



N° 1112
(2^{ème} partie)

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 9 octobre 2003.

AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES, DE L'ENVIRONNEMENT ET DU
TERRITOIRE SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2004** (n° 1093),

TOME XIII

**ÉQUIPEMENT, TRANSPORTS, LOGEMENT
TOURISME et MER**

ÉQUIPEMENT ET TRANSPORTS TERRESTRES

PAR M. FRANÇOIS-MICHEL GONNOT,

Député.

Voir le numéro : **1110** (annexe **20**)

Transports.

SOMMAIRE DE LA 2^{EME} PARTIE
[Accès à la 1^{ère} partie du rapport](#)

III.— LA SNCF REAGIT FACE A DES RESULTATS MEDIOGRES.....	6
A.— DES RESULTATS SEMESTRIELS EN NETTE DEGRADATION	6
B.— LE PLAN « STARTER »	7
C.— DES INVESTISSEMENTS LIMITES A L'INDISPENSABLE.....	7
D.— UNE POLITIQUE TARIFAIRE SIMPLIFIEE ET COMMERCIALEMENT PLUS OFFENSIVE	11
1. Proposer une gamme tarifaire attractive pour l'ensemble des catégories de voyageurs.....	11
2. Simplifier la tarification commerciale	12
3. Proposer des services complémentaires	12
a) Politique de la SNCF à l'égard des groupes	13
b) Politique tarifaire concernant le trafic marchandises	14
IV.— LA REGIONALISATION DES TRAINS REGIONAUX DOIT ETRE APPROFONDIE .15	
1. Un démarrage largement positif.....	15
2. Poursuivre la réforme engagée.....	15
V.— LE SOUTIEN AUX ALTERNATIVES A LA ROUTE.....	16
A.— LES TRANSPORTS COMBINES	16
Source : Ministère des transports.	20
B.— LA STRATEGIE DE RECONQUETE DU FRET FERROVIAIRE.....	20
1. La stratégie Fret de la SNCF.....	21
2. Les efforts à réaliser en matière d'augmentation de la capacité réservée au fret et de réalisation d'axes fret à vocation internationale.....	23
3. La contribution au développement d'actions communautaires favorables au fret ferroviaire	23
C.— BILAN DE L'OUVERTURE DU FRET A LA CONCURRENCE LE 15 MARS 2003.....	24
1. L'ouverture à la concurrence.....	24
2. La démarche commerciale de RFF dans la vente des sillons	25
VI.— UNE FORTE MOBILISATION POUR LA SECURITE ROUTIERE.....	25
A.— UN CHANTIER PRIORITAIRE DU QUINQUENNAT	25
B.— LES ACTIONS PRIORITAIRES POUR 2004	27
EXAMEN EN COMMISSION.....	31

III.— LA SNCF REAGIT FACE A DES RESULTATS MEDIOGRES

A.— DES RESULTATS SEMESTRIELS EN NETTE DEGRADATION

Dans son dernier point sur sa situation financière au premier semestre 2003 la SNCF donne les informations suivantes :

– le chiffre d'affaires consolidé est stable à 11 047 millions d'euros. Il diminue de 1,5 % sur un périmètre comparable ;

– la branche « voyageurs » voit son chiffre d'affaires progresser de 4 % à 5 534 millions d'euros (+ 0,7 % à périmètre comparable) grâce notamment à la croissance à l'international chez KEOLIS, filiale de la SNCF ;

– la branche « marchandises » est fortement affectée par une conjoncture économique défavorable et par les mouvements sociaux du printemps. Son chiffre d'affaires est en baisse de 3 % à 3 121 millions d'euros (- 4 % à périmètre comparable). Cette baisse concerne principalement les activités « Fret SNCF » et « Transport combiné » ;

– enfin, le chiffre d'affaires de la branche « Infrastructure » baisse de 3 % à 2 392 millions d'euros ;

– l'excédent brut d'exploitation consolidé s'établit à 487 millions d'euros en recul de 56 millions d'euros par rapport au premier semestre 2002 ;

– la réduction non programmée du volume d'activité a altéré la performance économique du groupe ;

– la branche « marchandises » est la plus affectée avec un excédent brut d'exploitation en diminution de 48 millions d'euros ;

– dans ce contexte difficile, GEODIS et KEOLIS ont bien résisté et améliorent leur résultat ; en revanche les filiales directement liées à l'activité ferroviaire ont souffert des mouvements sociaux du printemps ;

– le résultat net du Groupe est négatif de 318 millions d'euros contre une perte de 21 millions d'euros au premier semestre 2002,

– l'endettement net du Groupe s'établit à 8 077 millions d'euros au 30 juin 2003 contre 8 418 millions d'euros au 31 décembre 2002 ;

– les capitaux propres de l'entreprise ont été fortement réduits en raison de la constitution d'une provision pour grosses réparations conformément à la nouvelle réglementation comptable ;

– la prévision pour l'ensemble de l'année 2003 concernant le résultat courant de l'établissement public SNCF est une perte de 300 millions d'euros contre 183 millions d'euros en 2002.

B.— LE PLAN « STARTER »

La direction de la SNCF a annoncé un plan d'économies drastiques dénommé « stater » pour réussir à économiser d'ici la fin de l'année 100 millions d'euros. Ces économies porteront en premier lieu sur les frais de personnel. Les recrutements prévus autour de 5500 agents seront réduits à 4150 environ. Les économies de personnel porteront essentiellement sur la gestion des infrastructures devant la Traction mais ce sera surtout le réseau Transilien qui supportera cette mesure (3,60 % de postes en moins)

D'autres mesures d'économie sont en train d'être mises au point surtout dans la branche fret où les recettes sont inférieures de 11,7 % à celles attendues. Globalement les charges d'exploitation courantes de la SNCF ont augmenté de 0,3 % tandis que le total des produits d'exploitation est en retrait de 1,3 %.

