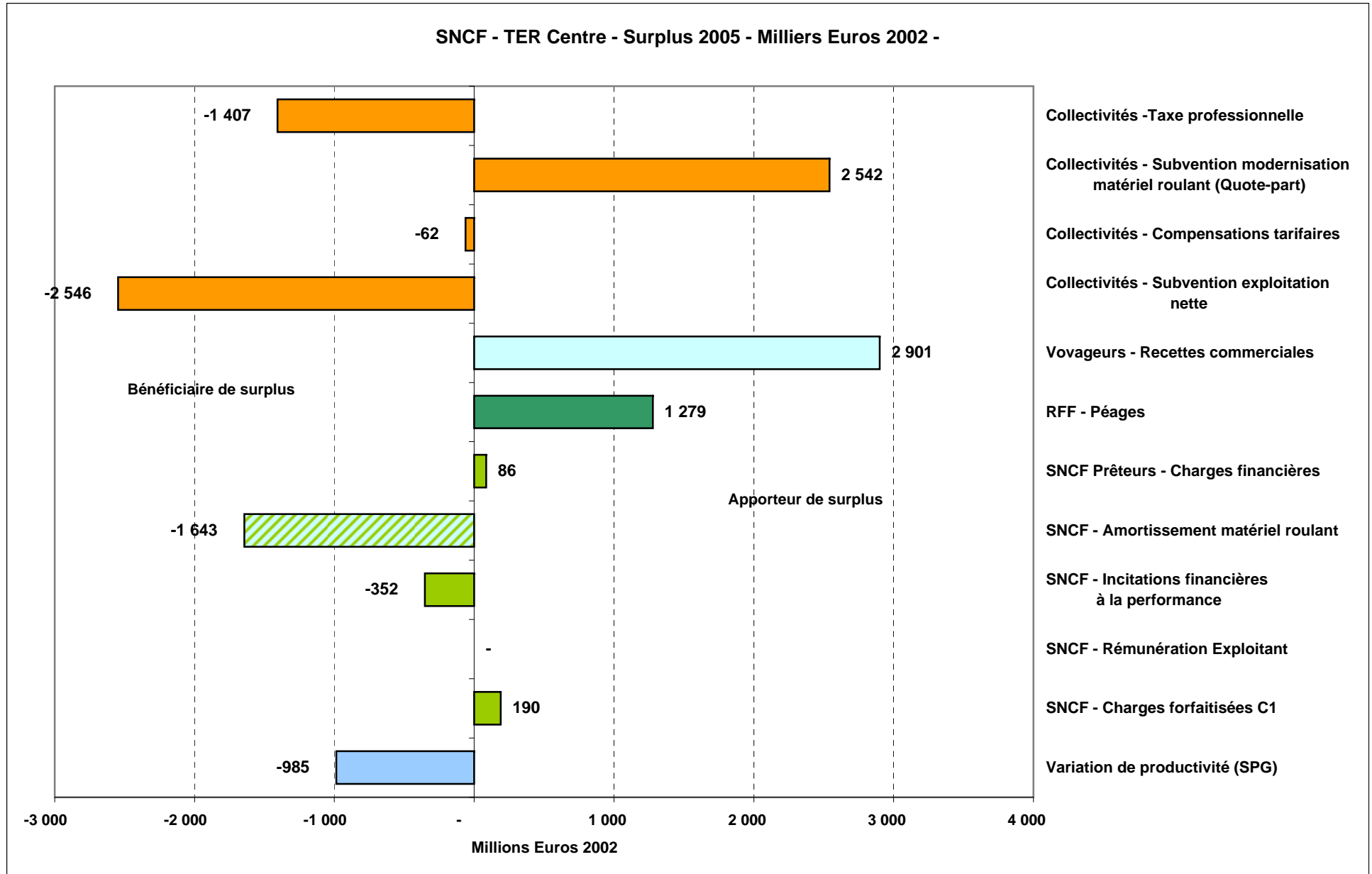
| SNCF-TER Centre (en milliers euros 2002) | 2002-2003 | 2003-2004 | 2004-2005 | Somme 2002-2005 | Moyenne 2002-2005 |
|---|------------------|------------------|------------------|----------------------------|--|
| Variation de productivité (SPG) | 1 041,71 | 570,67 | -985,49 | 626,88 | 208,96 |
| SNCF - Charges forfaitisées C1 | -4 181,05 | 4 364,85 | 189,68 | 373,48 | 124,49 |
| SNCF - Rémunération Exploitant | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| SNCF - Incitations financières à la performance | 273,84 | 1 286,59 | -352,44 | 1 208,00 | 402,67 |
| SNCF - Amortissement matériel roulant | -1 776,00 | -2 599,99 | -1 643,47 | -6 019,47 | -2 006,49 |
| SNCF Prêteurs - Charges financières | -173,64 | -335,18 | 86,15 | -422,67 | -140,89 |
| RFF - Péages | -414,00 | -12 384,61 | 1 278,54 | -11 520,07 | -3 840,02 |
| Voyageurs - Recettes commerciales | -68,01 | -4 791,74 | 2 900,95 | -1 958,80 | -652,93 |
| Collectivités - Subvention exploitation nette | 3 956,30 | 12 527,06 | -2 546,44 | 13 936,92 | 4 645,64 |
| Collectivités - Compensations tarifaires | -752,28 | 213,80 | -61,91 | -600,39 | -200,13 |
| Collectivités - Subvention modernisation matériel roulant (Quote-part) | 1 935,02 | 2 059,19 | 2 541,86 | 6 536,07 | 2 178,69 |
| Collectivités -Taxe professionnelle | 158,11 | -910,64 | -1 407,42 | -2 159,95 | -719,98 |
| Total | 0,00 | -0,00 | -0,00 | -0,00 | -0,00 |
| Taux de surplus (STD) en % | 5,7 | 16,0 | 4,7 | | 8,8 |
| STD en milliers euros 2002 | 7 364,98 | 21 022,16 | 6 997,18 | 35 384,32 | 11 794,77 |
| (+) : Apporteur de surplus (Ressources) | | | | | |
| | | | | | (-) : Bénéficiaire de surplus (Emplois) |