C.— DES INVESTISSEMENTS LIMITES A L'INDISPENSABLE

Le volume des investissements sur ressources propres est en réduction de 137,4 millions d'euros par rapport aux prévisions de l'année précédente (1213,4 millions d'euros) ; les acquisitions de matériel roulant neuf représentent près de 40 % de l'ensemble des dépenses.

Pour le réseau principal, les principales composantes du programme 2003 sont les suivantes :

- l'acquisition de 34 rames TGV Duplex et la levée d'une option de 18 rames supplémentaires pour un montant total de 245 millions d'euros (dont 21,7 millions d'euros sur ressources affectées et subvention liées au projet TERGV Nord Pas-de-Calais et POLT) ;

- pour le matériel régional : la poursuite de l'acquisition d'un nombre important de nouveaux automoteurs tant thermiques qu'électriques financés en quasi-totalité par les régions pour un montant global de 422,6 millions d'euros (dont 1,1 million d'euros sur ressources propres) ;

- les transformations et révisions de matériels régionaux pour 95,1 millions d'euros dont 55,8 millions d'euros sur ressources propres.

- l'acquisition des 210 locomotives « fret » pour 133,8 millions d'euros, les derniers paiements au titre des locomotives « ASTRIDE » pour 3,6 millions d'euros et les premiers paiements au titre de l'acquisition de locomotives diesel pour 6,6 millions d'euros.

Pour ce qui concerne l'Ile-de-France, les principales composantes du budget sont les suivantes :

Le poste matériel roulant neuf avec l'acquisition :

- des 34 automotrices pour 18,6 millions d'euros sur ressources propres ;

- la commande de 10 automotrices supplémentaires subventionnées en totalité par la région île de France pour 23,8 millions d'euros ;

- les paiements au titre du tram-train Aulnay-Bondy pour 15,2 millions d'euros sur ressources propres ;

- les tous premiers paiements au titre de l'acquisition de 20 locomotives sur ressources propres dans le cadre d'un marché de 60 pour le renouvellement du parc actuel dont la fiabilité et la disponibilité sont insuffisantes ;

- la transformation du matériel roulant au titre de l'amélioration du confort et de la fiabilité (85,9 millions d'euros dont 56,1 millions d'euros en ressources propres).

Pour 2004, le ralentissement très net de la production industrielle pesant sur l'activité transport, la dégradation de la conjoncture économique, l'évolution de la situation économique de l'entreprise ont conduit la SNCF à :

- faire des choix drastiques et limiter les projets ne visant pas directement au développement et au maintien de l'outil de production ;

- réduire la cadence de livraison des rames TGV Duplex (passage de 16 rames par an à 11 rames par an à compter d'octobre 2003) et des locomotives électriques pour le Fret, (passage de 5 locomotives par mois à 3 par mois à compter de septembre 2004) ;

- supprimer ou reporter certaines opérations.

Ainsi, le budget 2004 se limitera à financer toutes les opérations engagées les années précédentes et décrites ci-dessus pour permettre à la SNCF :

- de faire face à la croissance du trafic voyageurs, en particulier avec la mise en service de la Ligne Nouvelle TGV Méditerranée et la rénovation de l'offre pour les trains classiques,

- de préparer l'arrivée du TGV Est,

- d'atteindre les objectifs pour le trafic Fret,

- de maintenir son potentiel de production,

- de faire face aux dépenses relatives aux gares de la ligne nouvelle Est et aux dépenses d'aménagement de gares (parisiennes et desservies par le TGV Est...) ainsi que des pôles d'échanges (Bordeaux, Orléans, Nantes...),

- d'accueillir les nouveaux matériels (ateliers de l'Ourcq et de Lyon...).

Il est caractérisé par la poursuite des commandes en cours relatives aux acquisitions de matériel roulant ainsi que le lancement de nouvelles tranches pour les rames TGV (TGV Est Européen, POLT) et l'acquisition de locomotives diesel.

INVESTISSEMENTS SNCF 2002/2007

(en millions d'euros courants)

	2002			2003			2004			2005			2006			2007		
	RP	RS	TF	RP	RS	TF	RP	RS	TF	RP	RS	TF	RP	RS	TF	RP	RS	TF
RÉSEAU PRINCIPAL																		
Gestionnaire de l'infrastructure :	71,2	0,1	71,3	54,2	0,6	54,8	49,2	0,7	49,9	58,9	0,5	59,4	58,9	0,2	59,1	65,6	0,0	65,6
. outillage, informatique, installations fixes	65,5	0,1	65,6	50,0	0,6	50,6	46,6	0,7	47,3	57,0	0,5	57,5	56,6	0,2	56,8	63,1		63,1
. transformations et révisions de locomotives	5,7		5,7	4,2		4,2	2,6		2,6	1,9		1,9	2,3		2,3	2,5		2,5
Grandes Lignes :	353,4	17,0	370,4	352,9	29,3	382,2	427,6	76,0	503,6	484,5	82,7	567,2	491,0	133,2	624,2	465,0	282,5	747,5
. gares	7,9	0,4	8,3	6,8		6,8	11,6		8,7	20,3		11,6	9,6		4,2	13,3		14,0
. matériel roulant neuf TGV	274,7	12,7	287,4	223,2	21,7	244,9	279,2	44,0	323,2	235,2	33,7	268,9	282,9	17,2	300,1	304,8	45,0	349,8
. autre matériel roulant neuf	1,4		1,4	8,2	0,2	8,4	9,8	11,2	21,0	14,5	33,0	47,5	12,8	98,7	111,5		223,5	223,5
. transformations de matériel roulant TGV	6,9		6,9	18,3	1,6	19,9	21,7	3,6	25,3	69,8	8,3	78,1	109,6	13,1	122,7	92,0		92,0
. révisions de locomotives	10,4		10,4	11,7		11,7	8,0		8,0	18,5		18,5	12,6		12,6	11,8		11,8
. autres transformations matériels roulants (Corail, locomotives,)	15,2	3,9	19,1	39,4	5,2	44,6	54,8	8,1	62,9	88,8		88,8	22,5		22,5	4,2		4,2
. outillage, informatique, autres installations fixes	36,9		36,9	45,3	0,6	45,9	42,5	0,4	42,9	46,1	0,1	46,2	41,0		41,0	38,9		38,9
Transport public régional et local :	51,2	443,1	494,3	71,9	511,4	583,3	47,7	597,9	645,6	35,7	609,8	645,5	49,4	602,2	651,6	48,7	475,0	523,7
. gares	13,8	8,2	22,0	13,0	44,6	57,6	18,5	40,4	58,9	15,0	31,9	46,9	16,5	34,9	51,4	15,8	36,1	51,9
. matériel roulant neuf	1,8	422,2	424,0	1,1	421,5	422,6	0,2	476,5	476,7	0,4	508,3	508,7	0,0	522,4	522,4		403,4	403,4
. révisions de matériel roulant	22,5		22,5	36,1		36,1	24,3		24,3	13,9		13,9	4,1		4,1	8,5		8,5
. autres transformations de matériel roulant	10,9	12,7	23,6	19,7	39,3	59,0	2,5	57,3	59,8	5,2	32,4	37,6	22,7	14,9	37,6	20,7	5,5	26,2
. outillage, informatique, autres installations fixes	2,2		2,2	2,0	6,0	8,0	2,2	23,7	25,9	1,2	37,2	38,4	6,1	30,0	36,1	3,7	30,0	33,7
Gares :	58,8	18,2	77,0	47,5	26,2	73,7	45,0	32,9	77,9	48,8	39,0	87,8	52,7	29,2	81,9	53,3	25,7	79,0
. outillage, informatique, installations fixes	58,8	18,2	77,0	47,5	26,2	73,7	45,0	32,9	77,9	48,8	39,0	87,8	52,7	29,2	81,9	53,3	25,7	79,0
Fret et Sernam :	149,5	1,4	150,9	191,4	16,8	208,2	160,8	14,2	175,0	183,3	8,1	191,4	189,8	0,7	190,5	194,1	0,0	194,1
. matériel roulant neuf	103,6		103,6	144,4		144,4	113,9		113,9	129,6		129,6	137,1		137,1	148,1		148,1
. transformations de matériel roulant	6,6		6,6	22,5		22,5	21,7		21,7	27,2		27,2	28,6		28,6	24,7		24,7

	2002			2003			2004			2005			2006			2007		
	RP	RS	TF	RP	RS	TF	RP	RS	TF	RP	RS	TF	RP	RS	TF	RP	RS	TF
. révisions de locomotives	26,2		26,2	6,0		6,0	7,2		7,2	7,9		7,9	9,2		9,2	5,4		5,4
. outillage, informatique, installations fixes	13,1	1,4	14,5	18,5	16,8	35,3	18,0	14,2	32,2	18,6	8,1	26,7	14,9	0,7	15,6	15,9		15,9
Matériel et Traction :	106,5	10,7	117,2	156,0	27,2	183,2	172,1	47,2	219,3	161,7	62,1	223,8	141,8	40,9	182,7	159,9	4,0	163,9
. outillage, informatique	19,5		19,5	20,7	0,2	20,9	15,1	0,2	15,3	19,2	0,2	19,4	19,6		19,6	29,6		29,6
. installations fixes	87,0	10,7	97,7	135,3	27,0	162,3	157,0	47,0	204,0	142,5	61,9	204,4	122,2	40,9	163,1	130,3	4,0	134,3
Services communs et opérations transverses :	52,8	5,8	58,6	47,6	6,5	54,1	51,9	5,0	56,9	45,4	2,7	48,1	53,5	2,2	55,7	56,7	2,5	59,2
. outillage, informatique, installations fixes	52,8	5,8	58,6	47,6	6,5	54,1	51,9	5,0	56,9	45,4	2,7	48,1	53,5	2,2	55,7	56,7	2,5	59,2
SOUS-TOTAL RÉSEAU PRINCIPAL	843,4	496,3	1339,7	921,5	618,0	1 539,5	954,3	773,9	1 728,2	1 018,3	804,9	1 823,2	1 037,1	808,6	1 845,7	1 043,3	789,7	1 833,0
ÎLE-DE-FRANCE																		
Gares (y compris volet QS 12° plan)	47,2	14,3	61,5	55,3	45,6	100,9	60,7	56,0	116,7	61,4	55,1	116,5	42,1	53,2	95,3	57,4	37,0	94,4
Matériel roulant neuf (y compris volet QS 12° plan)	113,8	56,3	170,1	40,6	26,8	67,4	62,0	40,1	102,1	46,0	92,7	138,7	15,6	168,6	184,2	16,7	186,8	203,5
Transformations de matériel roulant (y compris volet QS 12° plan)	39,1	24,4	63,5	56,1	29,8	85,9	54,9	65,1	120,0	53,8	85,9	139,7	39,0	91,1	130,1	24,0	96,1	120,1
12°contrat de plan (instal.fixes et matériel roulant hors volet QS)	0,1	1,8	1,9	0,8	9,4	10,2	1,3	17,5	18,8	1,6	21,1	22,7	1,1	15,8	16,9	2,0	31,3	33,3
11°contrat de plan	1,7	5,1	6,8	1,7	6,4	8,1	0,9	2,3	3,2			0,0			0,0			0,0
SOUS-TOTAL ÎLE-DE-FRANCE	201,9	101,9	303,8	154,5	118,0	272,5	179,8	181,0	360,8	162,8	254,8	417,6	97,8	328,7	426,5	100,1	351,2	451,3
TOTAL GÉNÉRAL SNCF	1 045,3	598,2	1643,5	1 076,0	736,0	1 812,0	1 134,1	954,9	2 089,0	1 181,1	1 059,7	2 240,8	1 134,9	1 137,3	2 272,2	1 143,4	1 140,9	2 284,3