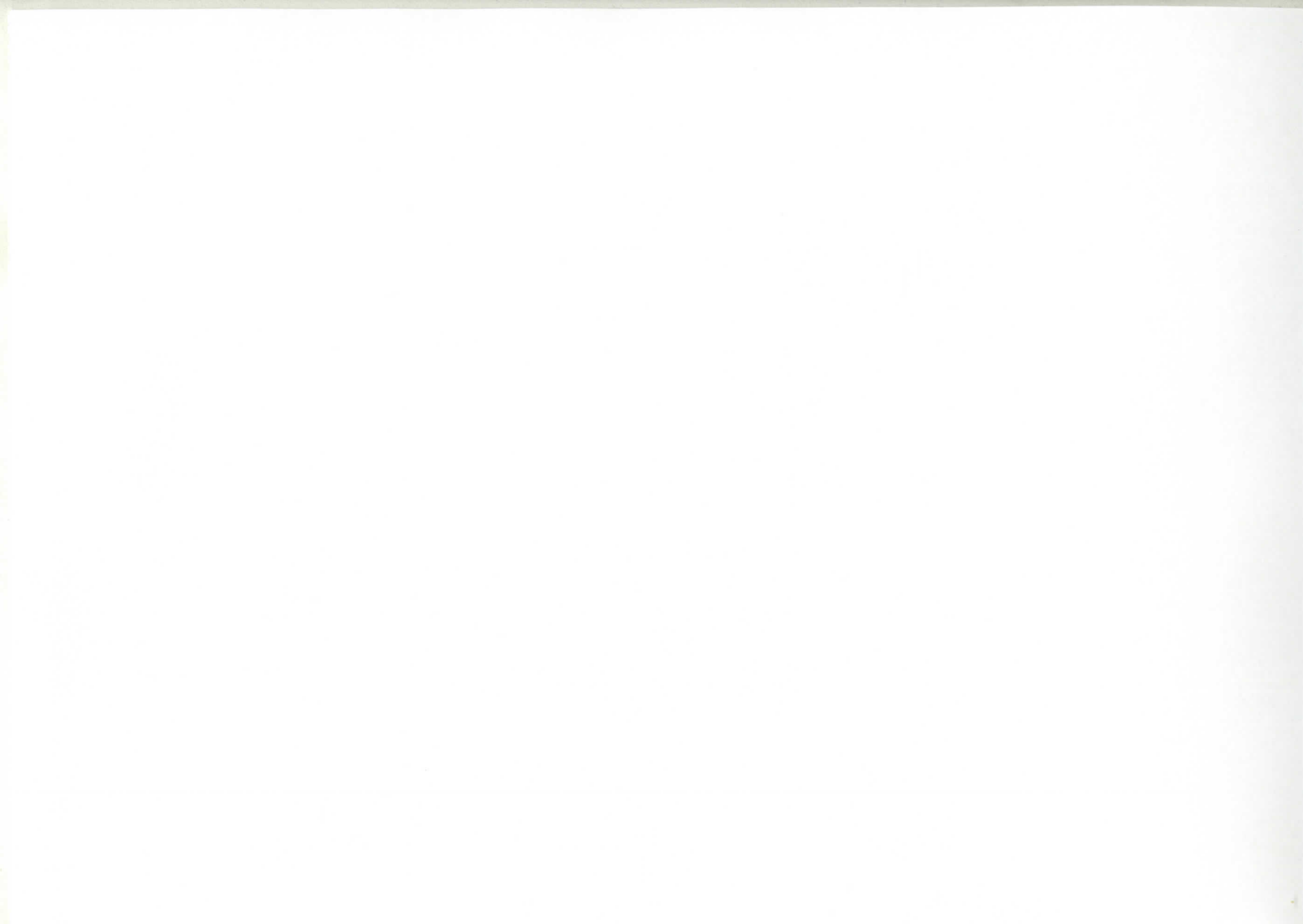


SNCF-TER Centre - Surplus 2003 - Milliers Euros 2002 -



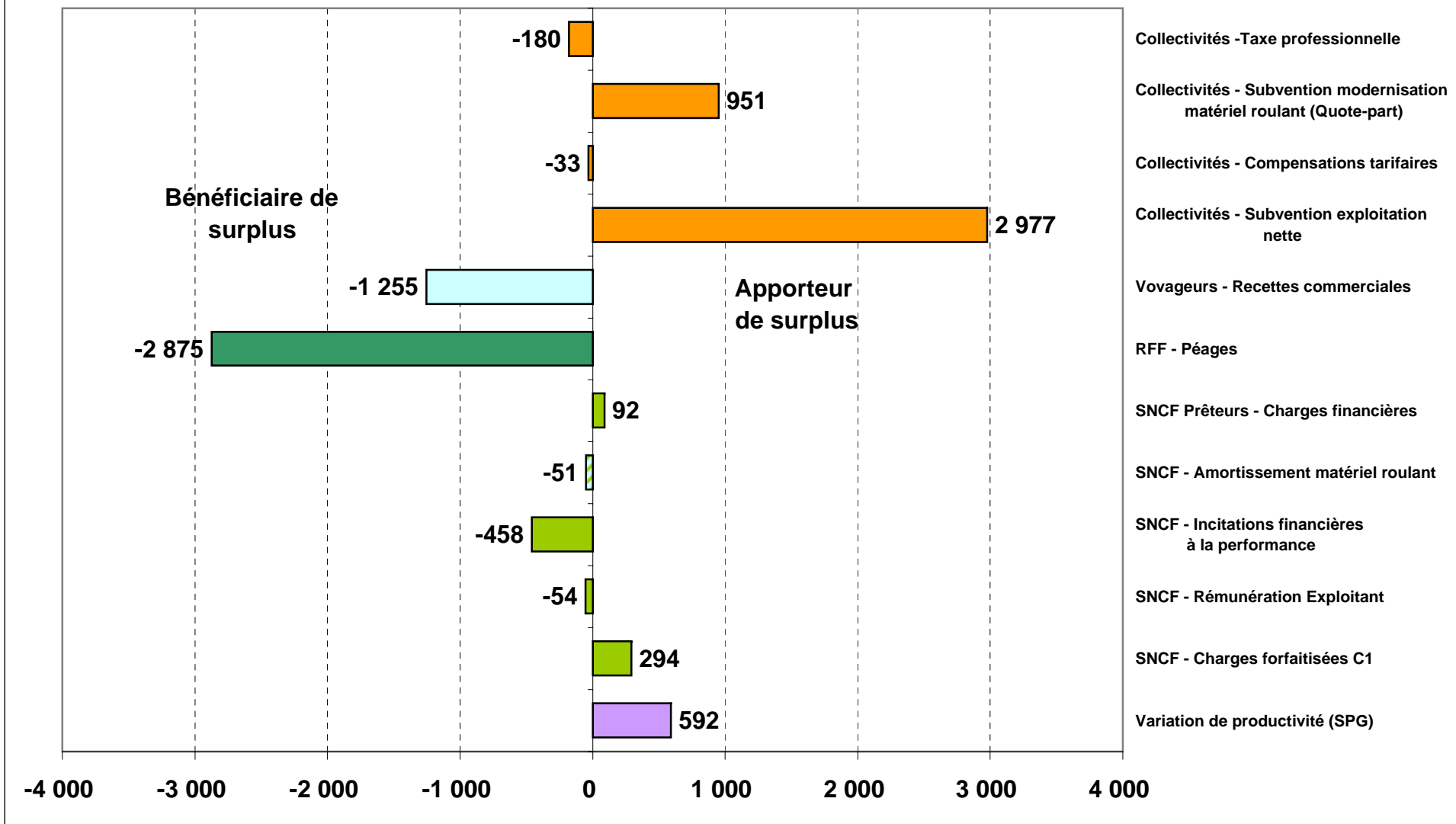


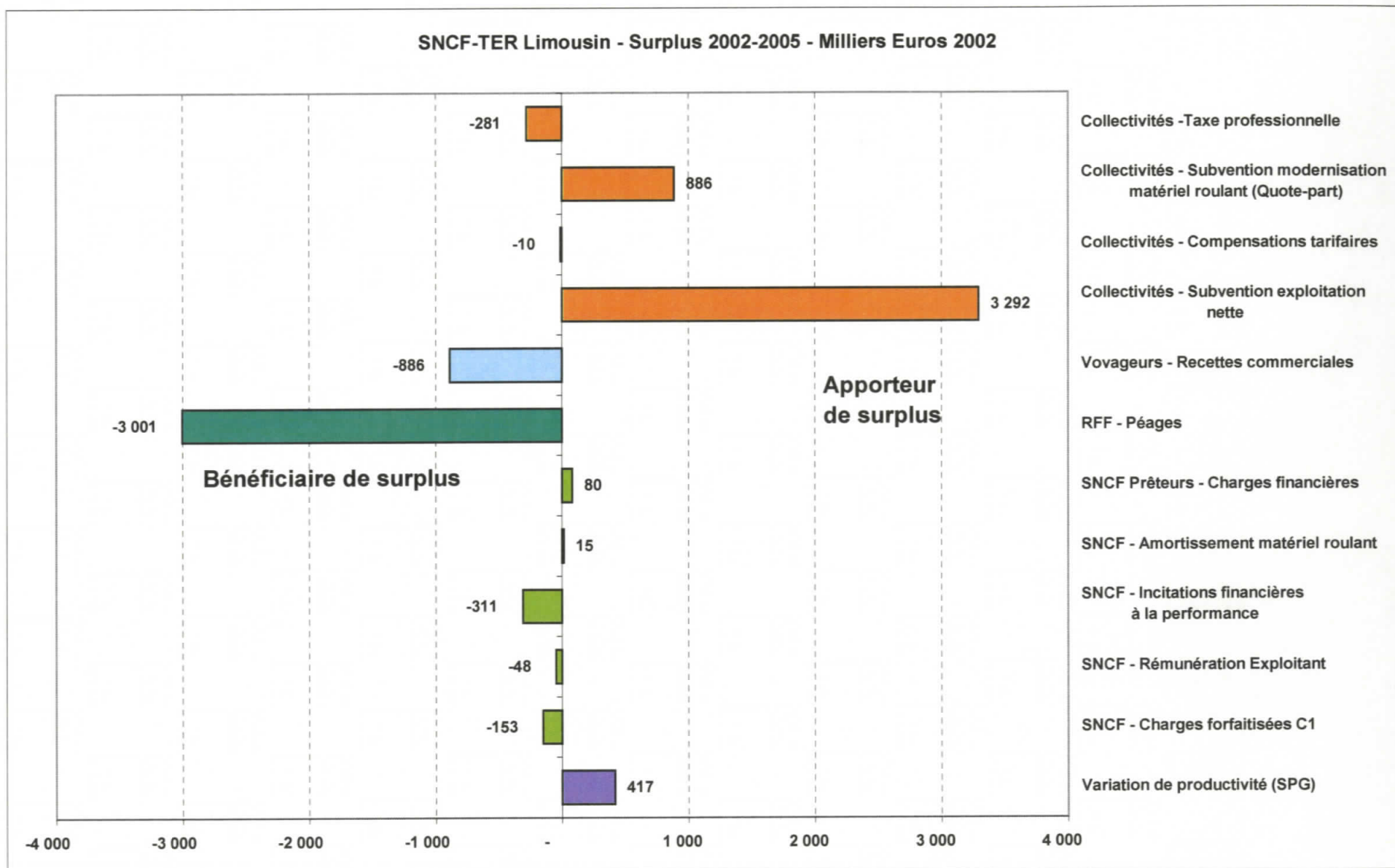




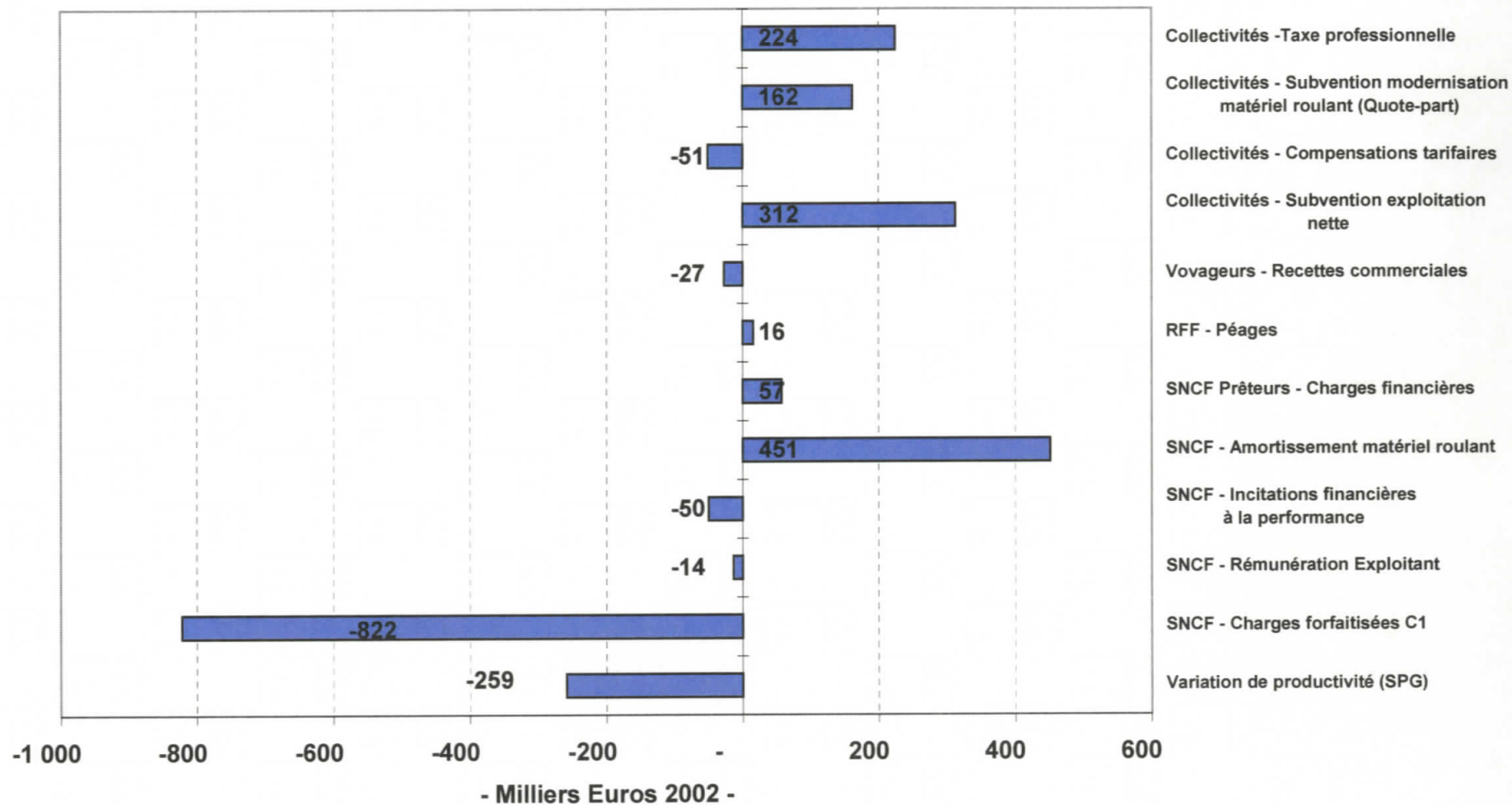
| SNCF-TER Limousin (en milliers euros 2002) | 2002-2003 | 2003-2004 | 2004-2005 | 2005-2006 | Somme 2002-2005 | Moyenne 2002-2005 | Somme 2002 2006 |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|----------------------------|------------------------------|--|
| Variation de productivité (SPG) | -258,68 | 71,55 | 603,91 | 175,61 | 416,78 | 138,93 | 592,39 |
| SNCF - Charges forfaitisées C1 | -822,12 | 1 708,28 | -1 038,85 | 446,97 | -152,68 | -50,89 | 294,29 |
| SNCF - Rémunération Exploitant | -13,67 | -12,26 | -22,50 | -5,85 | -48,43 | -16,14 | -54,28 |
| SNCF - Incitations financières à la performance | -49,89 | -366,91 | 105,60 | -146,98 | -311,20 | -103,73 | -458,18 |
| SNCF - Amortissement matériel roulant | 451,34 | -277,69 | -158,45 | -66,47 | 15,20 | 5,07 | -51,27 |
| SNCF Prêteurs - Charges financières | 57,28 | 9,74 | 13,11 | 11,69 | 80,13 | 26,71 | 91,82 |
| RFF - Péages | 15,64 | -3 055,72 | 38,64 | 126,77 | -3 001,44 | -1 000,48 | -2 874,67 |
| Voyageurs - Recettes commerciales | -27,22 | -314,70 | -543,69 | -369,25 | -885,61 | -295,20 | -1 254,86 |
| Collectivités - Subvention exploitation nette | 312,09 | 2 008,44 | 971,90 | -315,05 | 3 292,43 | 1 097,48 | 2 977,38 |
| Collectivités - Compensations tarifaires | -50,80 | 6,35 | 34,28 | -22,81 | -10,17 | -3,39 | -32,98 |
| Collectivités - Subvention modernisation matériel roulant (Quote-part) | 161,60 | 426,29 | 298,47 | 64,17 | 886,36 | 295,45 | 950,53 |
| Collectivités -Taxe professionnelle | 224,44 | -203,39 | -302,42 | 101,19 | -281,36 | -93,79 | -180,18 |
| Total | 0,00 | 0,00 | -0,00 | 0,00 | -0,00 | -0,00 | 0,00 |
| Taux de surplus (STD) en % | 2,6 | 8,9 | 4,0 | 1,7 | | 5,2 | 4,3 |
| STD en milliers euros 2002 | 1 222,38 | 4 230,66 | 2 065,91 | 926,40 | 7 518,95 | 2 506,32 | 8 445,35 |
| (+) : Apporteur de surplus (Ressources) | | | | | | | 2 111,34 |
| | | | | | | | (-) : Bénéficiaire de surplus (Emplois) |
| | | | | | | Valeurs moyennes | |

SNCF-TER Limousin - Surplus 2002-2006 - Milliers Euros 2002

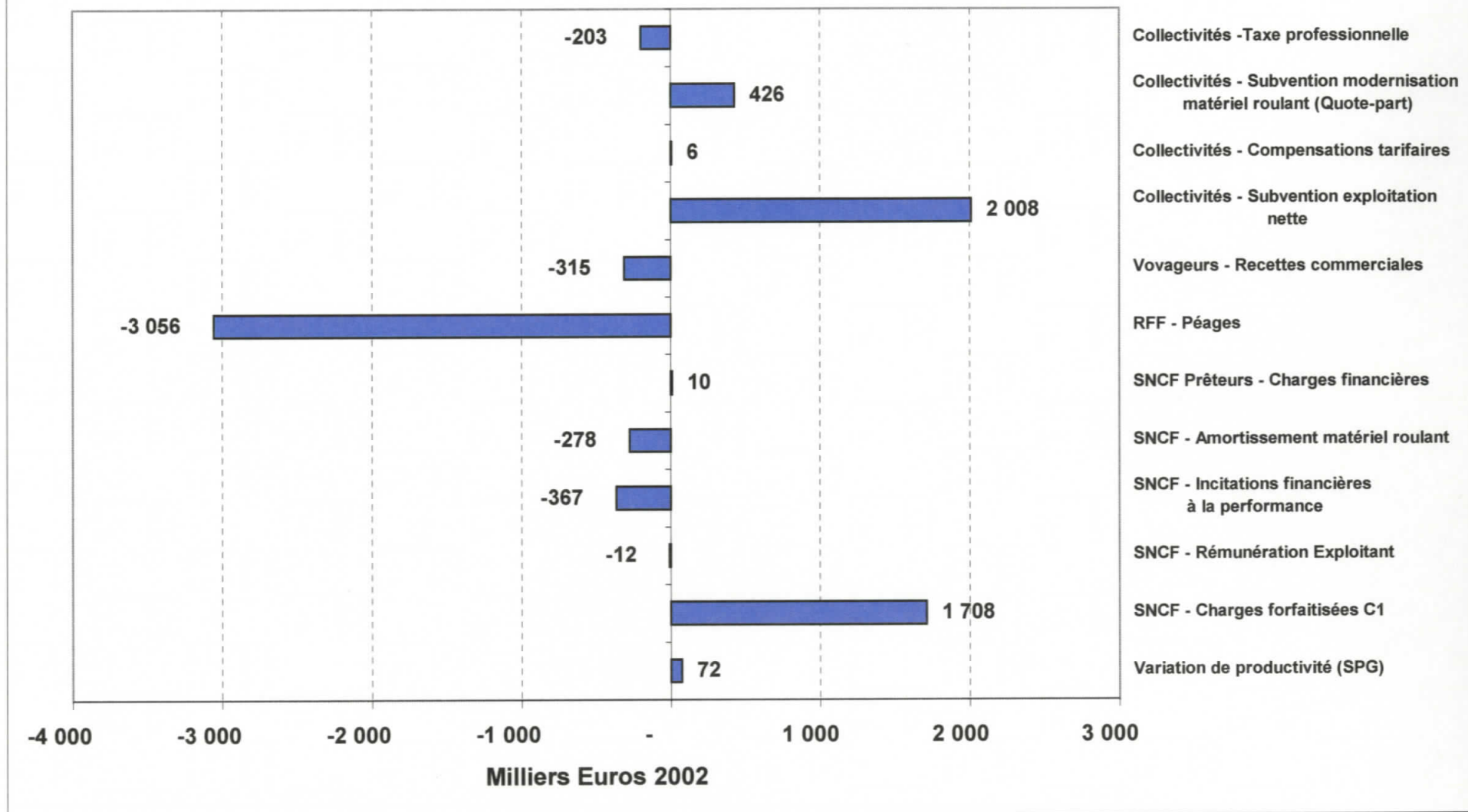




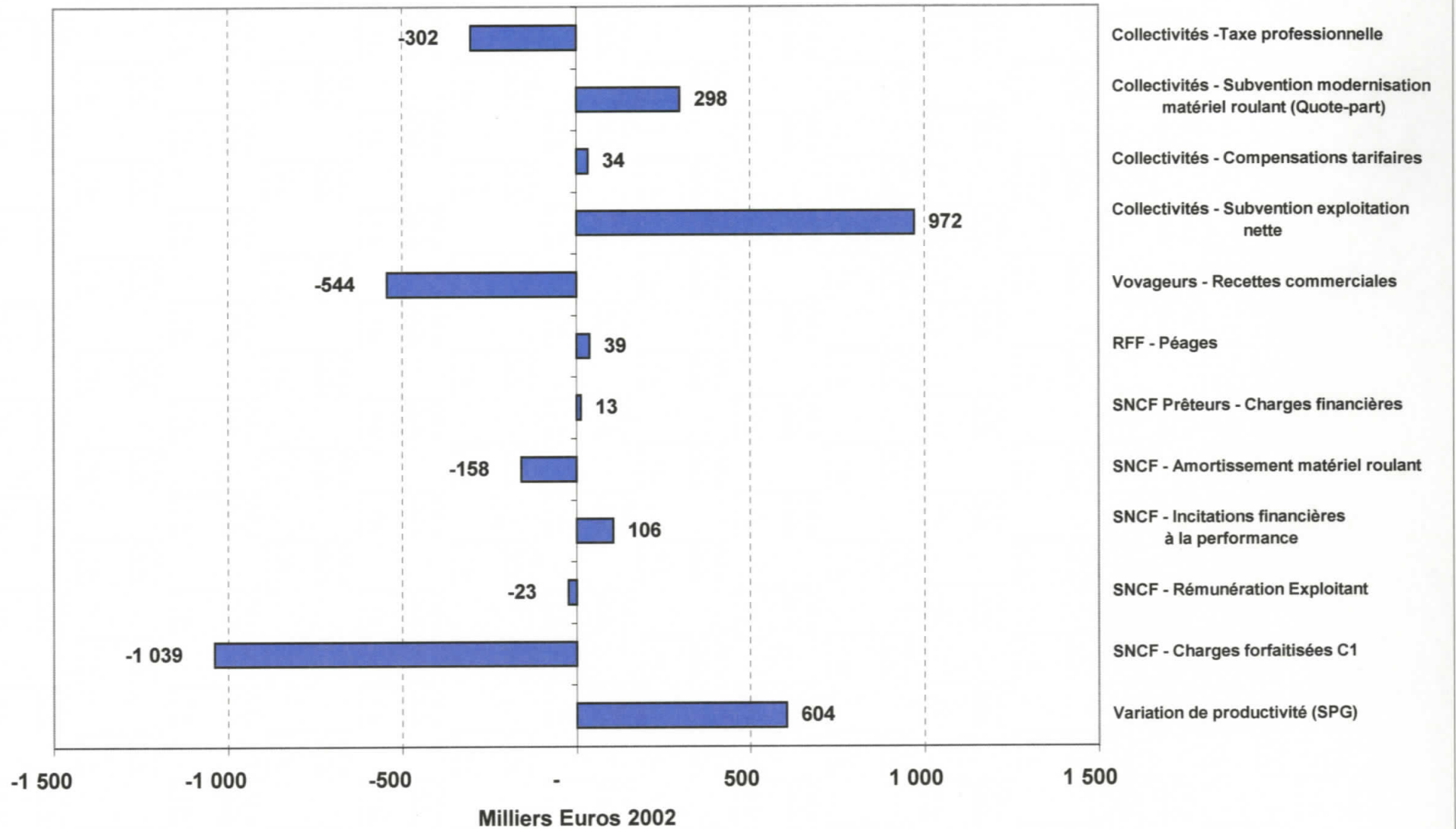
SNCF-TER Limousin - Surplus 2003 - Milliers Euros 2002 -



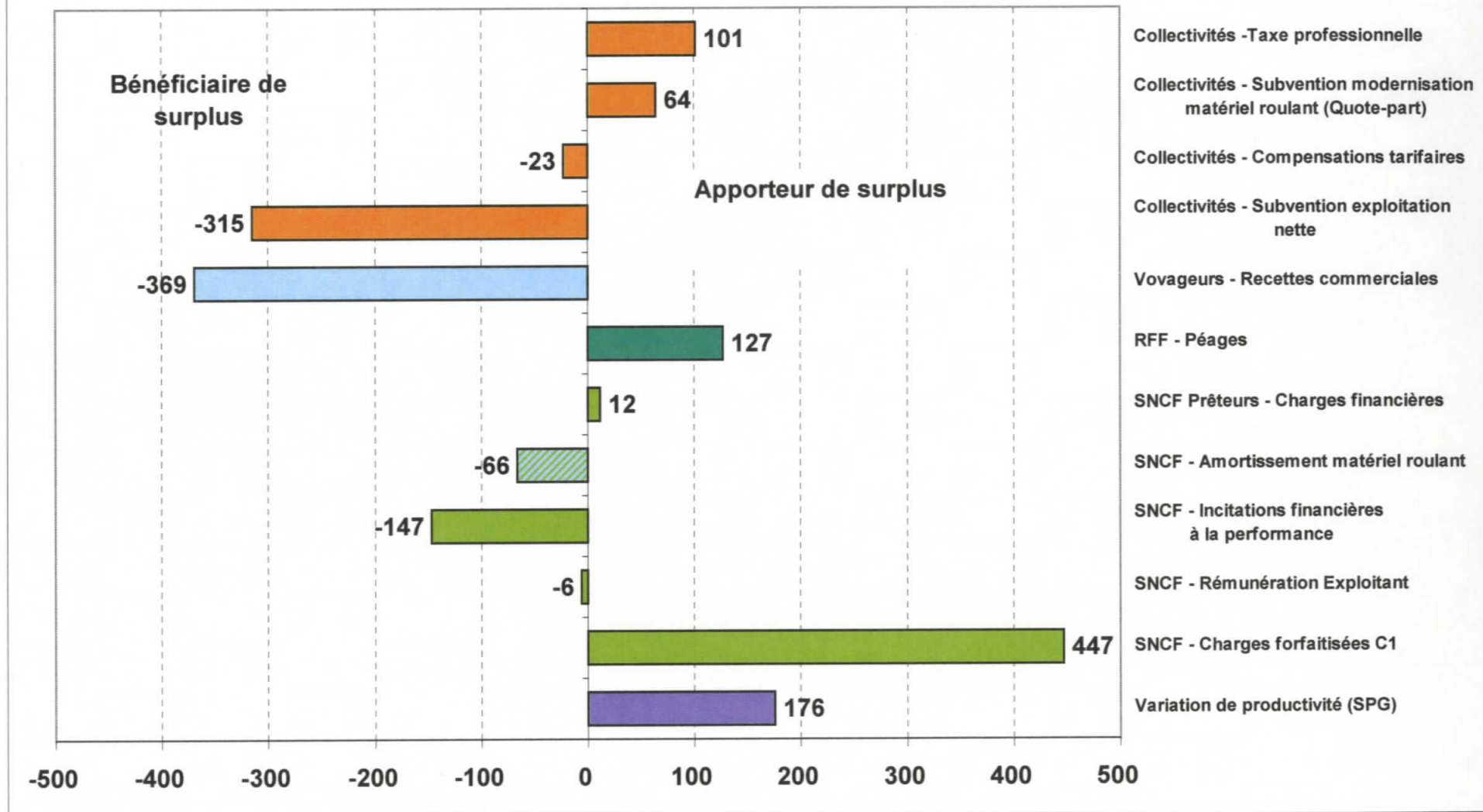
SNCF-TER Limousin 2004 - Milliers Euros 2002 -



SNCF-TER Limousin - Surplus 2005 - Milliers Euros 2002



SNCF-TER Limousin- Surplus 2006 - Milliers Euros 2002



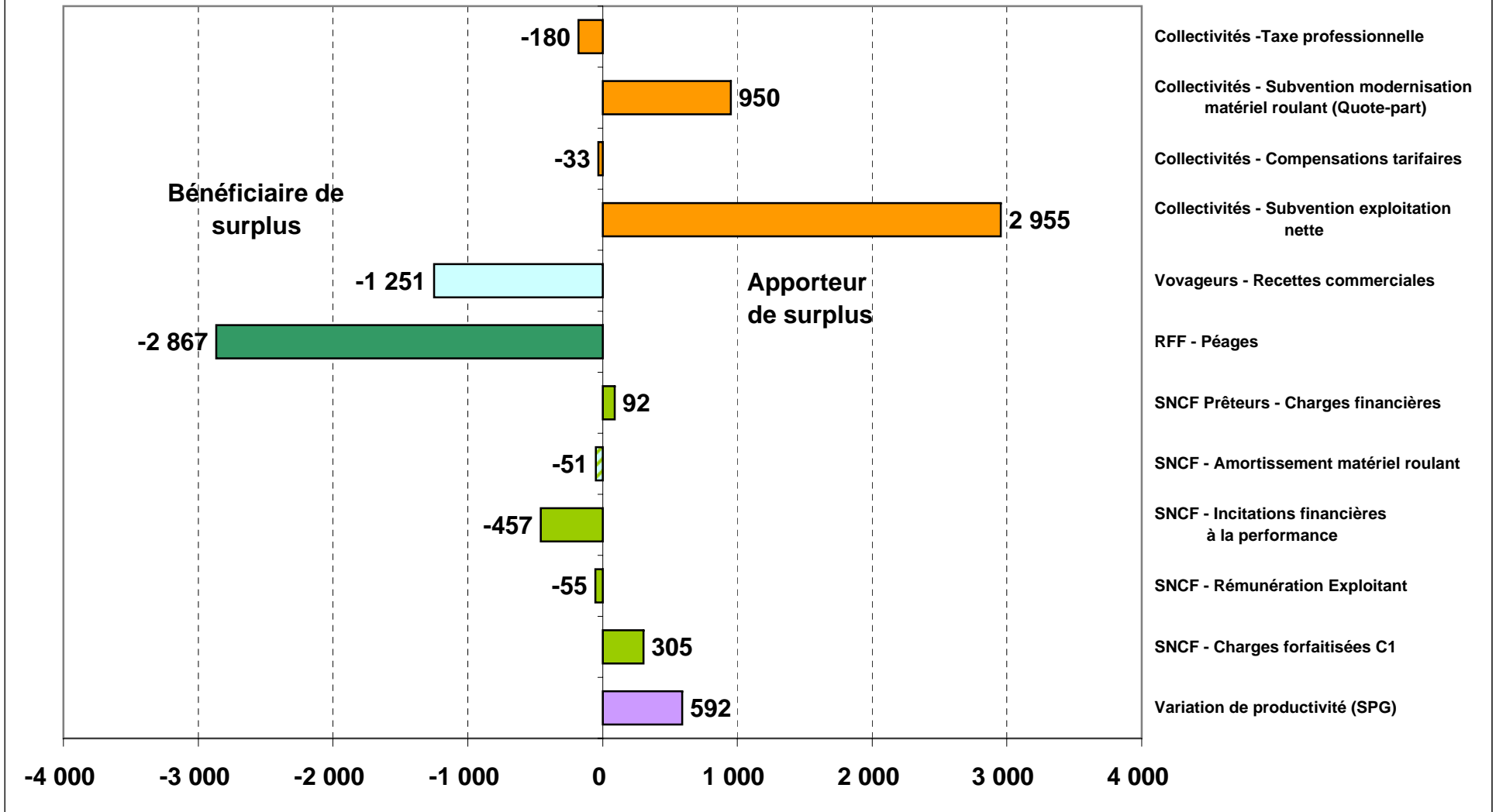
Sans les Car TER

| SNCF-TER Limousin (en milliers euros 2002) | 2002-2003 | 2003-2004 | 2004-2005 | 2005-2006 | Somme 2002-2005 | Moyenne 2002-2005 | Somme 2002 2006 |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|----------------------------|------------------------------|--|
| Variation de productivité (SPG) | -258,68 | 71,32 | 603,91 | 175,61 | 416,55 | 138,85 | 592,16 |
| SNCF - Charges forfaitisées C1 | -641,20 | 1 521,41 | -984,95 | 409,70 | -104,73 | -34,91 | 304,97 |
| SNCF - Rémunération Exploitant | -13,67 | -12,58 | -22,50 | -5,85 | -48,75 | -16,25 | -54,60 |
| SNCF - Incitations financières à la performance | -49,89 | -365,74 | 105,60 | -146,98 | -310,03 | -103,34 | -457,01 |
| SNCF - Amortissement matériel roulant | 451,34 | -277,65 | -158,45 | -66,47 | 15,23 | 5,08 | -51,23 |
| SNCF Prêteurs - Charges financières | 57,28 | 9,68 | 13,11 | 11,69 | 80,07 | 26,69 | 91,76 |
| RFF - Péages | 15,64 | -3 048,36 | 38,64 | 126,77 | -2 994,08 | -998,03 | -2 867,31 |
| Voyageurs - Recettes commerciales | -27,22 | -310,93 | -543,69 | -369,25 | -881,84 | -293,95 | -1 251,09 |
| Collectivités - Subvention exploitation nette | 131,17 | 2 183,51 | 918,00 | -277,78 | 3 232,67 | 1 077,56 | 2 954,90 |
| Collectivités - Compensations tarifaires | -50,80 | 6,81 | 34,28 | -22,81 | -9,70 | -3,23 | -32,51 |
| Collectivités - Subvention modernisation matériel roulant (Quote-part) | 161,60 | 425,69 | 298,47 | 64,17 | 885,75 | 295,25 | 949,92 |
| Collectivités - Taxe professionnelle | 224,44 | -203,16 | -302,42 | 101,19 | -281,14 | -93,71 | -179,95 |
| Total | 0,00 | 0,00 | -0,00 | 0,00 | -0,00 | -0,00 | -0,00 |
| Taux de surplus (STD) en % | 2,4 | 9,5 | 4,1 | 1,77 | | 5,3 | 4,4 |
| STD en milliers euros 2002 | 1 041,46 | 4 218,42 | 2 012,01 | 889,12 | 7 271,89 | 2 423,96 | 8 161,01 |
| (+) : Apporteur de surplus (Ressources) | | | | | | | 2 040,25 |
| | | | | | | | (-) : Bénéficiaire de surplus (Emplois) |