Source : Ministère des transports.

D.— UNE POLITIQUE TARIFAIRE SIMPLIFIEE ET COMMERCIALEMENT PLUS OFFENSIVE

La SNCF dispose, par son cahier des charges, de larges possibilités pour fixer sa politique tarifaire.

Ainsi, elle applique à la place de sa tarification générale, fondée sur un prix kilométrique dégressif, une tarification de base particulière sur certaines relations présentant pour la clientèle des avantages particuliers (les relations par TGV par exemple) ou soumises à une forte concurrence de la part d'un autre mode de transport comme c'est le cas pour le tarif particulier appliqué depuis 1997 sur la relation Paris-Strasbourg.

A ces prix de base, kilométriques ou particuliers, elle peut appliquer des réductions tarifaires, soit à titre commercial, dans le cadre de la politique qu'elle conduit en faveur de sa clientèle, soit à titre social, à la demande de l'Etat, et au bénéfice de certaines catégories d'usagers. Enfin, depuis la décentralisation des services régionaux de voyageurs, intervenue le 1^{er} janvier 2002, les conseils régionaux peuvent, dans le respect de ce cadre général, développer des tarifications régionales spécifiques sur les parcours de leur compétence.

La SNCF s'est engagée depuis six ans dans un processus de modification et de simplification de sa tarification commerciale dans un souci de reconquête de la clientèle. Cette politique vise à :

1. Proposer une gamme tarifaire attractive pour l'ensemble des catégories de voyageurs

Les voyageurs occasionnels peuvent bénéficier, sans formalité préalable, de 25 % de réduction sur les prix de base (tarifs « découverte ») ou de prix forfaitaires très réduits (tarifs Prem's, offre promotionnelle « Dernière minute »). La SNCF propose à ceux qui voyagent plus fréquemment l'achat de différents types de cartes valables une année, offrant la possibilité d'obtenir des réductions de 50 %.

Sur les trains à réservation obligatoire, notamment les TGV, le nombre de places accessibles à ces réductions commerciales est contingenté afin d'optimiser leur remplissage et d'inciter le report d'une partie de la demande des heures de pointe vers les heures creuses.

Pour les abonnés effectuant toujours le même trajet, les systèmes d'abonnement en vigueur ont été assouplis et visent à mieux répondre aux souhaits de certains usagers : tarifs dégressifs pour les fidèles abonnés sur lignes nouvelles et forfaits hebdomadaires, par exemple.

Ceux qui voyagent fréquemment, mais sur des liaisons très différentes, peuvent bénéficier des avantages du programme « grand voyageur ». Un système de cumul de points permet d'obtenir des réductions auprès de la SNCF ou auprès d'autres partenaires de ce programme.

Enfin, il est à noter que la gamme des tarifs sociaux mis en œuvre à la demande de l'Etat n'a pas été touchée par la refonte de la tarification commerciale.

2. Simplifier la tarification commerciale

Le nombre de prix a été réduit et les conditions d'accès aux réductions tarifaires ont été simplifiées.

Ainsi, le nombre de niveaux de TGV a été progressivement ramené de 4 à 2 au cours de ces dernières années. Actuellement, il est appliqué deux niveaux de prix en 2^{ème} classe, selon qu'il s'agit de la période de pointe ou d'une période normale, et un seul niveau de prix en 1^{ère} classe.

En ce qui concerne les TGV de nuit, il n'est appliqué qu'un prix forfaitaire par classe, quelle que soit la destination.

La SNCF s'est attachée également à appliquer ce processus de simplification aux trains classiques. Ainsi, les suppléments qui s'appliquaient sur ces trains aux heures de pointe ont été supprimés en 2000 et la période blanche du calendrier bicolore (bleu et blanc) a été réduite pour permettre un plus large accès aux tarifs commerciaux (différents types de réduction promotionnelles). Enfin, depuis septembre 2002, la réservation de la place assise est proposée sans supplément de prix à l'achat du titre de transport.