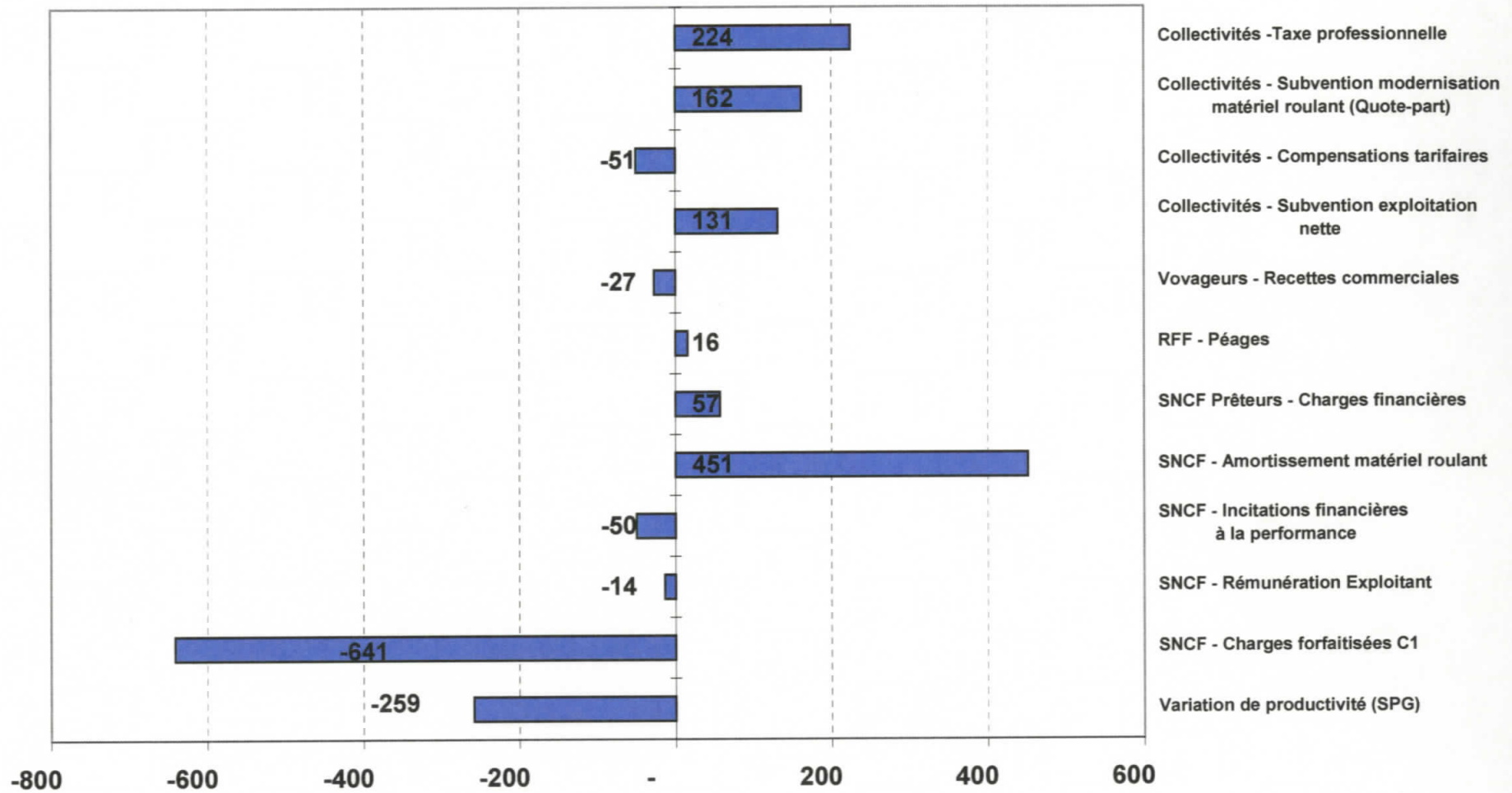
Source : Limousin03Ter

Valeurs moyennes

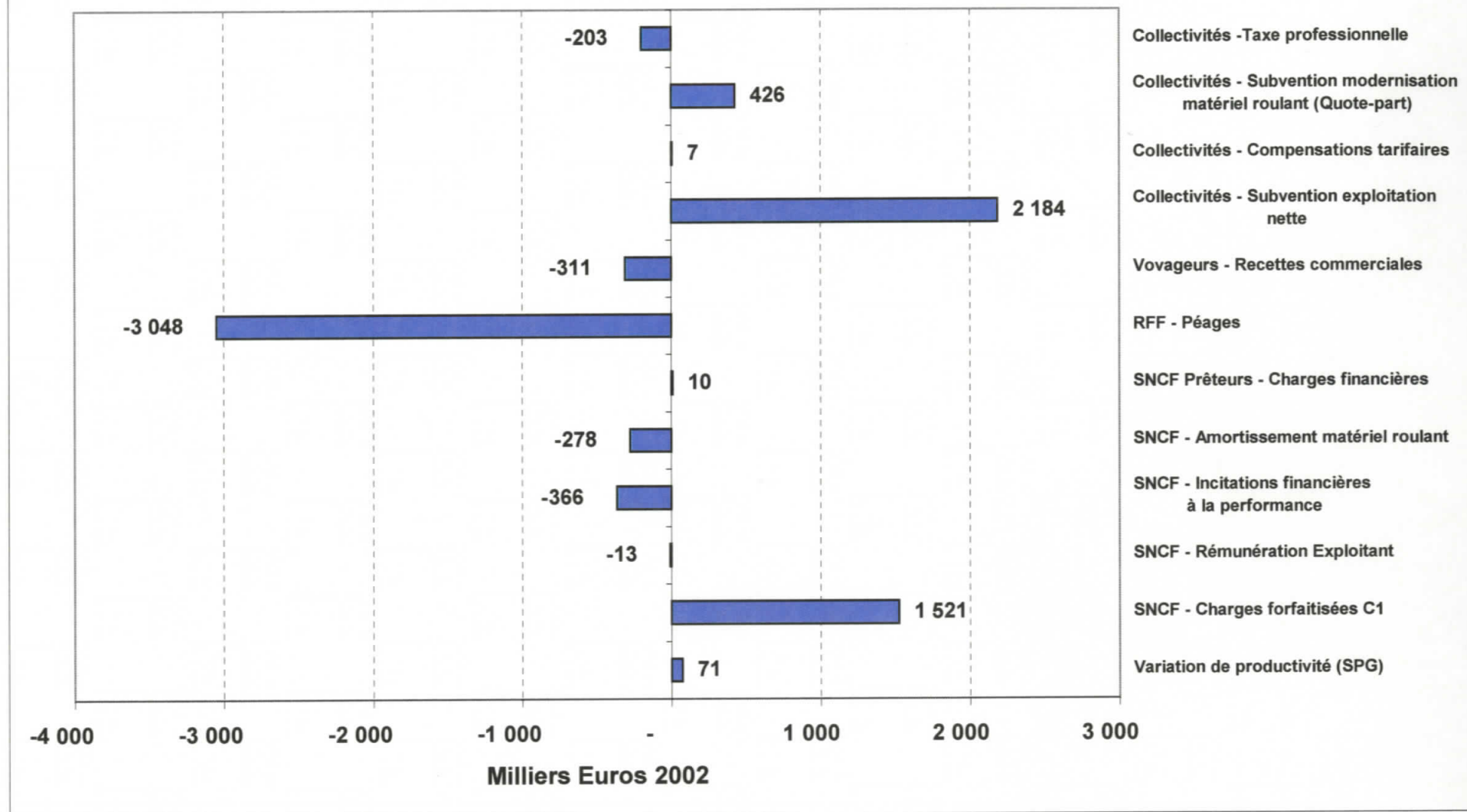
SNCF-TER Limousin - Surplus 2002-2006 (sans les cars) - Milliers Euro 2002



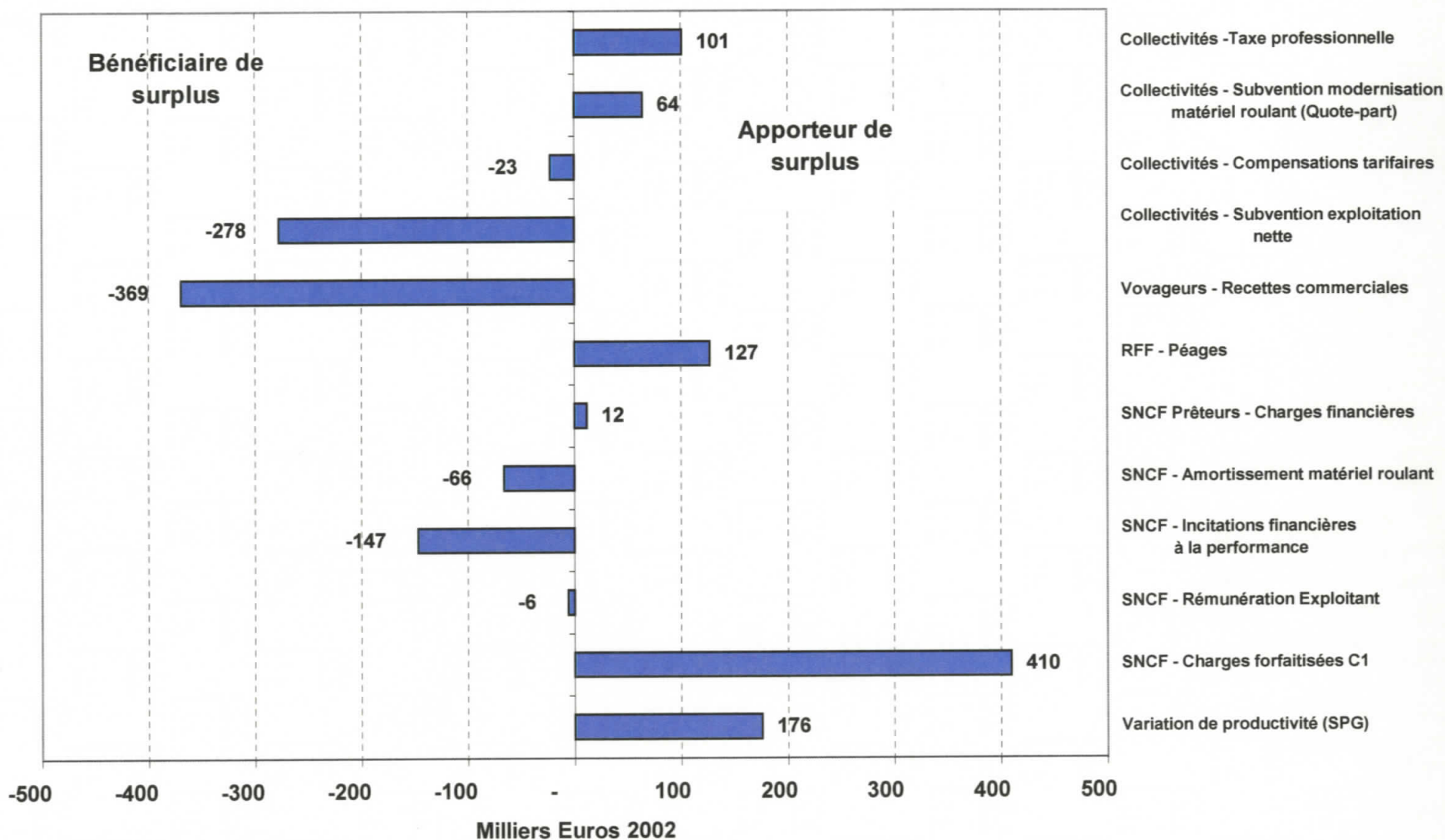
SNCF-TER Limousin - Surplus 2003 - Milliers Euros 2002 -



SNCF-TER Limousin 2004 - Milliers Euros 2002 -

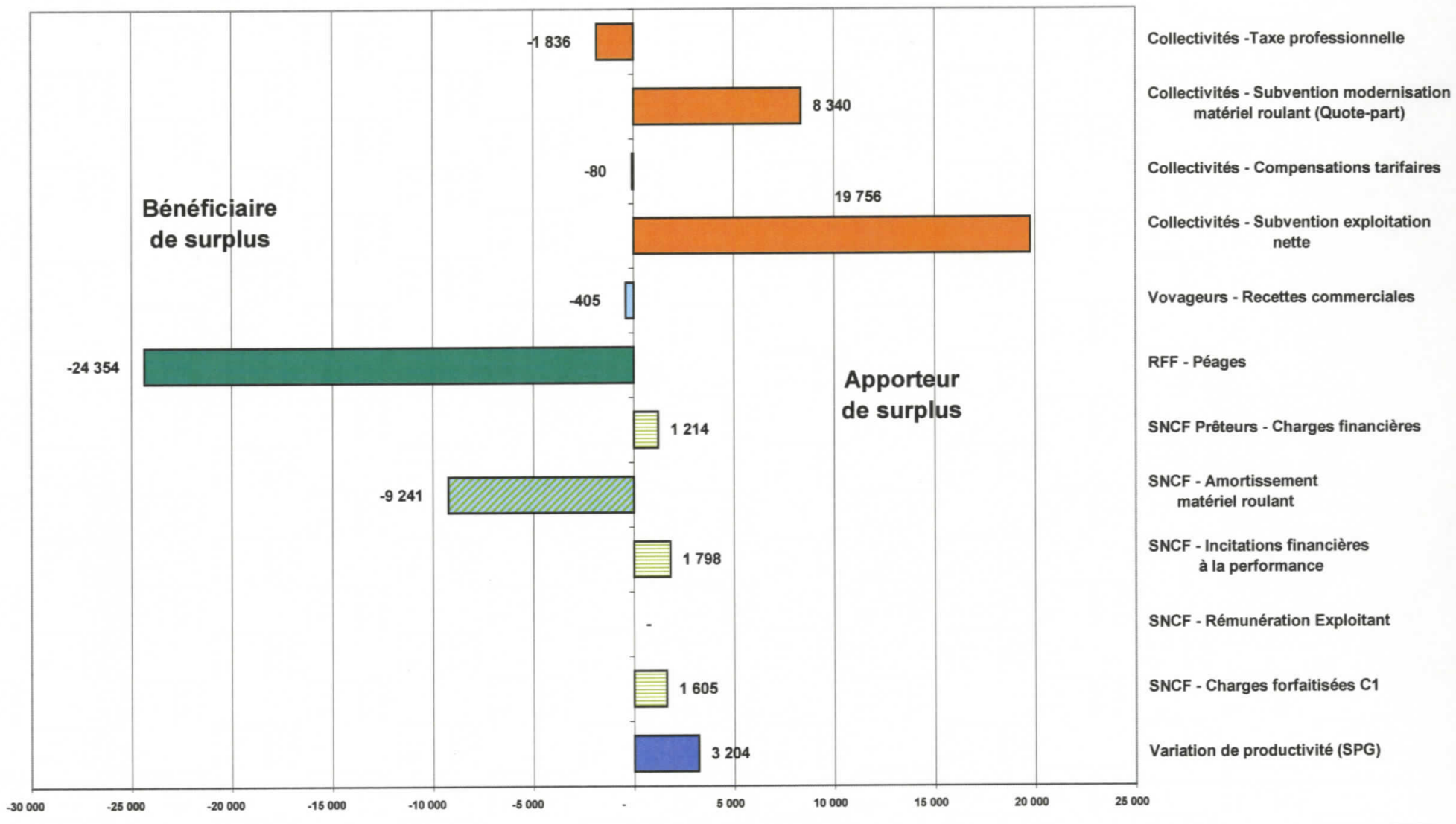


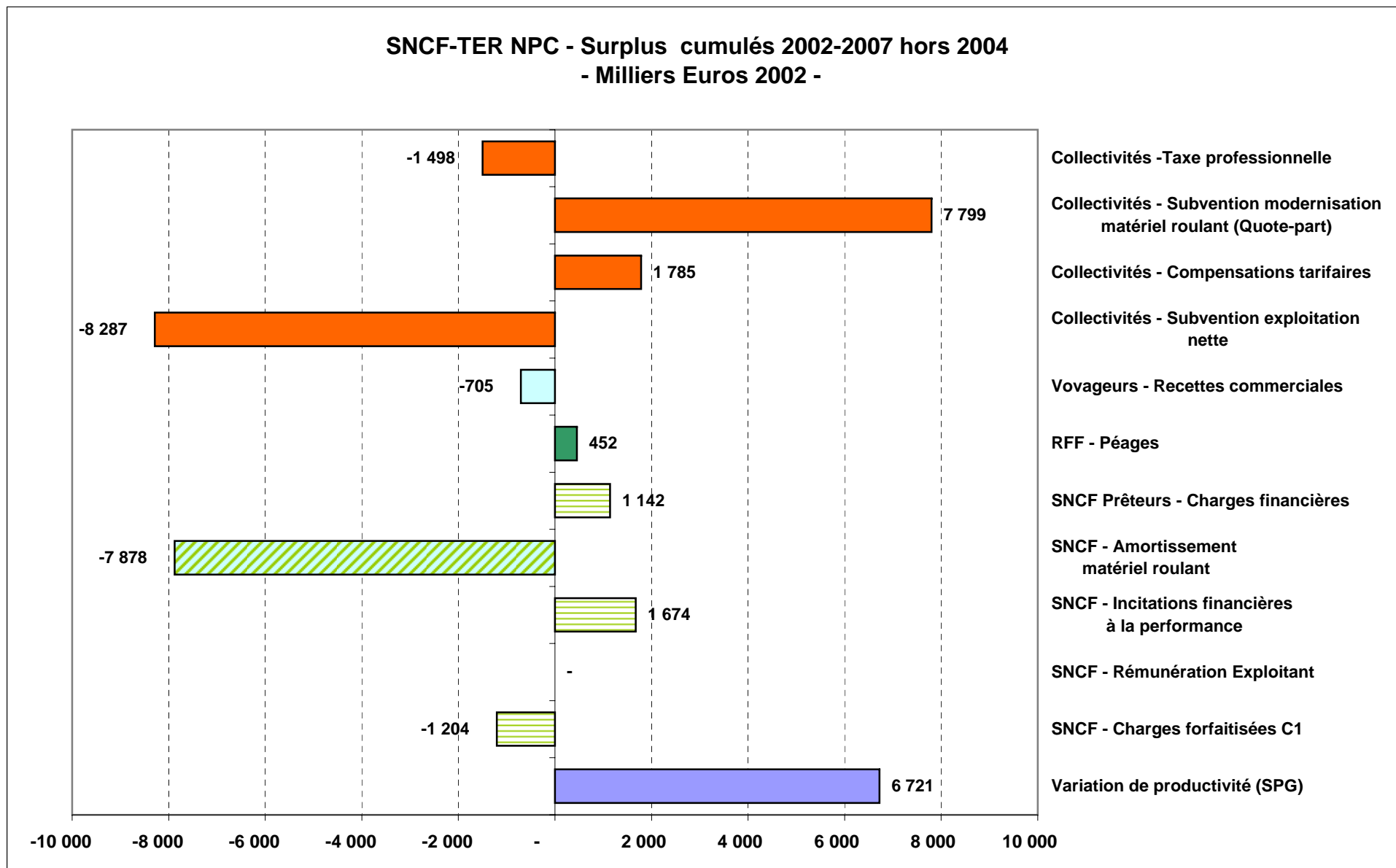
SNCF-TER Limousin - Surplus 2006 - Milliers Euros 2002