3. Proposer des services complémentaires

Dans le but de simplifier les conditions de voyage, la SNCF a conclu des accords avec huit compagnies aériennes (Air France, United Airlines, Lufthansa, American Airlines, KLM, Delta Airlines, Continental Airlines, Emirates) pour proposer des prestations combinées associant un trajet TGV et un trajet par avion à partir de l'aéroport de Roissy Charles De Gaulle. Ce service est vendu dans les agences de voyage et les bureaux des compagnies aériennes du monde entier sous l'appellation TGV Air. Il est proposé actuellement au départ ou à destination de quatorze gares françaises et de Bruxelles.

Par ailleurs, d'autres services peuvent être combinés avec l'achat d'un billet de train. Ainsi la SNCF commercialise des prestations train + hôtel, train + visite (par exemple Eurodisney ou Futuroscope) ou bien encore train + location de voiture.

En conclusion, la SNCF s'efforce de mettre en place une tarification plus lisible avec moins de prix et, grâce à un système de contingentement moins limité, d'ouvrir ceux-ci plus largement aux tarifs commerciaux. Elle signe également des accords avec des partenaires pour proposer des prestations complémentaires au voyage en train.

a) Politique de la SNCF à l'égard des groupes

L'amélioration de l'accessibilité des trains aux voyageurs en groupe est un enjeu majeur pour l'entreprise publique, le marché du transport des groupes présentant un potentiel important de développement.

Les orientations principales de la politique commerciale de la SNCF en faveur des groupes consistent à proposer une tarification attractive tout en améliorant les capacités de transport. Ainsi elle propose au sein de sa gamme commerciale des tarifs spécifiques comportant des réductions allant de 30 % pour les groupes ordinaires à 50 % pour les groupes de jeunes de moins de 26 ans.

En parallèle, elle ouvre plus largement les trains réguliers aux voyageurs en groupe, notamment en réservant des capacités sur les TGV, et en proposant des trains spéciaux accessibles en totalité aux groupes à des dates déterminées à l'avance. Ces dispositifs sont particulièrement renforcés en période de vacances d'hiver et d'été.

TARIFS COMMERCIAUX DE LA SNCF

TARIFS	BÉNÉFICIAIRES	TAUX DE RÉDUCTION	CONDITIONS D'APPLICATION DES RÉDUCTIONS
billet voyageurs	- adultes - enfants de moins de 4 ans	0 % gratuité	La demi-place enfant s'applique à tous les tarifs pouvant concerner les enfants sauf aux promenades d'enfants (tarif social), aux abonnements, et aux tarifs Prem's.
	- enfants de 4 ans à moins de 12 ans	50 %	Les enfants de moins de 4 ans peuvent avoir une place assise avec le forfait Bambin (8,20 €).
découverte séjour	tout voyageur pour un trajet aller-retour ou circulaire d'au	25 %	} applicable :
	moins 200 km au total et séjour comportant une nuit de samedi au dimanche		
découverte à deux	deux personnes voyageant ensemble (aller-retour)	25 %	} - en période bleue dans les trains classiques (sauf certains trains, à certains jours)
découverte 12-25	jeunes de 12 à moins de 26 ans	25 %	} - en nombre limité de places dans les TGV
découverte senior	personnes âgées de 60 ans et plus	25 %	}
découverte enfant plus	enfants de moins de 12 ans et ses accompagnateurs (dans la limite de 4)	25 %	}
Prem's	tout voyageur achetant son titre de transport entre 2 mois et 14 jours avant la date de départ	variable selon les relations. Deux à trois niveaux de prix forfaitaires	applicable sur certaines relations ; nombre limité de places par train
carte 12-25	jeunes de 12 à moins de 26 ans	achat de la carte : 48 € pour un nombre illimité de trajets dans l'année	} réduction de 50 % applicable :
		Réduction : 25 ou 50 %	
carte senior	personnes âgées de 60 ans et plus	achat de la carte : 49 € pour un nombre illimité de trajets dans l'année	} - en période bleue dans les trains classiques (sauf certains trains, à certains jours)
		Réduction : 25 ou 50 %	- en nombre limité de places dans les TGV et pour les couchettes
carte enfant plus	enfant de moins de 12 ans et ses accompagnateurs (dans la limite de 4)	achat de la carte : 63 € pour un nombre illimité de trajets dans l'année. Réduction : 25 ou 50 %	} la réduction de 25 % est appliquée sans limitation dans tous les trains et pour toutes les catégories de places
carte escapades	tout voyageur	achat de la carte : 99 € pour un nombre illimité de trajets aller et retour de 200 km minimum avec séjour comportant une nuit de samedi au dimanche Réduction : 25 %	réduction appliquée sans limitation dans tous les trains, à l'exception des TGV de nuit

TARIFS	BÉNÉFICIAIRES	TAUX DE RÉDUCTION	CONDITIONS D'APPLICATION DES RÉDUCTIONS
carte famille militaire	militaires titulaires de la carte de circulation, mariés et/ou ayant un enfant mineur à charge	réduction de 25 ou 50 % pour le conjoint et les enfants s'ils voyagent en compagnie du titulaire de la carte	réduction de 50 % en période bleue sur trains classiques, en nombre limité de places dans les TGV et pour les couchettes. Réduction de 25 % sans limitation dans tous les trains et pour toutes les catégories de places
abonnement forfait	tout voyageur effectuant un parcours déterminé à un rythme régulier	variable selon l'utilisation	achat d'un forfait de libre circulation, mensuel ou hebdomadaire, dont le montant dépend du parcours
abonnement fréquence	tout voyageur effectuant un parcours déterminé à un rythme régulier	50 % sur le prix des billets	achat d'un coupon trimestriel, semestriel ou annuel dont le montant dépend du parcours, qui permet l'achat de billets à demi-tarif
Pass entreprise	toute personne morale ou physique disposant d'un n° SIRET	Adhésion permettant d'obtenir 5 % de réduction sur le prix des billets	Adhésion pour un an : 150 € pour 10 cartes + 50 € par lot de 10 cartes supplémentaires
congrès	groupe d'au moins 100 participants effectuant un trajet aller-retour pour se rendre à un congrès	réduction : 20 % . Frais : 45 € pour 100 à 300 fichets; 0,15 € par fichet supplémentaire	réduction applicable dans certains trains seulement, ou dans la limite des places réservées à cette réduction dans les TGV et les places couchettes
groupes	groupes de 10 à 99 personnes	30 %	réduction applicable dans certains trains seulement, ou dans la limite des places réservées aux groupes dans les TGV et les places couchettes
groupes de jeunes	groupes de 10 à 99 jeunes de moins de 26 ans effectuant un trajet aller-retour	50 % y compris pour les accompagnateurs (à raison d'un pour 10 jeunes au maximum)	réduction applicable dans certains trains seulement, ou dans la limite des places réservées aux groupes dans les TGV et les places couchettes
TGV nuit	tout voyageur	Prix forfaitaire de 36 € en 2 ^{ème} cl, 45 € en 1 ^{ère} cl pour un aller simple, quelle que soit la destination	offre non généralisée à l'ensemble du réseau. Les TGV de nuit circulent à certaines dates et sur certaines relations.

Source : Ministère des transports.

b) Politique tarifaire concernant le trafic marchandises

1. La tarification de référence

En matière de fret la SNCF utilise une tarification de référence qui servira ensuite de cadre pour la négociation avec le client.

Cette tarification, pour ce qui se rapporte au trafic intérieur français, varie notamment en fonction de la nature des marchandises transportées et de la distance, et repose sur trois éléments :

- des conditions générales de vente (CGV) applicables à tous les transports ferroviaires et des dispositions particulières concernant certaines catégories de transport ;
- la « table des marchandises », donnant les appellations sous lesquelles les marchandises sont couramment désignées lors de leur remise au transporteur ;
- 18 tarifs concernant chacun un secteur de marchandises.

En ce qui concerne les tarifs internationaux, il s'agit soit de l'addition des prix de chaque réseau soit, le plus souvent pour ce qui concerne les relations avec les pays limitrophes, de tarifs internationaux directs offrant des prix de bout en bout et assortis d'accords de délégation de pouvoirs entre entreprises ferroviaires de façon à répondre rapidement aux demandes de la clientèle.

Ces tarifs prévoient des barèmes distincts pour les envois en trains entiers (acheminements directs de point à point) et ceux en wagons isolés (transports du lotissement empruntant le réseau des triages).

2. La tarification réellement pratiquée

Les prix réellement pratiqués peuvent s'éloigner de la tarification de référence et se traduisent par la conclusion de contrats négociés avec la clientèle.

Le niveau des prix est essentiellement conditionné par la concurrence ; c'est généralement le mode routier, largement dominant en parts de marché, qui détermine l'évolution des prix.

A cet égard, pour mesurer l'évolution des prix ferroviaires réellement pratiqués, on peut considérer l'évolution du produit moyen à la tonne-km (rapport entre le chiffre d'affaires de la SNCF et le volume de trafic en tonnes-km). Ce produit moyen a baissé de 7,12 % de 1992 à 2002.

IV.— LA REGIONALISATION DES TRAINS REGIONAUX DOIT ETRE APPROFONDIE

1. Un démarrage largement positif

Première expérience « grandeur nature » de la décentralisation, toutes les régions sont depuis 2002 autorités compétentes pour organiser leur réseau de trains express régionaux (TER), à l'exception de l'île de France et de la Corse.

Rappelons que durant une période expérimentale de 1997 à 2002 un tiers des régions avaient déjà mis en place la régionalisation

Les indicateurs quantitatifs sont tous à la hausse de 1997 à 2002 : l'offre ferroviaire globale a progressé de 24,6 % alors que, dans le même temps, l'offre routière n'augmentait que de 12 %. Durant la même période les recettes augmentaient de 32,8 % tandis que le trafic grimpait de 21%. Des disparités régionales demeurent : la régionalisation a entraîné une forte majoration de fréquentation en région PACA et en Languedoc Roussillon alors que les résultats de trafic sont beaucoup plus modestes en Auvergne et en Limousin.

Le renouvellement du matériel constitue l'un des signes de cette renaissance. Depuis 1997 les régions y ont consacré 3,7 milliards d'euros. Sur le plan financier le montant annuel des charges atteignait 2 milliards d'euros qui étaient couverts à hauteur de 633 millions par les usagers et pour 1205 millions par les régions le solde étant financé par une contribution de l'Etat au titre de compensation des tarifs sociaux.

Même si le démarrage de cette réforme est largement positif, elle doit se poursuivre pour parvenir à une offre ferroviaire de proximité de meilleure qualité

2. Poursuivre la réforme engagée

Le Conseil économique et social vient de publier un rapport sous la plume de Jacques Chauvineau qui fait des propositions pour approfondir cette réforme.

Ce rapport souligne d'abord que la dimension intermodale de cette réforme est insuffisante, les régions n'ayant que peu de compétences pour le transport routier interurbain et qu'une collaboration plus étroite avec les autorités départementales devait voir le jour. Des collaborations doivent aussi s'établir pour améliorer la continuité des réseaux entre transports urbains et transports régionaux afin notamment, d'organiser une tarification attractive et une coordination de l'offre de services. Des expériences prometteuses sont ainsi menées en Rhône-Alpes pour mettre en place une billettique électronique unique.