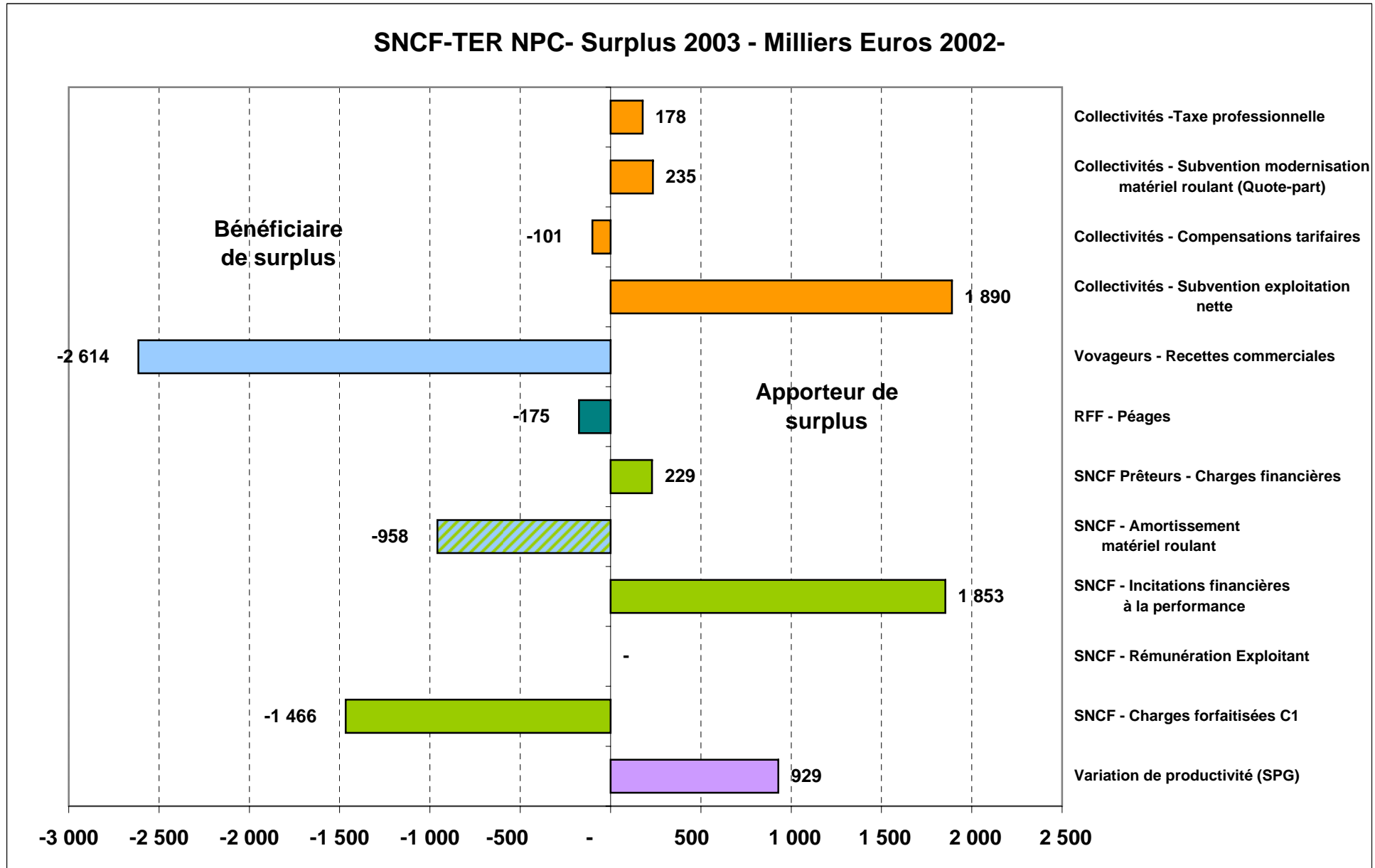


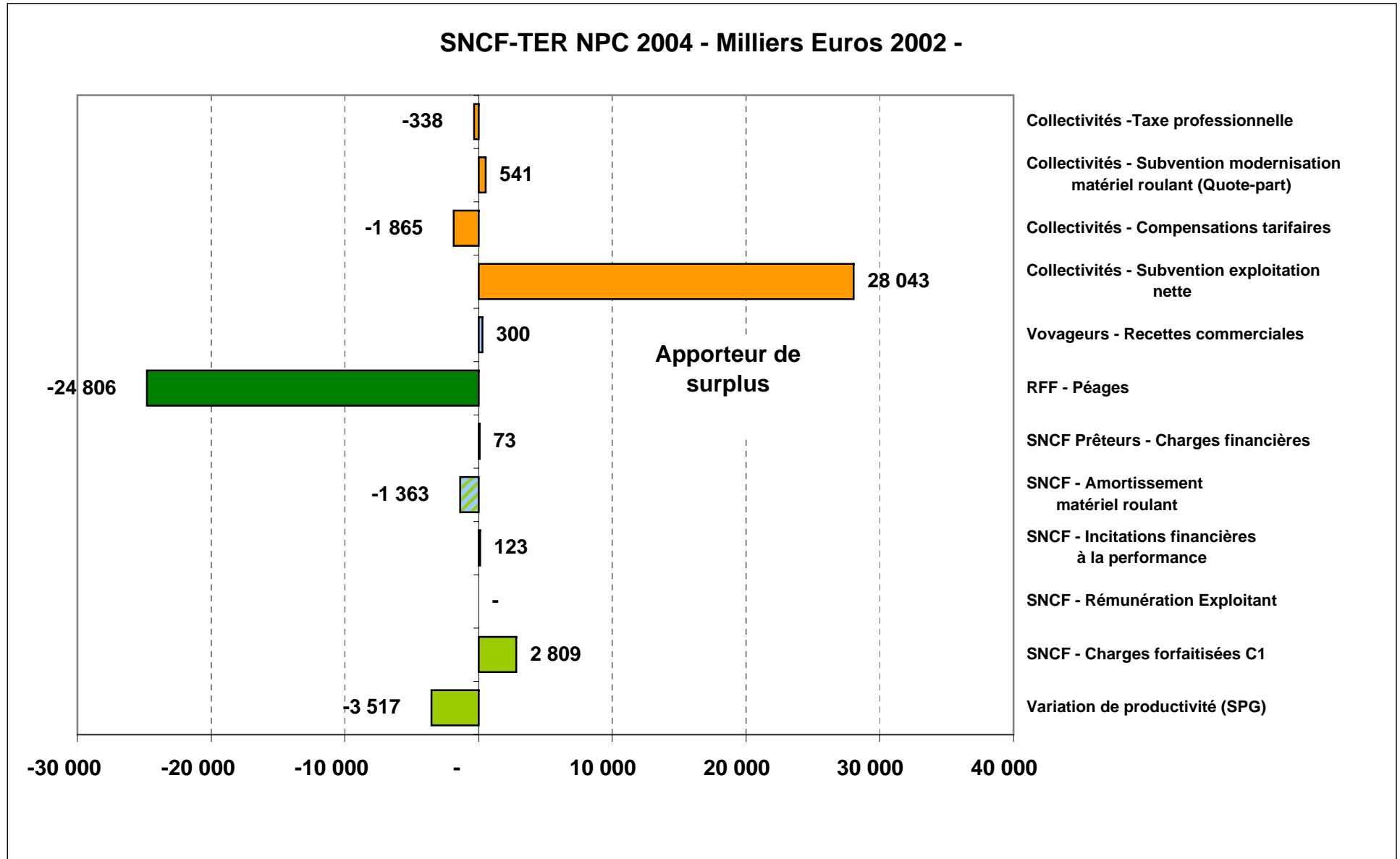
| SNCF-TER NPC (en milliers euros 2002) | 2002-2003 | 2003-2004 | 2004-2005 | 2005-2006 | 2006-2007 | Somme 2002-2005 | Moyenne 2002-2005 | Somme 2002-2007 | Somme 2002/2007 hors 2004 |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|----------------------------|------------------------------|----------------------------|--|
| Variation de productivité (SPG) | 928,88 | -3 516,62 | -879,37 | 6 624,52 | 46,67 | -3 467,11 | -1 155,70 | 3 204,07 | 6 720,69 |
| SNCF - Charges forfaitisées C1 | -1 466,49 | 2 809,31 | 3 477,36 | -2 489,42 | -725,75 | 4 820,17 | 1 606,72 | 1 605,00 | -1 204,30 |
| SNCF - Rémunération Exploitant | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| SNCF - Incitations financières à la performance | 1 853,16 | 123,36 | -229,05 | 129,96 | -79,81 | 1 747,47 | 582,49 | 1 797,62 | 1 674,26 |
| SNCF - Amortissement matériel roulant | -958,20 | -1 363,32 | -4 429,02 | -414,64 | -2 075,94 | -6 750,54 | -2 250,18 | -9 241,12 | -7 877,80 |
| SNCF Prêteurs - Charges financières | 228,92 | 72,59 | 295,37 | 305,52 | 311,75 | 596,88 | 198,96 | 1 214,15 | 1 141,56 |
| RFF - Péages | -174,71 | -24 806,40 | -85,85 | 725,49 | -12,61 | -25 066,97 | -8 355,66 | -24 354,09 | 452,31 |
| Voyageurs - Recettes commerciales | -2 614,47 | 299,73 | 451,17 | -2 240,53 | 3 698,99 | -1 863,56 | -621,19 | -405,10 | -704,83 |
| Collectivités - Subvention exploitation nette | 1 890,41 | 28 043,19 | -3 703,00 | -774,40 | -5 700,32 | 26 230,60 | 8 743,53 | 19 755,89 | -8 287,30 |
| Collectivités - Compensations tarifaires | -100,66 | -1 864,96 | 1 089,98 | -2 272,54 | 3 067,75 | -875,63 | -291,88 | -80,43 | 1 784,53 |
| Collectivités - Subvention modernisation matériel roulant (Quote-part) | 235,07 | 541,03 | 4 614,48 | 1 095,44 | 1 853,69 | 5 390,58 | 1 796,86 | 8 339,71 | 7 798,69 |
| Collectivités - Taxe professionnelle | 178,09 | -337,91 | -602,06 | -689,41 | -384,43 | -761,88 | -253,96 | -1 835,72 | -1 497,80 |
| Total compte de surplus | -0,00 | -0,00 | -0,00 | 0,00 | 0,00 | -0,00 | -0,00 | -0,00 | 0,00 |
| Taux de surplus (STD) en % | 3,5 | 20,8 | 5,3 | 4,3 | 4,3 | | 9,8 | 7,6 | 4,3 |
| STD en milliers euros 2002 | 5 213,87 | 31 889,21 | 9 928,36 | 8 880,93 | 8 978,85 | 47 031,44 | 15 677,15 | 64 891,22 | 33 002,01 |
| (+) : Apporteur de surplus (Ressources) | | | | | | | | 12 978,24 | 8 250,50 |
| (-) : Bénéficiaire de surplus (Emplois) | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | Valeurs moyennes | |

**SNCF-TER NPC- Surplus cumulés 2002-2007
- Milliers Euros 2002 -**

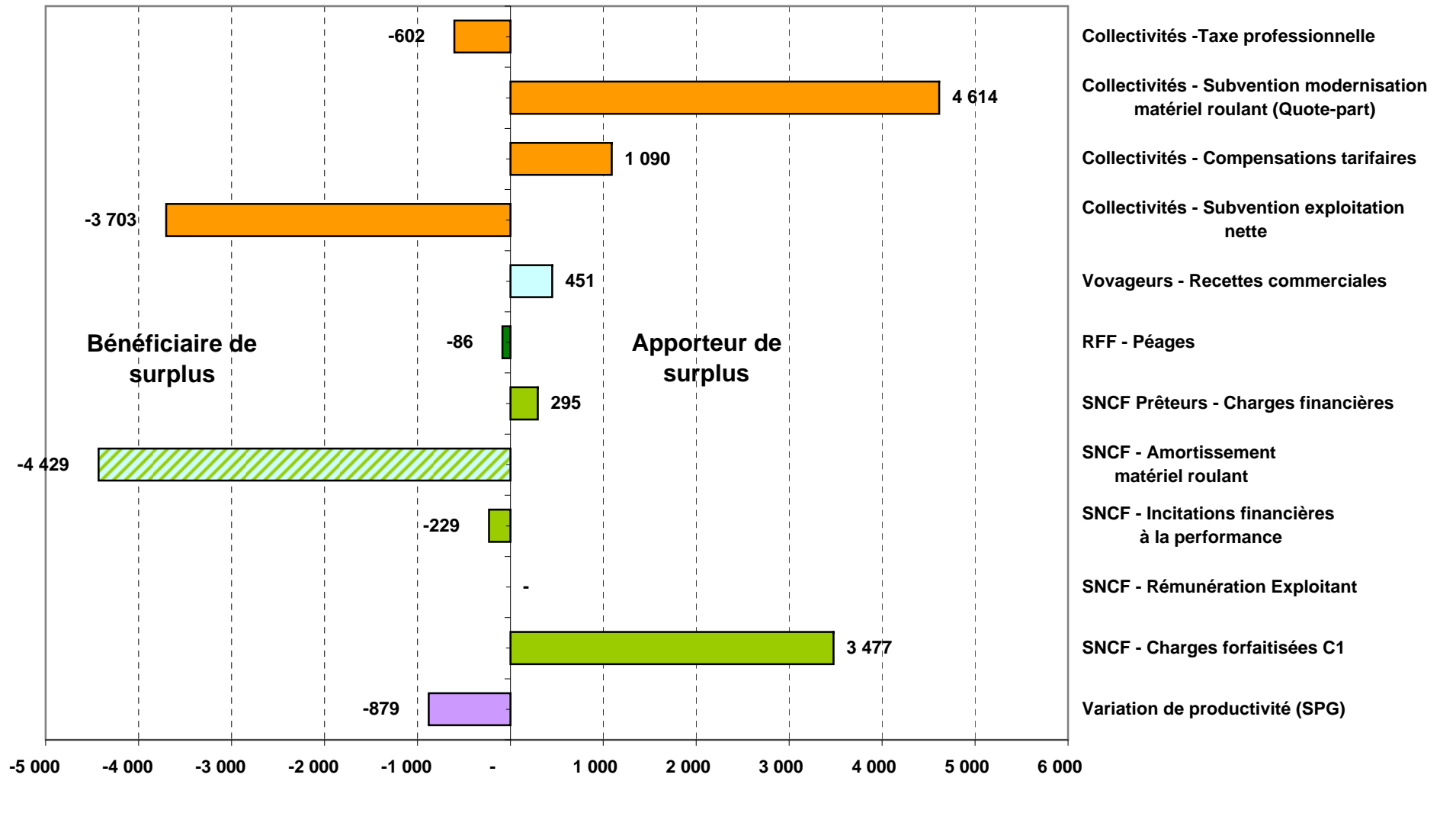




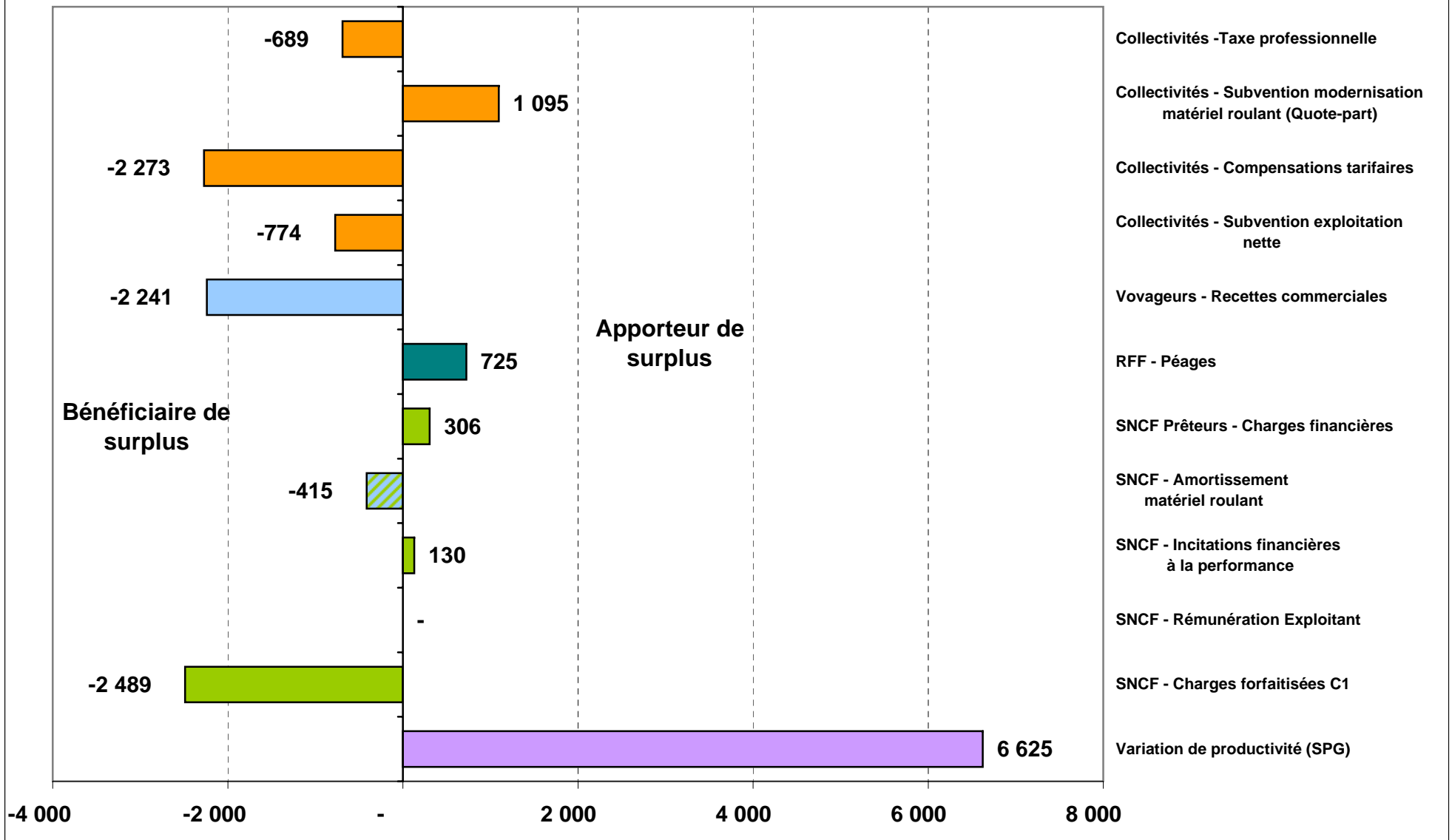




SNCF-TER NPC- Surplus 2005 - Milliers Euros 2002-



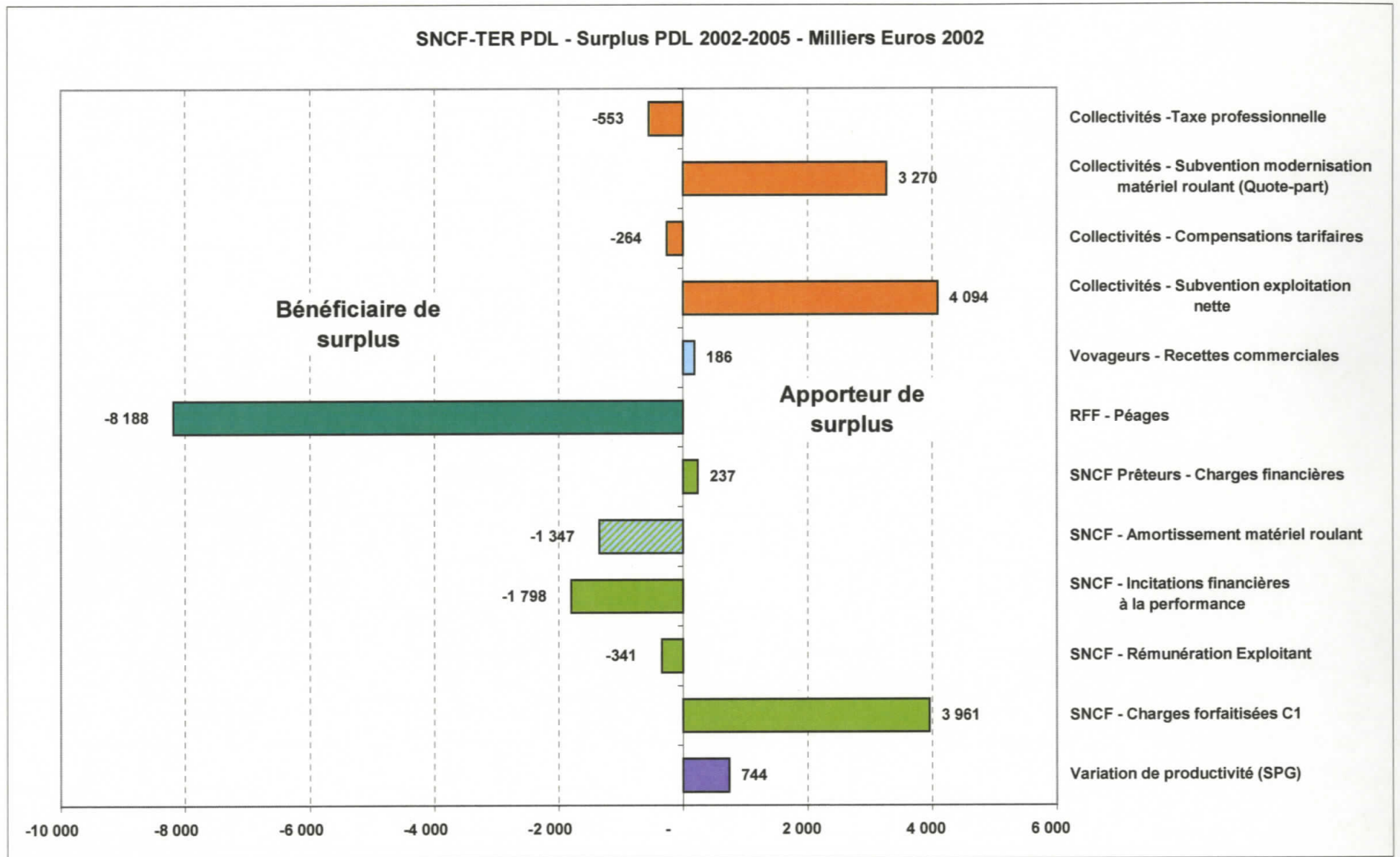
SNCF-TER NPC- Surplus 2006 - Milliers Euros 2002 -



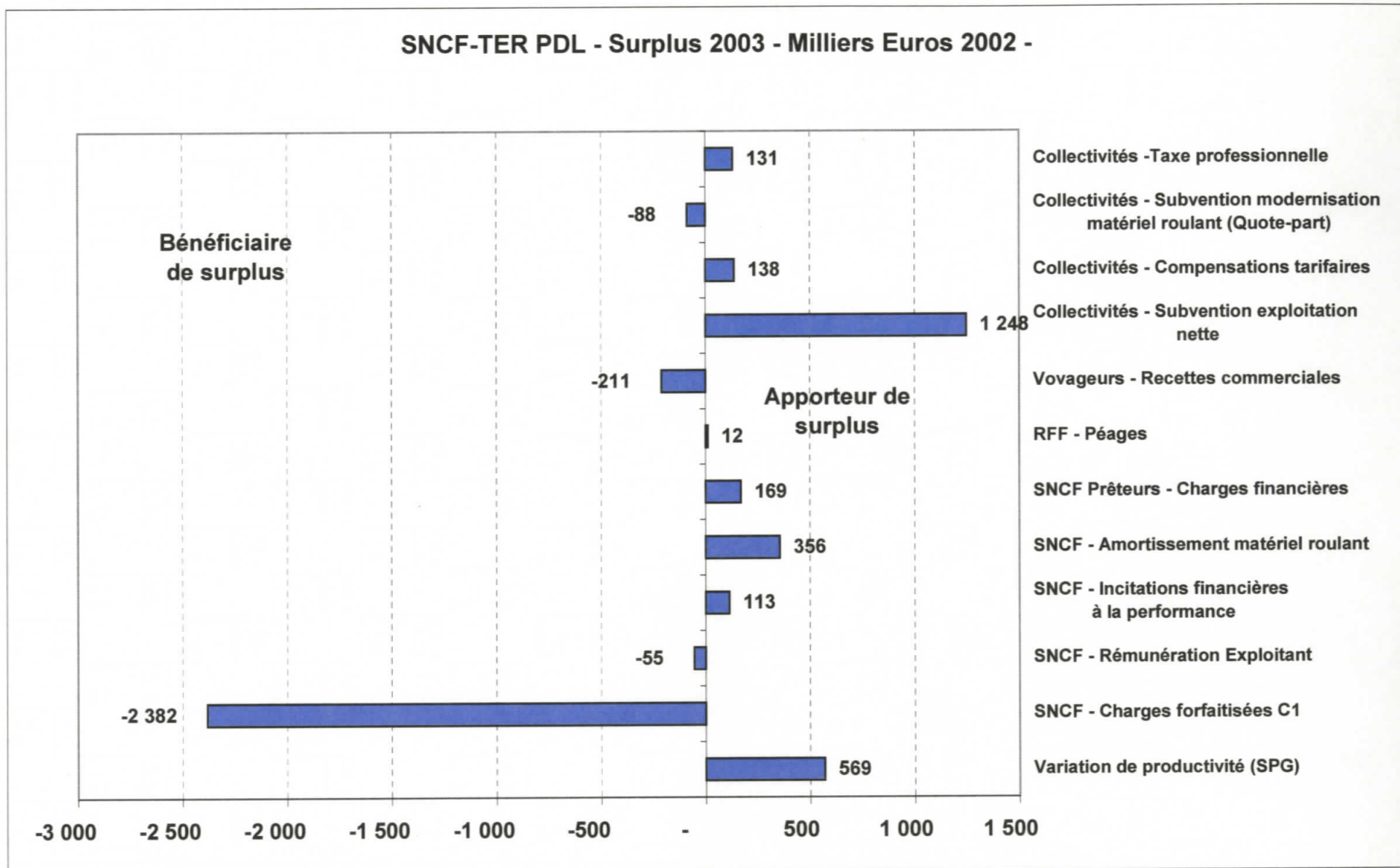
| SNCF-TER PDL (en milliers euros 2002) | 2002-2003 | 2003-2004 | 2004-2005 | Somme 2002-2005 | Moyenne 2002-2005 |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------------|---|
| Variation de productivité (SPG) | 569,07 | -760,50 | 935,19 | 743,75 | 247,92 |
| SNCF - Charges forfaitisées C1 | -2 382,39 | 3 420,13 | 2 922,85 | 3 960,59 | 1 320,20 |
| SNCF - Rémunération Exploitant | -55,00 | -138,64 | -147,84 | -341,49 | -113,83 |
| SNCF - Incitations financières à la performance | 113,31 | -1 115,80 | -795,76 | -1 798,26 | -599,42 |
| SNCF - Amortissement matériel roulant | 355,69 | -1 611,66 | -91,30 | -1 347,27 | -449,09 |
| SNCF Prêteurs - Charges financières | 169,44 | 16,93 | 51,12 | 237,48 | 79,16 |
| RFF - Péages | 11,72 | -8 986,67 | 786,65 | -8 188,29 | -2 729,43 |
| Voyageurs - Recettes commerciales | -210,64 | 466,74 | -70,06 | 186,04 | 62,01 |
| Collectivités - Subvention exploitation nette | 1 247,65 | 7 389,79 | -4 543,54 | 4 093,90 | 1 364,63 |
| Collectivités - Compensations tarifaires | 137,91 | -206,75 | -195,03 | -263,87 | -87,96 |
| Collectivités - Subvention modernisation matériel roulant (Quote-part) | -88,24 | 1 657,30 | 1 701,08 | 3 270,13 | 1 090,04 |
| Collectivités -Taxe professionnelle | 131,49 | -130,86 | -553,36 | -552,72 | -184,24 |
| Total | 0,00 | 0,00 | -0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Taux de surplus (STD) en % | 2,9 | 13,4 | 5,6 | | 7,3 |
| STD en milliers euros 2002 | 2 736,27 | 12 950,88 | 6 396,88 | 22 084,03 | 7 361,34 |
| (+) : Apporteur de surplus (Ressources) | | | | | |
| | | | | | (-) : Bénéficiaire de surplus (Emplois) |

Source : PDL03Bis

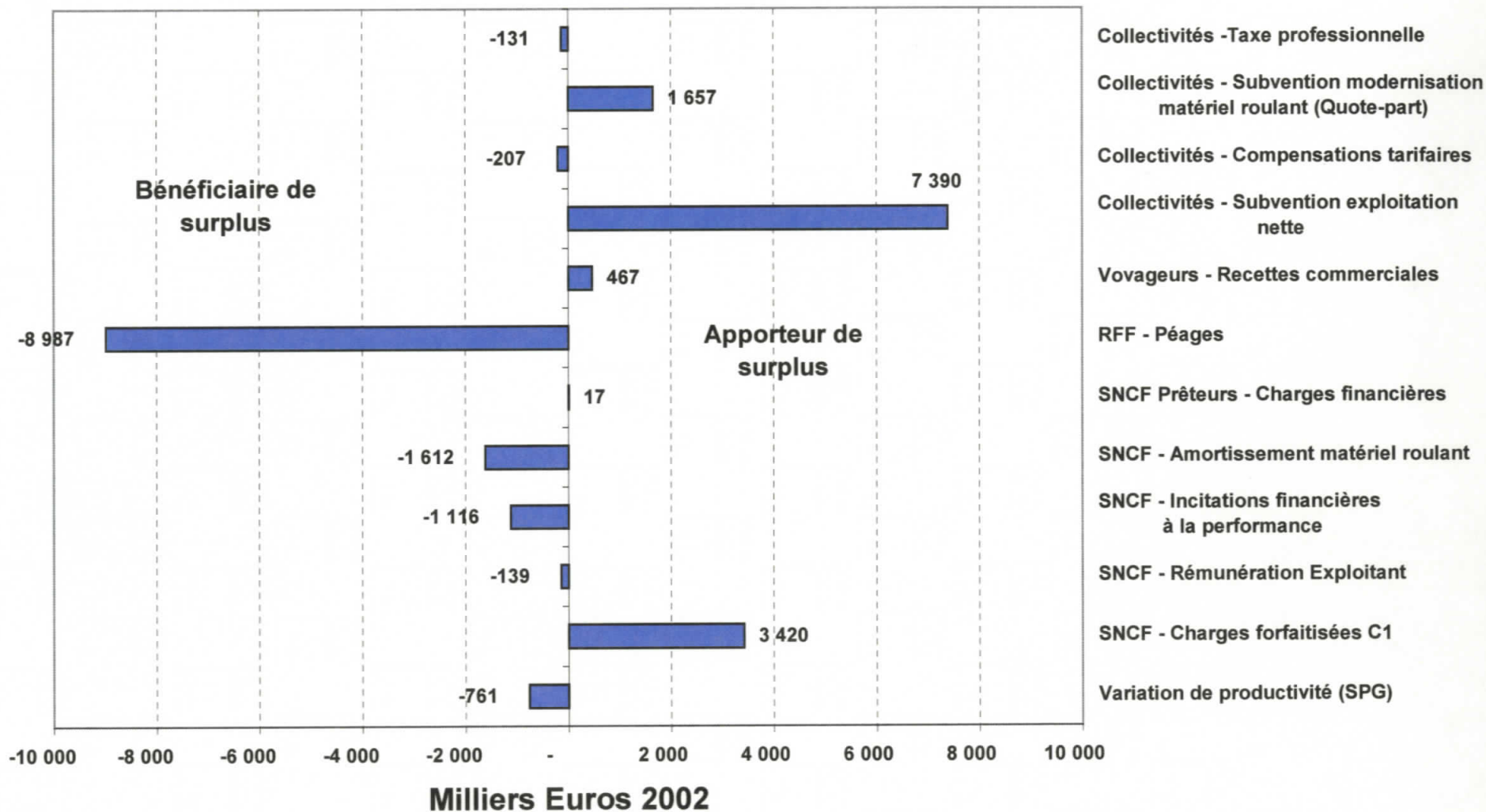
| | | | | |
|-------------------------------|--------|-----------|---------|-----------|
| H2 (Billets, MR, IFP) | 258,36 | -2 260,72 | -957,12 | -2 959,49 |
| H3 (Billets, MR) | 145,05 | -1 144,92 | -161,36 | -1 161,23 |
| H2 en % STD | 9,4 | -17,5 | -15,0 | -13,4 |
| H3 en % STD | 5,3 | -8,8 | -2,5 | -5,3 |
| Amortissement / STD en % | 13,0 | -12,4 | -1,4 | -6,1 |
| Reprise subvention / STD en % | -3,2 | 12,8 | 26,6 | 14,8 |



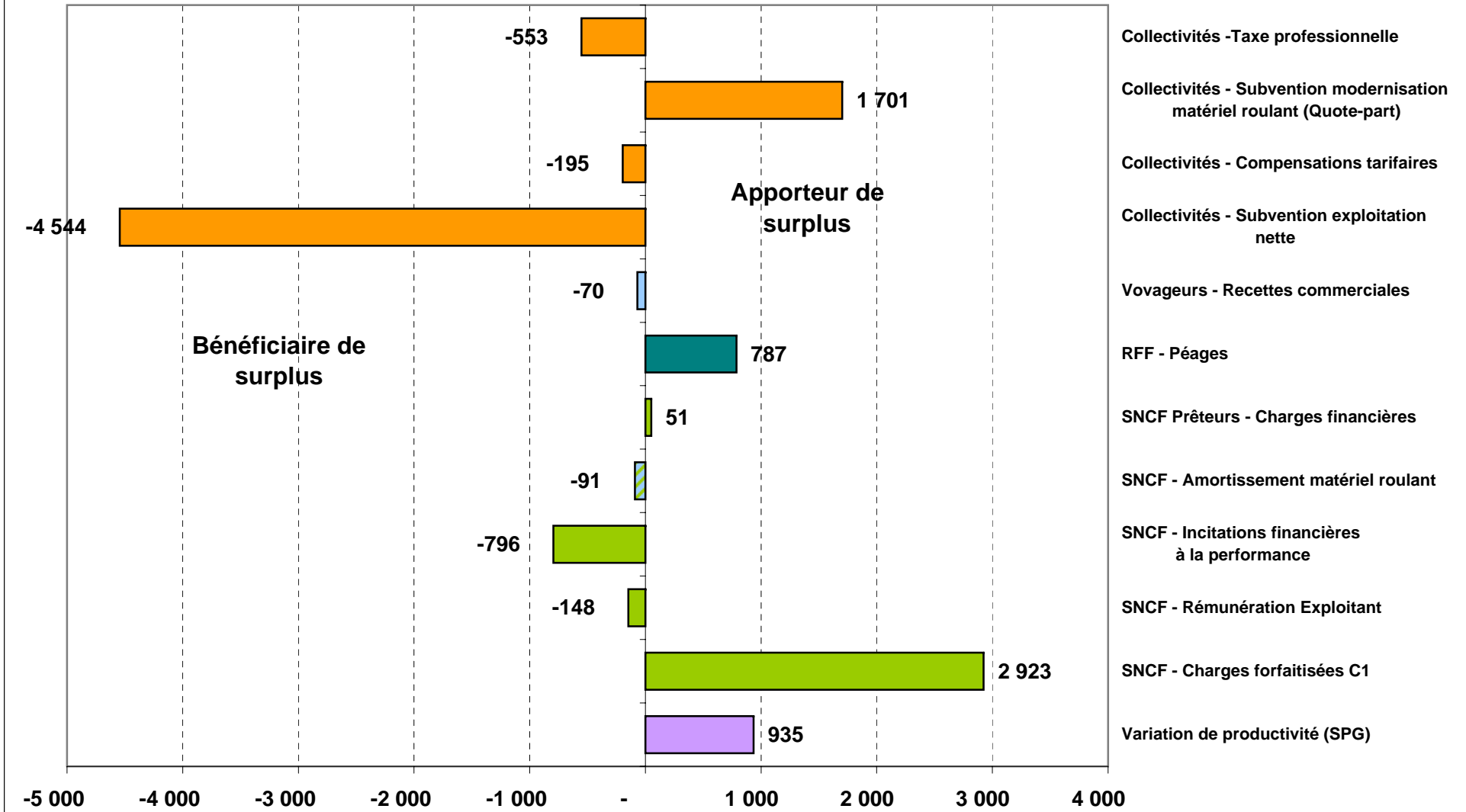
SNCF-TER PDL - Surplus 2003 - Milliers Euros 2002 -