Il est aussi suggéré de profiter de ce nouveau défi pour être innovateur dans le rôle joué par les autorités organisatrices qui devraient se regrouper en syndicats mixtes et qui devraient expérimenter le partenariat public privé.

Cette réforme doit aussi essayer de surmonter l'obstacle des frontières administratives entre régions et prévoir des dessertes interrégionales de qualité

Le Conseil économique et social prône aussi de nouvelles relations entre les opérateurs ferroviaires et les régions, ces dernières étant dans une situation paradoxale puisqu'elles financent une modernisation du matériel qui ne leur appartient pas. De plus, les régions ne disposent d'aucun pouvoir en matière d'infrastructures ferroviaires alors que les choix en la matière conditionnent la qualité des transports régionaux.

De nouvelles relations doivent aussi s'instaurer entre régions et opérateurs ferroviaires pour mieux réguler les incidents de trafic. De même les régions ne peuvent rester simples spectatrices de conflits sociaux qui perturbent considérablement la qualité du service ; au-delà des sanctions pécuniaires qu'elles peuvent infliger à la SNCF pour retards répétés, les régions doivent être parties prenantes dans la gestion des ressources humaines.

Votre rapporteur partage le constat dressé par le Conseil économique et social et souhaite voir approfondies les suggestions de ce rapport. Il estime enfin que pour donner plus d'assise à la politique des transports des régions il serait souhaitable de créer une nouvelle ressource régionalisée combinant un prélèvement sur le transport routier au nom de l'intermodalité et un prélèvement sur la valeur ajoutée justifié par la notion de bénéfice indirect du transport.

V.— LE SOUTIEN AUX ALTERNATIVES A LA ROUTE

A.— LES TRANSPORTS COMBINES

L'Etat intervient financièrement dans le domaine du transport combiné rail-route de plusieurs manières :

- Aides à l'exploitation :

Les aides spécifiques à l'exploitation du transport combiné, ont pour objet de compenser partiellement le différentiel de coûts externes entre le rail et la route.

Jusqu'à fin 2002, ces aides étaient attribuées à l'entreprise ferroviaire afin de faire bénéficier ses clients de prix plus proches de ceux du marché du transport routier.

Depuis 2003, elles ne sont plus allouées à l'entreprise ferroviaire, mais à tous les opérateurs de transport combiné qui transbordent des unités de transport intermodales sur le territoire français, qu'il s'agisse de la route vers le rail, ou le fluvial ou le maritime courte distance.

- Subventions d'investissement pour les terminaux de transport combiné (14 millions d'euros en 2002) :

Les subventions spécifiques aux terminaux de transbordement rail - route, accrues à partir de 1998, ont permis de livrer quatre opérations en 2001.

Cet effort poursuivi par l'Etat, et renforcé dans le cadre des contrats de plan 2000-2006 (56,8 millions d'euros) par l'implication de la moitié des régions, permettra de fournir aux chargeurs un maillage de premier niveau de terminaux aux capacités adaptées.

La participation de l'Etat au financement des infrastructures ferroviaires (aménagement de capacité, suppression des goulets d'étranglement, ...) bénéficie aussi au transport combiné.

Les projets de nouvelles liaisons ferroviaires franchissant les Pyrénées et les Alpes vers l'Espagne et l'Italie, destinées à être ouvertes au trafic de fret, apporteront de nouvelles capacités sur des axes européens Nord - Sud stratégiques pour le transport combiné rail-route.

- Aides aux entreprises routières accédant au transport combiné (610 000 euros en 2003) :

Mises en place avec l'ADEME et EDF dans le cadre du contrat « TOP », les aides de l'Etat aux entreprises routières qui accèdent au transport combiné sont développées, avec notamment, dans le cadre des contrats de plan Etat - région 2000-2006, la création de fonds spécifiques dans plusieurs régions.

- **Fonctionnement et exécution du chapitre 45/41**

Les aides à l'exploitation au profit du transport combiné étaient initialement imputées sur le compte spécial du Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables(FITTVN) jusqu'en 2000.

Depuis 2001 ces aides ont été budgétisées sur le chapitre 45/41 article 10 et exécutées de la façon suivante :

- * Année 2001

Une convention, dont l'objet était de contribuer à la diminution des nuisances environnementales dans le cadre du développement du transport combiné, précisait les modalités du soutien financier de l'Etat à la SNCF.

La SNCF s'engageait à :

– rechercher conjointement avec les opérateurs les moyens de développer et d'améliorer l'offre du transport combiné pour augmenter le volume de trafic tout en élevant le niveau de la qualité des services et notamment la fiabilité de l'acheminement de bout en bout ;

– mettre en œuvre des mesures de promotion de transfert modal à travers des politiques produit et commerciale adaptées aux conditions du marché ;

– poursuivre le développement de la coopération internationale avec les entreprises ferroviaires pour constituer de véritables offres internationales qui ne soient pas la simple juxtaposition de maillons nationaux.

L'Etat s'engageait à :

Apporter une aide financière à la SNCF, pour la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2001, pour sa contribution à l'amélioration de l'environnement dans le cadre du développement du transport combiné.