SNCF-TER PDL - Surplus 2004 - Milliers Euros 2002 -



SNCF-TER PDL - Surplus 2005 - Milliers Euros 2002 -

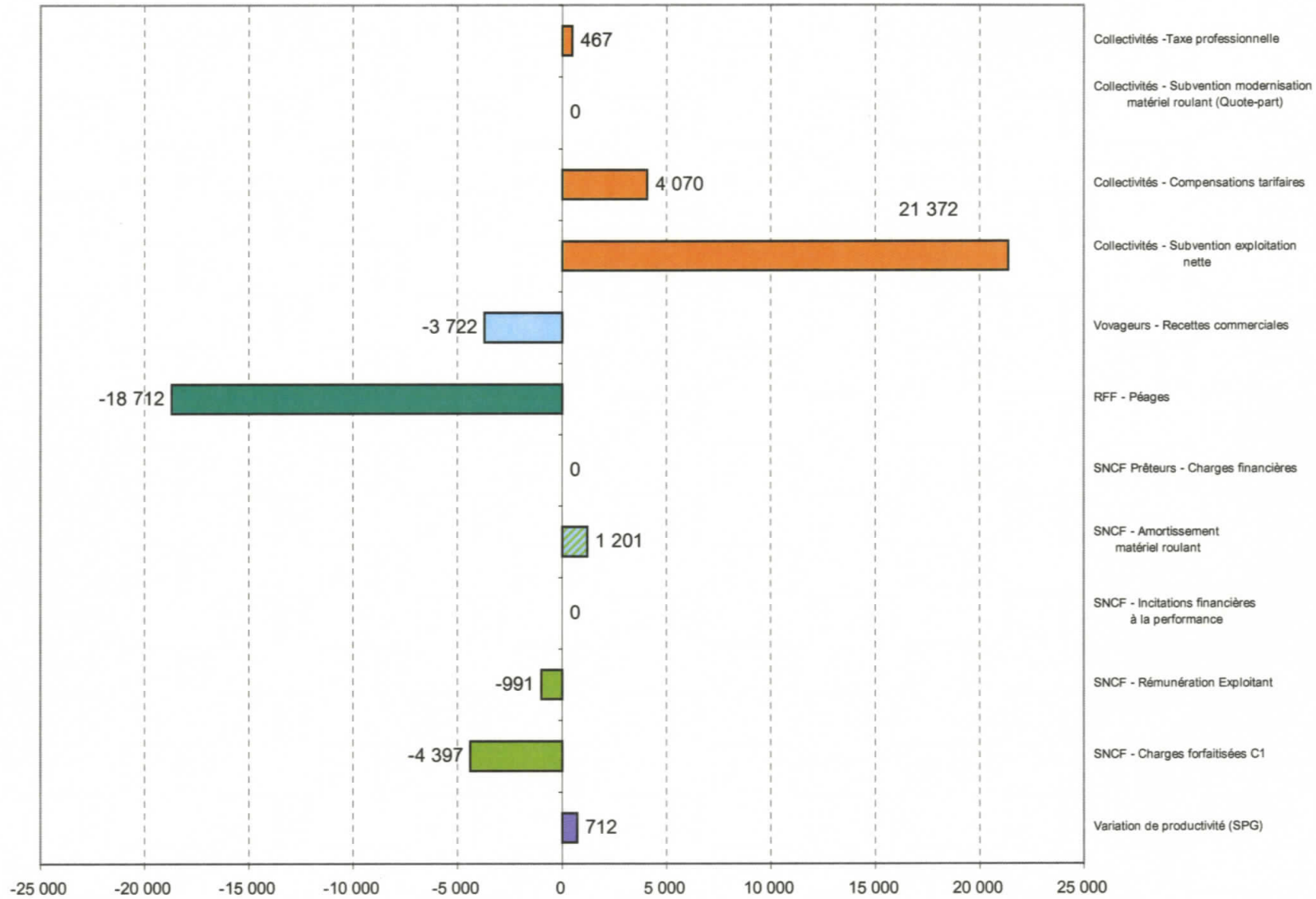


| SNCF-TER PACA (en milliers euros 2002) | 2002-2003 | 2003-2004 | Somme 2002- 2004 | Moyenne 2002-2004 |
|---|------------------|------------------|-----------------------------|--|
| Variation de productivité (SPG) | -116,86 | 829,15 | 712,28 | 356,14 |
| SNCF - Charges forfaitisées C1 | -8 367,91 | 3 971,22 | -4 396,69 | -2 198,35 |
| SNCF - Rémunération Exploitant | -442,25 | -548,60 | -990,85 | -495,42 |
| SNCF - Incitations financières à la performance | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| SNCF - Amortissement matériel roulant | 295,84 | 905,38 | 1 201,22 | 600,61 |
| SNCF Prêteurs - Charges financières | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| RFF - Péages | -609,20 | -18 103,29 | -18 712,48 | -9 356,24 |
| Voyageurs - Recettes commerciales | -3 135,67 | -586,52 | -3 722,19 | -1 861,09 |
| Collectivités - Subvention exploitation nette | 7 498,05 | 13 873,77 | 21 371,82 | 10 685,91 |
| Collectivités - Compensations tarifaires | 4 895,83 | -825,66 | 4 070,18 | 2 035,09 |
| Collectivités - Subvention modernisation matériel roulant (Quote-part) | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Collectivités -Taxe professionnelle | -17,84 | 484,55 | 466,71 | 233,35 |
| Total | -0,00 | 0,00 | -0,00 | -0,00 |
| Taux de surplus (STD) en % | 7,5 | 11,3 | | 9,4 |
| STD en milliers euros 2002 | 12 958,42 | 20 063,76 | 33 022,18 | 16 511,09 |
| (+) : Apporteur de surplus (Ressources) | | | | (-) : Bénéficiaire de surplus (Emplois) |

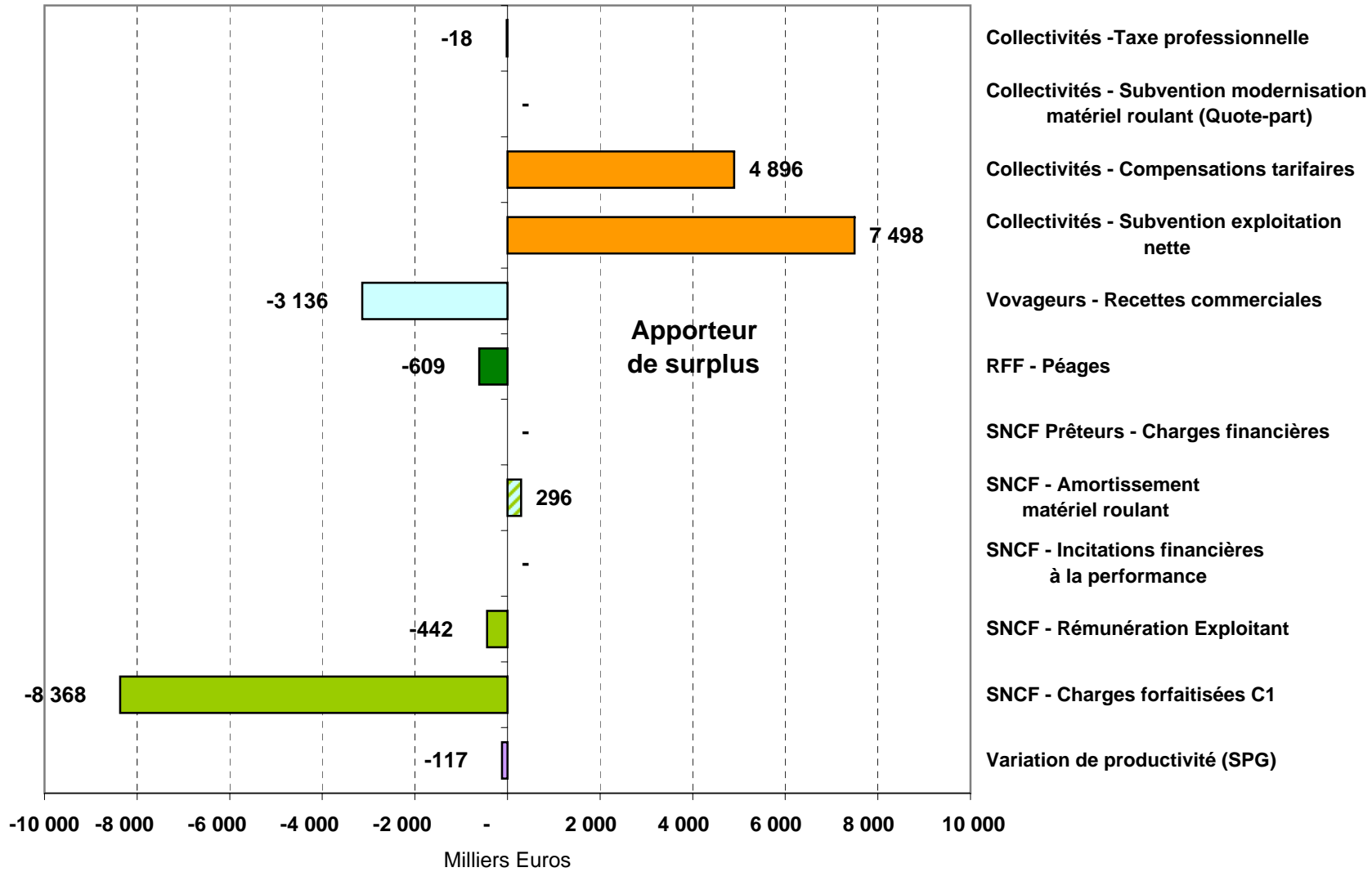
Source : PACA03Bis - Données provisoires, compte facturation prévisionnel -

Tarifs Régions inclus à Collectivités - Subventions tarifaires

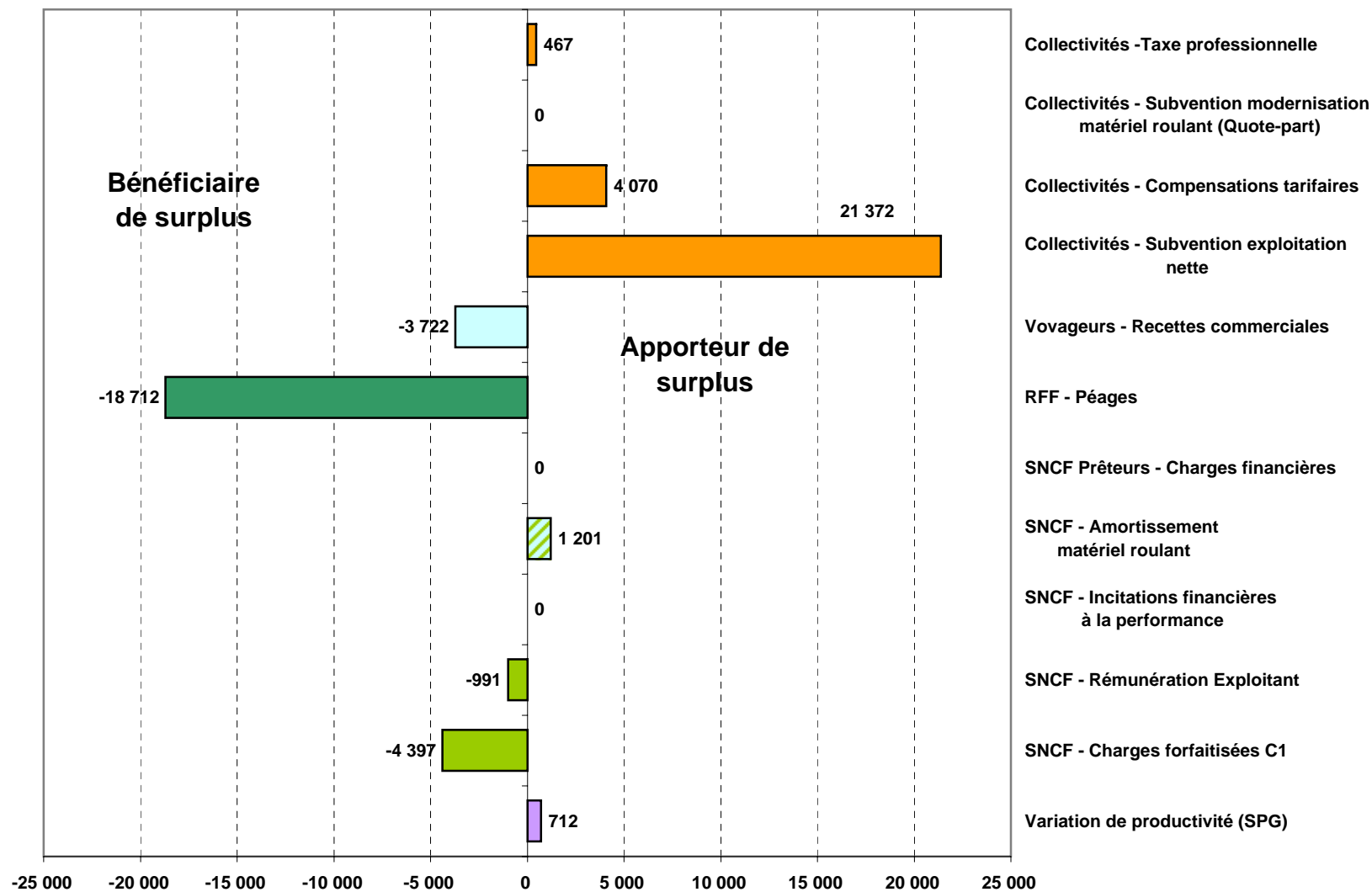
SNCF-TER PACA 2002-2004 - Milliers Euros 2002



SNCF-TER PACA - Surplus 2003 - Euros 2002 -

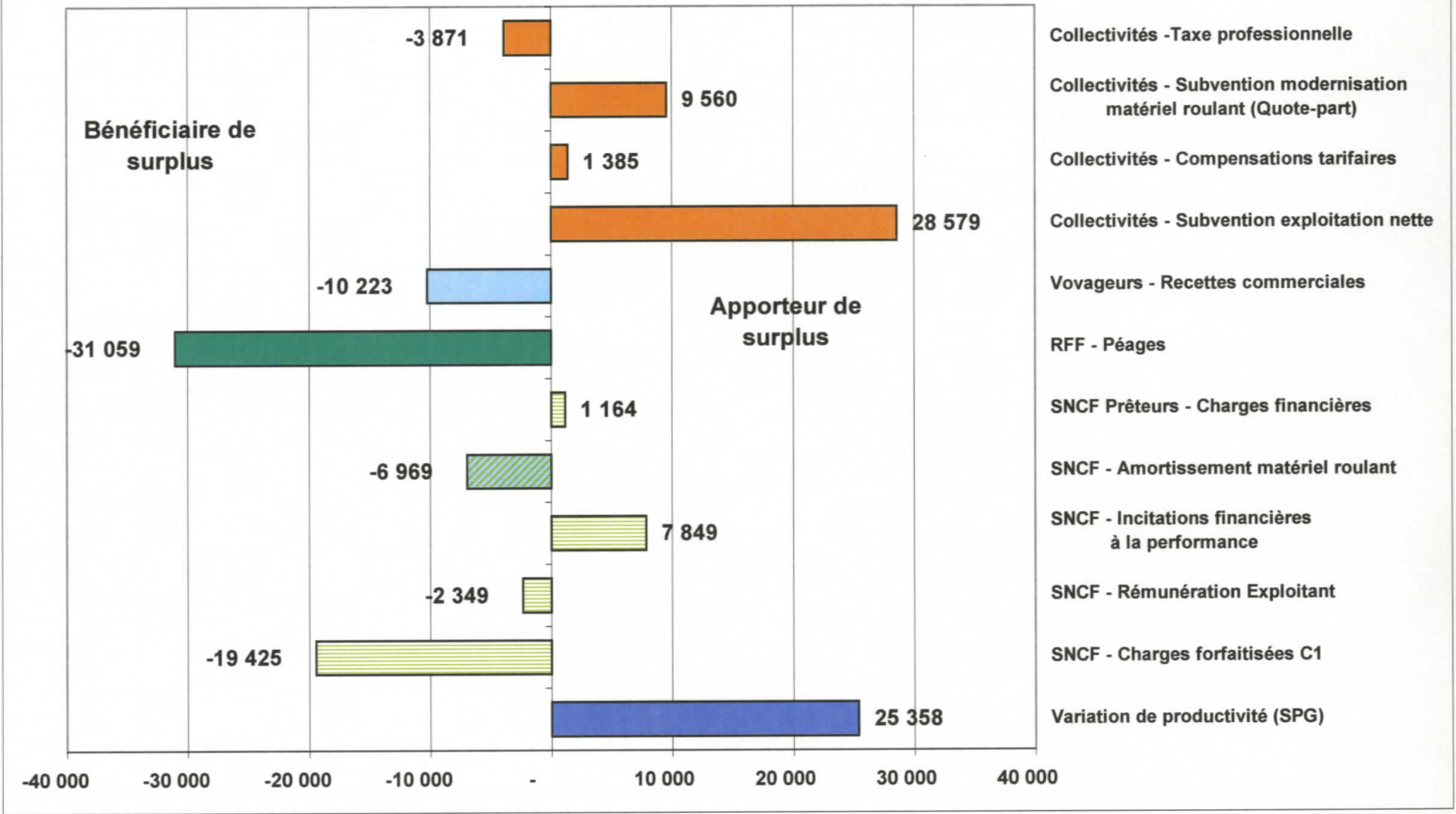


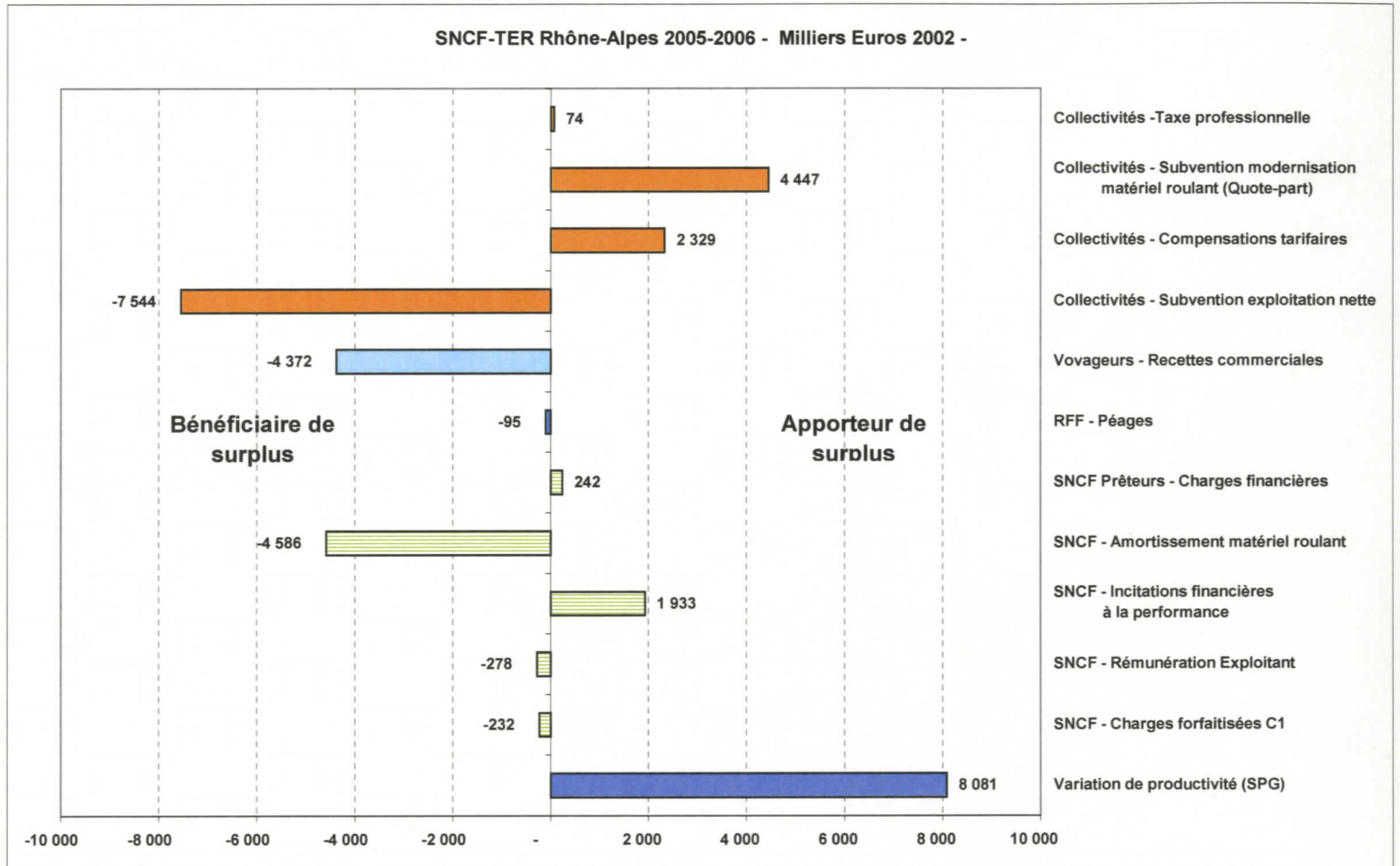
SNCF-TER PACA 2002-2004 - Milliers Euros 2002

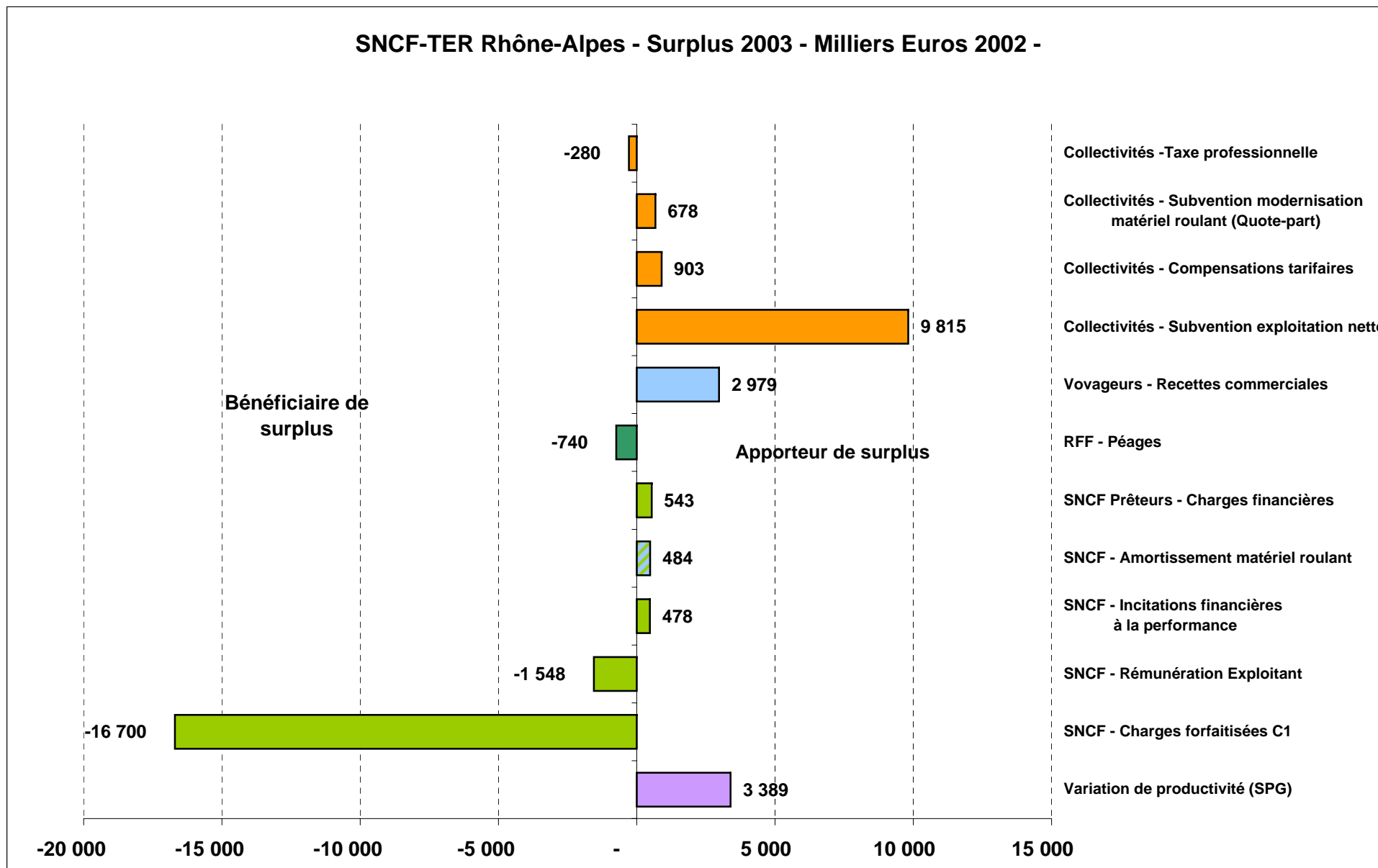


| SNCF-TER Rhone-Alpes (en milliers euros 2002) | 2002-2003 | 2003-2004 | 2004-2005 | 2005-2006 | Somme 2002- 2005 | Moyenne 2002- 2005 | Somme 2002-2006 | Somme 2002- 2006 hors 2004 |
|---|-------------|-------------|--------------|-------------|---------------------|-----------------------|--------------------|----------------------------------|
| Variation de productivité (SPG) | 3 388,60 | 2 950,36 | 10 938,16 | 8 081,16 | 17 277,12 | 5 759,04 | 25 358,28 | 22 407,92 |
| SNCF - Charges forfaitisées C1 | -16 700,20 | 3 338,08 | -5 831,22 | -231,82 | -19 193,35 | -6 397,78 | -19 425,16 | -22 763,24 |
| SNCF - Rémunération Exploitant | -1 548,38 | -294,06 | -228,52 | -277,99 | -2 070,97 | -690,32 | -2 348,95 | -2 054,89 |
| SNCF - Incitations financières à la performance | 478,01 | 894,81 | 4 543,34 | 1 932,95 | 5 916,16 | 1 972,05 | 7 849,11 | 6 954,31 |
| SNCF - Amortissement matériel roulant | 483,99 | -1 542,92 | -1 324,21 | -4 585,65 | -2 383,13 | -794,38 | -6 968,78 | -5 425,87 |
| SNCF Prêteurs - Charges financières | 542,60 | -148,57 | 528,52 | 241,88 | 922,55 | 307,52 | 1 164,43 | 1 313,00 |
| RFF - Péages | -739,59 | -28 917,70 | -1 306,59 | -95,46 | -30 963,88 | -10 321,29 | -31 059,34 | -2 141,64 |
| Voyageurs - Recettes commerciales | 2 978,82 | -1 651,34 | -7 178,22 | -4 371,94 | -5 850,75 | -1 950,25 | -10 222,69 | -8 571,34 |
| Collectivités - Subvention exploitation nette | 9 814,72 | 26 739,89 | -432,02 | -7 543,85 | 36 122,60 | 12 040,87 | 28 578,75 | 1 838,86 |
| Collectivités - Compensations tarifaires | 903,42 | -449,24 | -1 398,64 | 2 329,44 | -944,46 | -314,82 | 1 384,98 | 1 834,22 |
| Collectivités - Subvention modernisation matériel roulant (Quote-part) | 677,84 | 580,04 | 3 855,44 | 4 446,85 | 5 113,32 | 1 704,44 | 9 560,17 | 8 980,13 |
| Collectivités -Taxe professionnelle | -279,83 | -1 499,35 | -2 166,04 | 74,42 | -3 945,23 | -1 315,08 | -3 870,81 | -2 371,46 |
| Total | 0,00 | 0,00 | -0,00 | 0,00 | -0,00 | -0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Taux de surplus (STD) en % | 5,5 | 9,7 | 5,0 | 4,2 | | 6,7 | 6,1 | 4,9 |
| STD en milliers euros 2002 | 19 268,00 | 34 503,18 | 19 865,47 | 17 106,70 | 73 636,65 | 24 545,55 | 90 743,35 | 56 240,17 |
| (+) : Apporteur de surplus (Ressources) | | | | | | | 22 685,84 | 18 746,72 |
| (-) : Bénéficiaire de surplus (Emplois) | | | | | | | | |
| | | | | | | | Valeurs moyennes | |

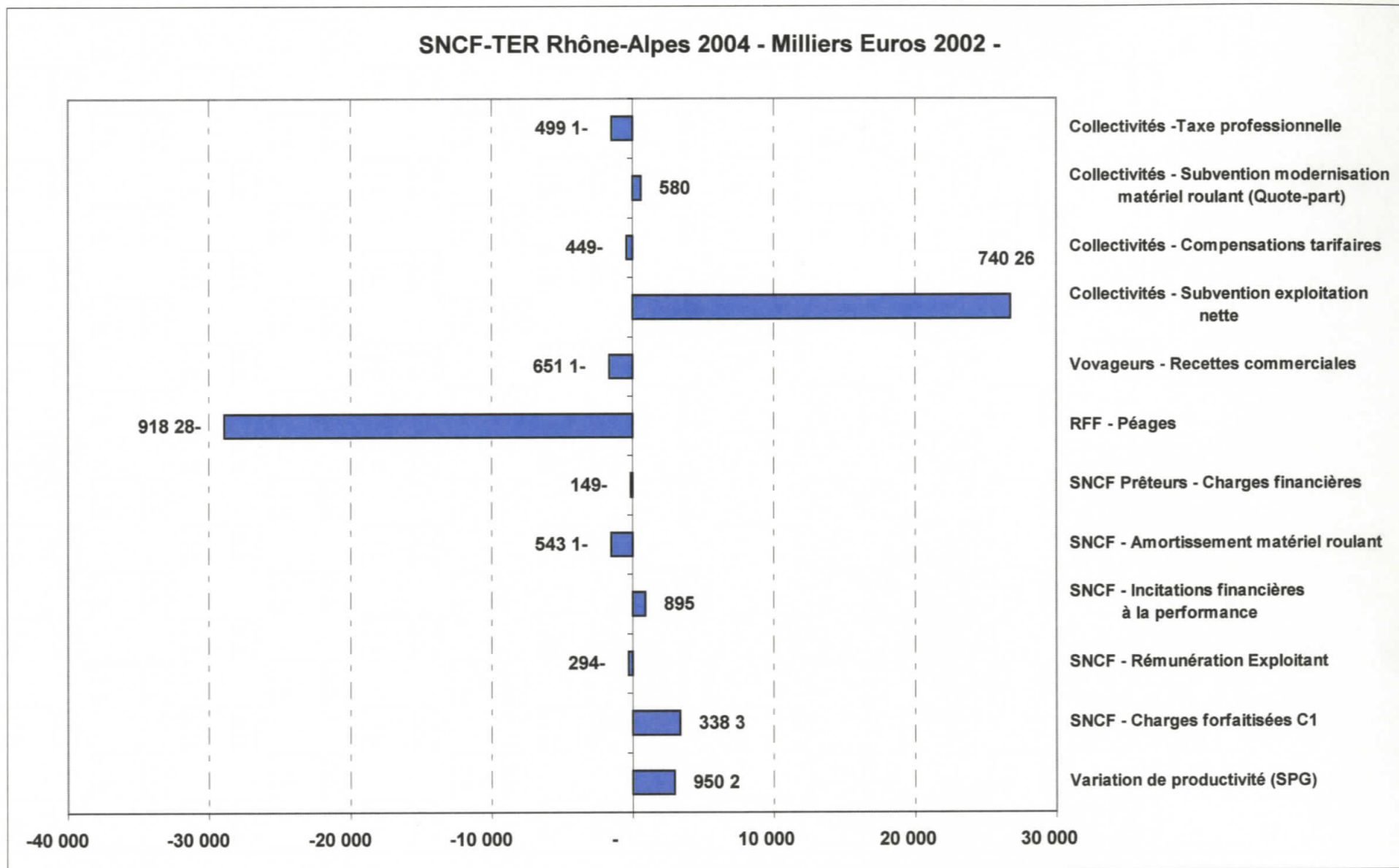
SNCF-TER Rhône-Alpes - Surplus cumulés 2002-2006
- Milliers Euros 2002 -



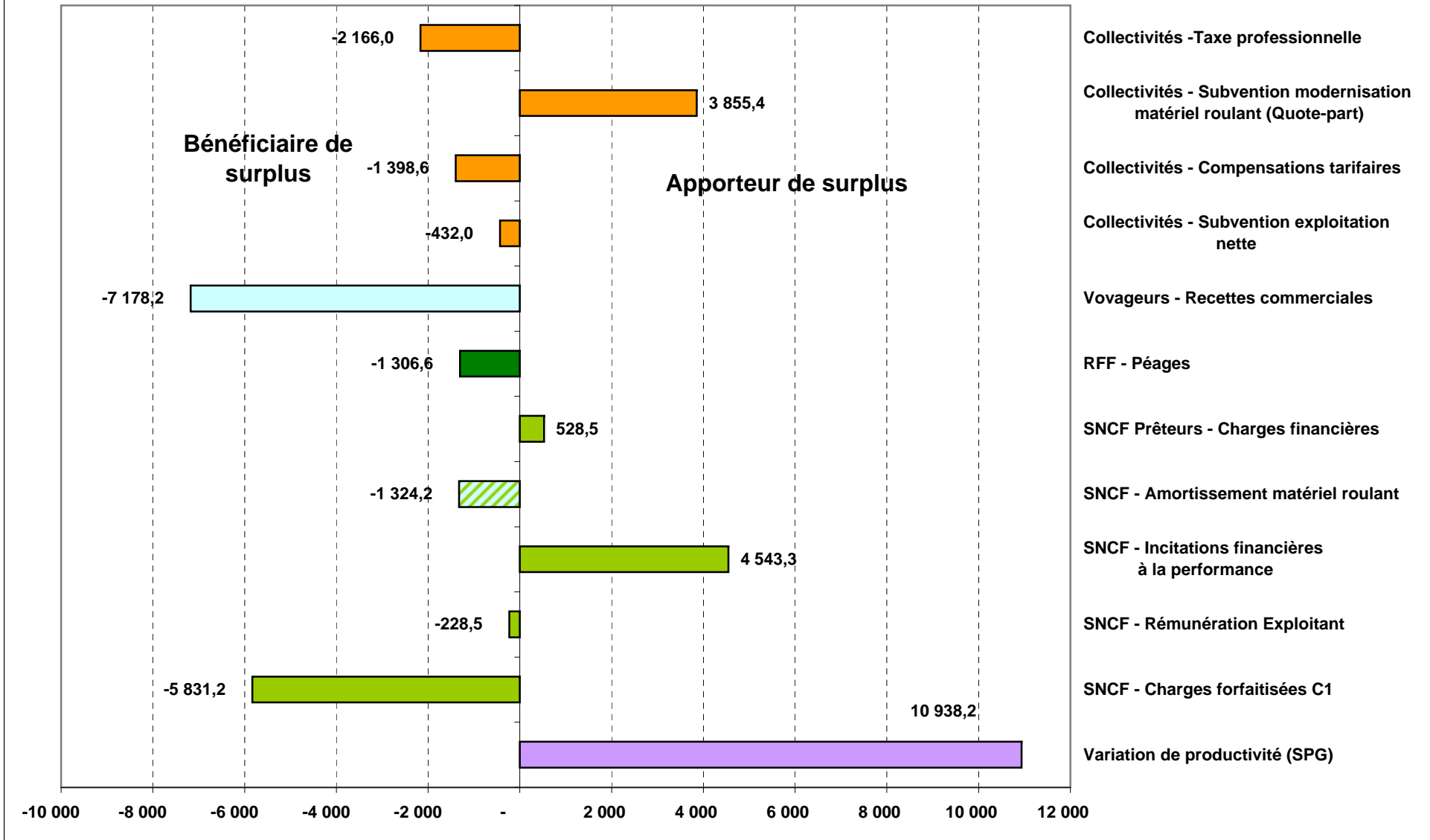


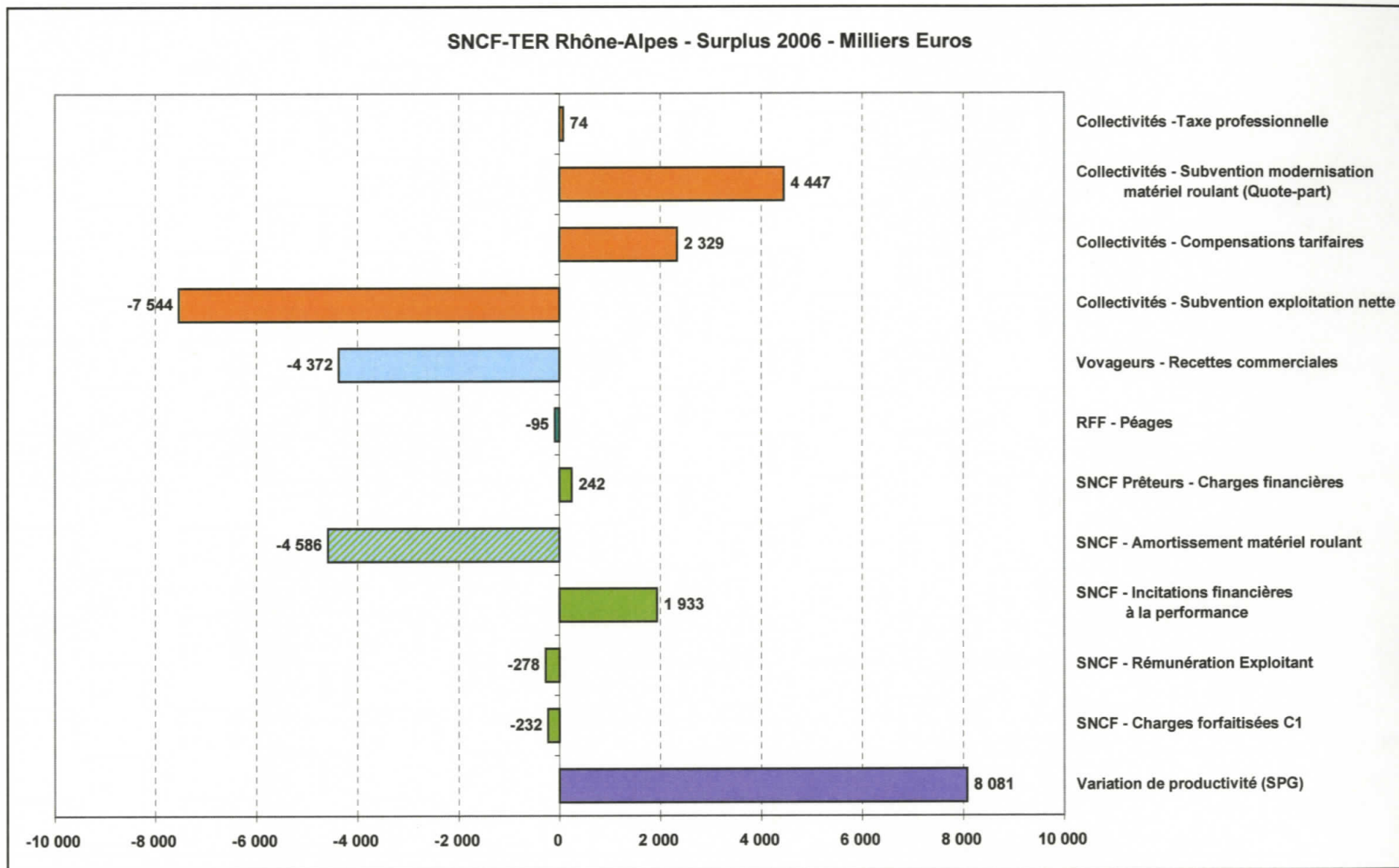


SNCF-TER Rhône-Alpes 2004 - Milliers Euros 2002 -

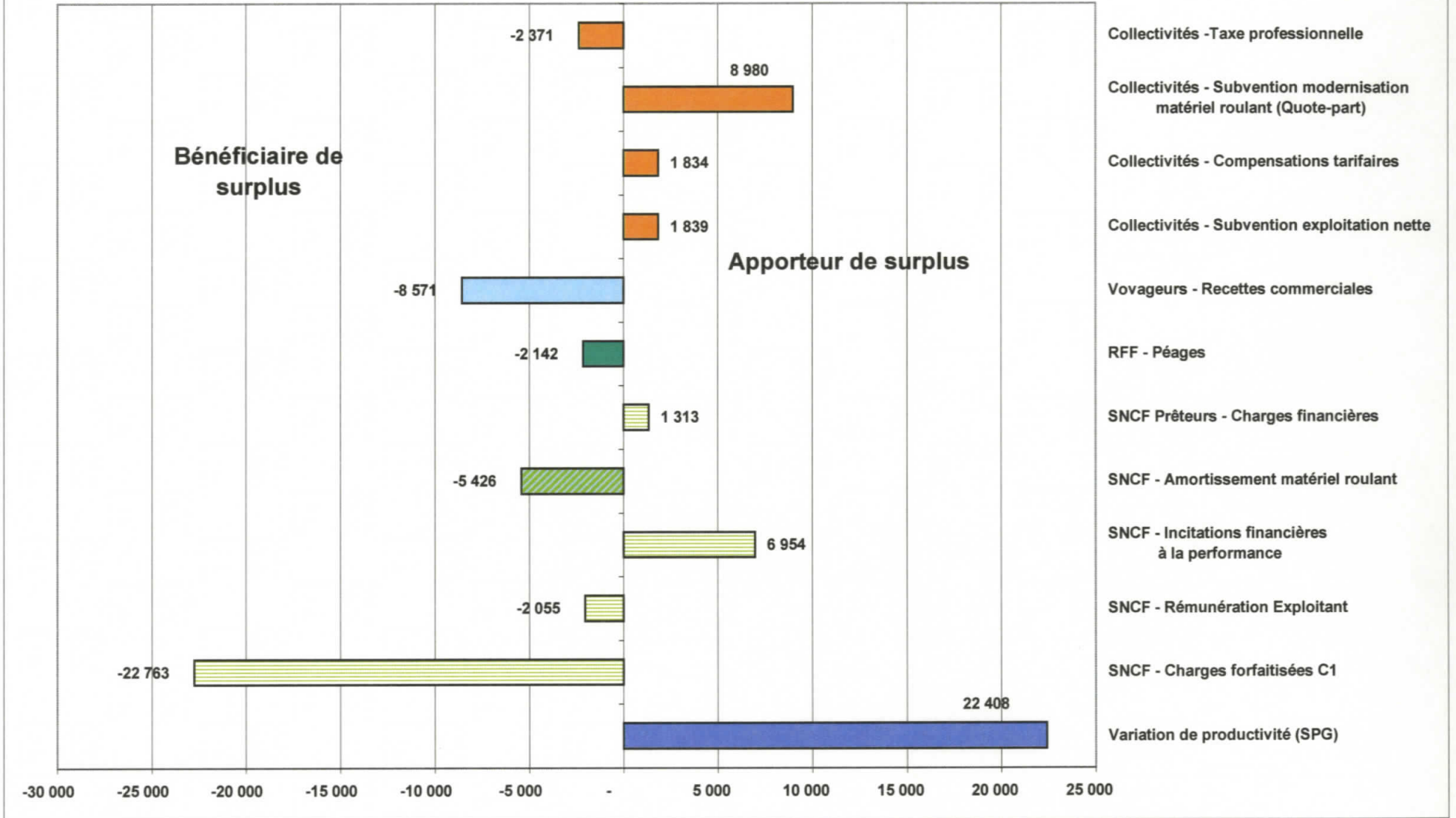


SNCF-TER Rhône-Alpes - Surplus 2005 - Milliers Euros 2002 -





**SNCF-TER Rhône-Alpes - Surplus cumulés 2002-2006
hors 2004 - Milliers Euro 2002 -**



ANNEXE 6

"Surplus élargi" des voyageurs

TER Régions expérimentatrices - Surplus élargi des voyageurs 2002-2005 -

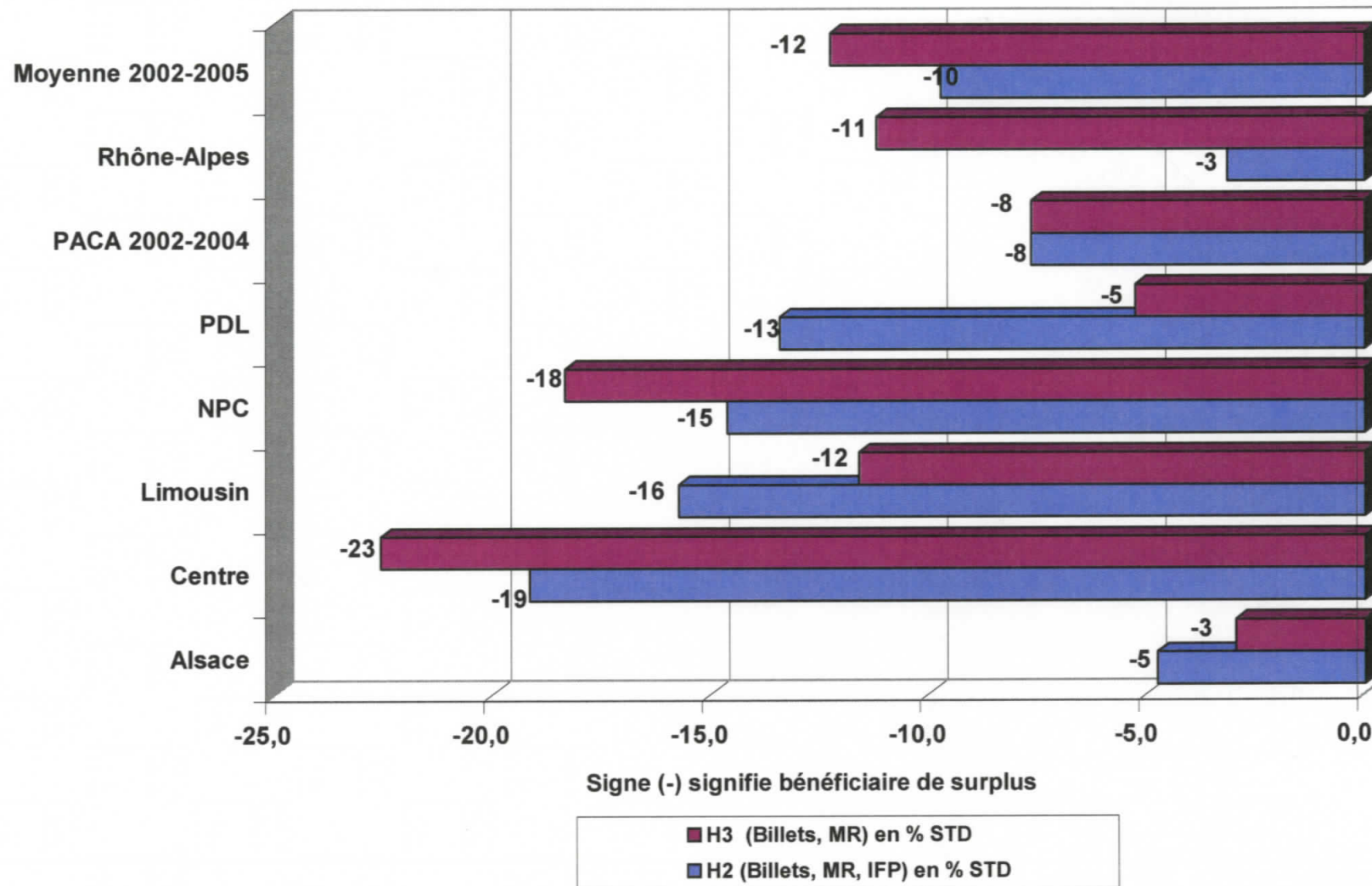
| En milliers d'euros 2002 | Alsace | Centre | Limousin | NPC | PDL | PACA 2002-2004 | Rhône-Alpes | Somme 2002-2005 | Somme 2002-2005 (hors PACA) |
|--------------------------|---------|---------|----------|---------|---------|----------------|-------------|-----------------|-----------------------------|
| H2 (Billets, MR, IFP) | -1344,0 | -6770,3 | -1181,6 | -6866,6 | -2959,5 | -2521,0 | -2317,7 | -23960,7 | -21643,0 |
| H3 (Billets, MR) | -839,0 | -7978,3 | -870,4 | -8614,1 | -1161,2 | -2521,0 | -8233,9 | -30217,9 | -21984,0 |

| En % du surplus total disponible | Alsace | Centre | Limousin | NPC | PDL | PACA 2002-2004 | Rhône-Alpes | Moyenne 2002-2005 | Moyenne 2002-2005 (hors PACA) |
|----------------------------------|--------|--------|----------|-------|-------|----------------|-------------|-------------------|-------------------------------|
| H2 (Billets, MR, IFP) en % STD | -4,7 | -19,1 | -15,7 | -14,6 | -13,4 | -7,6 | -3,1 | -9,7 | -12,5 |
| H3 (Billets, MR) en % STD | -3,0 | -22,5 | -11,6 | -18,3 | -5,3 | -7,6 | -11,2 | -12,2 | -12,7 |

| Test Hypothèse 4 | Alsace | Centre | Limousin | NPC | PDL | PACA 2002-2004 | Rhône-Alpes | Moyenne 2002-2005 | Moyenne 2002-2005 (hors RA) |
|--|--------|--------|----------|-------|-------|----------------|-------------|-------------------|-----------------------------|
| MR par Amortissement en % STD | -2,8 | -17,0 | 0,2 | -14,4 | -6,1 | 3,6 | -3,2 | -6,5 | -7,9 |
| MR par Subvention en % STD | 7,7 | 18,5 | 11,8 | 11,5 | 14,8 | 0,0 | 6,9 | 9,5 | 10,5 |
| H4 (Billets, MR avec subvention) En % STD | -7,9 | -24,0 | -23,6 | -15,4 | -14,0 | -11,3 | -14,9 | -15,2 | -15,3 |

| En milliers d'euros 2002 | Alsace | Centre | Limousin | NPC | PDL | PACA 2002-2004 | Rhône-Alpes | Somme 2002-2005 | Somme 2002-2005 (hors PACA) |
|---|---------|---------|----------|---------|---------|----------------|-------------|-----------------|-----------------------------|
| H4 (Billets, MR avec subvention) En milliers € | -2247,3 | -8494,9 | -1772,0 | -7254,1 | -3084,1 | -3722,2 | -10964,1 | -37538,6 | -26574,5 |

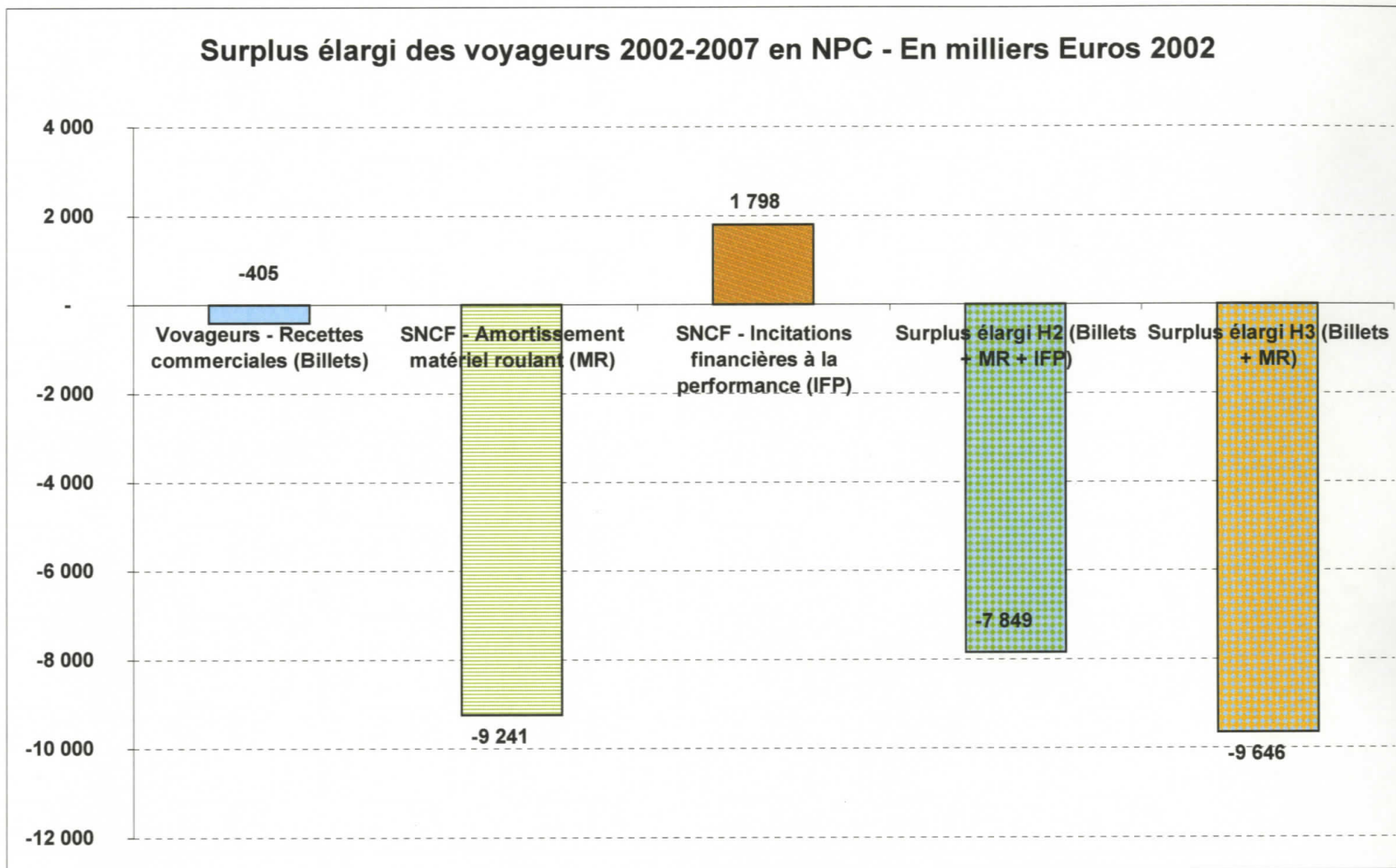
"Surplus élargi" des voyageurs 2002-2005 en % du STD



| TER Nord Pas de Calais "Surplus élargi" des voyageurs (en milliers d'euros 2002) | 2002-2003 | 2003-2004 | 2004-2005 | 2005-2006 | 2006-2007 | Somme 2002-2007 |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--|
| Voyageurs - Recettes commerciales (Billets) | -2 614,47 | 299,73 | 451,17 | -2 240,53 | 3 698,99 | -405,10 |
| SNCF - Amortissement matériel roulant (MR) | -958,20 | -1 363,32 | -4 429,02 | -414,64 | -2 075,94 | -9 241,12 |
| SNCF - Incitations financières à la performance (IFP) | 1 853,16 | 123,36 | -229,05 | 129,96 | -79,81 | 1 797,62 |
| Surplus élargi H2 (Billets + MR + IFP) | -1 719,50 | -940,23 | -4 206,91 | -2 525,20 | 1 543,25 | -7 848,59 |
| Surplus élargi H3 (Billets + MR) | -3 572,66 | -1 063,59 | -3 977,85 | -2 655,17 | 1 623,06 | -9 646,22 |
| "Surplus élargi" des voyageurs (en % du surplus total disponible) | | | | | | Moyenne 2002-2007 |
| Surplus élargi H2 en % du STD | -33,0 | -2,9 | -42,4 | -28,4 | 17,2 | 12,1 |
| Surplus élargi H3 en % du STD | -68,5 | 3,3 | -40,1 | -29,9 | 18,1 | 14,9 |
| (+) : Apporteur de surplus (Ressources) | | | | | | (-) : Bénéficiaire de surplus (Emplois) |

| | | | | | | |
|--|-----------|---------|-----------|-----------|----------|-----------|
| H4 (Billets, MR avec reprise Subvention) en milliers € | -2 849,54 | -241,29 | -4 163,31 | -3 335,97 | 1 845,30 | -8 744,81 |
| H4 (Billets, MR avec subvention) en % STD | -54,7 | -0,8 | -41,9 | -37,6 | 20,6 | -13,5 |

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|------------------------|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Intéressement recettes | 778 515,97 | -617 165 | -831 391 | -495 722 | -941 580 | -717 834 |
| Qualité | -329 155,20 | -806 854 | -905 183 | -1 144 302 | -878 094 | -1 074 168 |
| Total IFP | 449 360,77 | -1 424 018,85 | -1 736 574,00 | -1 640 023,49 | -1 819 674,40 | -1 792 002,02 |



| TER Rhône-Alpes "Surplus élargi" des voyageurs (en milliers d'euros 2002) | 2002-2003 | 2003-2004 | 2004-2005 | 2005-2006 | Somme 2002-2006 |
|--|------------------|------------------|--|------------------|------------------------------|
| Voyageurs - Recettes commerciales (Billets) | 2 978,82 | -1 651,34 | -7 178,22 | -4 371,94 | -10 222,69 |
| SNCF - Amortissement matériel roulant (MR) | 483,99 | -1 542,92 | -1 324,21 | -4 585,65 | -6 968,78 |
| SNCF - Incitations financières à la performance (IFP) | 478,01 | 894,81 | 4 543,34 | 1 932,95 | 7 849,11 |
| Surplus élargi H2 (Billets + MR + IFP) | 3 940,82 | -2 299,46 | -3 959,09 | -7 024,64 | -9 342,36 |
| Surplus élargi H3 (Billets + MR) | 3 462,81 | -3 194,26 | -8 502,43 | -8 957,59 | -17 191,47 |
| Surplus élargi des voyageurs Rhône-Alpes (en % du surplus total disponible) | | | | | Moyenne 2002-2006 |
| H2 en % du STD | 20,5 | -6,7 | -19,9 | -41,1 | -10,3 |
| H3 en % du STD | 18,0 | -9,3 | -42,8 | -52,4 | -18,9 |
| (+) : Apporteur de surplus (Ressources) | | | (-) : Bénéficiaire de surplus (Emplois) | | |
| H4 (Billets, MR avec reprise Subvention) en milliers € | 2 300,98 | -2 231,39 | -11 033,66 | -8 818,79 | -19 782,86 |
| H4 (Billets, MR avec subvention) en % STD | 11,9 | -6,5 | -55,5 | -51,6 | -21,8 |