A ce titre, l'Etat versait à la SNCF chaque bimestre, un montant lié au volume de l'activité transport combiné au taux de 4,8 centimes par tonne-kilomètre. Cette aide permettait la prise en compte d'une partie du différentiel des coûts externes existant en faveur du transport combiné par rapport à un parcours « tout route » et concernant notamment l'insécurité, la pollution atmosphérique et l'effet de serre (estimé à 13,6 centimes par tonne-kilomètre).

Cette aide était plafonnée pour l'année 2001 à 620 millions de francs TTC (94,5 millions d'euros).

Le versement de la subvention était effectué sur chaque présentation par la SNCF d'un état récapitulatif des trafics bimestriels en tonnes-kilomètres.

Le suivi de l'exécution était assuré par l'Etat (Direction des Transports Terrestres) sur la base des informations procurées par la SNCF pendant l'exercice et à son terme. Ces éléments de suivi comprenaient:

– un tableau de bord mensuel fournissant les informations relatives au volume du trafic, au niveau de qualité et à leur évolution

– un rapport annuel fournissant tous résultats et commentaires sur l'activité transport combiné, notamment sur la situation et l'évolution de l'offre de service ainsi que les éléments économiques disponibles.

- Année 2002

La convention passée entre l'Etat et la SNCF reprenait les mêmes modalités que celle de 2001 si ce n'est que :— la SNCF s'engageait en plus à mettre en œuvre les procédures, les organisations et ,d'une manière générale, les moyens adaptés afin de faire progresser la qualité des prestations ferroviaires pour les rendre conformes au service promis à la clientèle,

- le versement était effectué en une seule fois,
- l'aide était plafonnée à 20 millions d'euros.

- Année 2003

Suite aux observations formulées par la Commission européenne sur le régime d'aides à l'exploitation français, un nouveau dispositif, qui a été approuvé par la Commission européenne le 30 avril 2003, a été mis en place à compter du 1^{er} janvier 2003.

Le nouveau régime d'aide remplace :

- pour le volet « transport combiné ferroviaire », la subvention à l'exploitation versée à la tonne x kilomètre par l'Etat (DTT) à la SNCF ;

- pour le volet « transport combiné fluvial », les aides versées à l'EVP⁽¹⁾ par Voies Navigables de France (VNF) aux opérateurs pour le lancement de lignes régulières de transport fluvial de conteneurs.

Pour le « transport combiné maritime à courte distance », le nouveau régime d'aide d'exploitation, différent de l'aide au démarrage de service nouveau, ne remplacera donc pas de régime d'aide existant.

Pour l'essentiel, les modifications apportées au régime d'aides à l'exploitation sont les suivantes :

- pour le volet « transport combiné ferroviaire », l'aide, ne sera plus attribuée à la SNCF, mais aux opérateurs de services réguliers de transport combiné ;

- pour l'ensemble des volets du dispositif, détermination du montant de l'aide non plus par tonne x kilomètre ferré ou par EVP fluvial, mais par unité de transport intermodal (UTI) transbordée sur ou depuis un mode alternatif à la route, dans un terminal terrestre ou portuaire situé sur le territoire français métropolitain,

- aide à la rupture supplémentaire de charge constituée par le passage d'une UTI en point nodal de mode alternatif pour les trafics terrestres nationaux et internationaux en import/export.

(1) EVP = équivalent vingt pieds (TEU).

L'aide est plafonnée à ce jour à 27,8 millions d'euros, y compris l'aide octroyée à l'exploitation du service expérimental des traversées alpines par le système Modalhor qui s'élève à 5 millions d'euros.

Les résultats de cette politique sont en demi-teinte.

Entre 1991 et 2001, le transport terrestre de marchandises sur le territoire français a augmenté de plus d'un quart. Cette croissance a été inégalement répartie entre les modes de transport. Elle a été entièrement absorbée par le transport routier. Ce dernier a augmenté de près de 40 % dans cette période. Il assure aujourd'hui plus des trois-quarts des transports terrestres de marchandises. Le volume de fret transporté par chacun des autres modes terrestres – chemin de fer, voie navigable et oléoducs – est resté sensiblement constant pendant la même période.

La technique du transport combiné rail-route, qui représente aujourd'hui un quart du transport ferroviaire de fret (12,4 milliards de tonnes.km en 2002), est bien adaptée aux systèmes logistiques sur lesquels reposent aujourd'hui la production et la distribution des biens. Sa croissance fut de + 60 % au cours de la dernière décennie, après une période de forte progression jusqu'en 1997. Depuis lors, le développement marque le pas depuis, en raison d'une dégradation de la qualité de service se traduisant en particulier sur le maillon ferroviaire par des retards, et des défauts d'information des clients.

VOLUME DU TRAFIC DES TRANSPORTS COMBINES

Année	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Trafic Gt.km	7,3	7,7	8,3	8,4	10,1	11	12,2	13,9	13,4	13,3	13,8	12,5	12,4

Source : Ministère des transports.

B.— LA STRATEGIE DE RECONQUETE DU FRET FERROVIAIRE

Handicapé par de multiples faiblesses le fret ferroviaire a été à nouveau durement touché par les conflits sociaux en 2003.

La SNCF a donc essayé de regagner des parts de marché en nouant différents partenariats.

Le mode ferroviaire assure aujourd'hui globalement 20 % du volume total en tonnes-km du transport des marchandises sur le territoire français, part supérieure à celle enregistrée dans la majorité des autres pays européens. Il faut noter que, après avoir progressé jusqu'en 1974, le trafic a ensuite régulièrement décliné puis légèrement repris. Le trafic 2000 était de 55,4 milliards de tonnes-km, celui de 2001 de 50,4 et celui de 2002 de 50 (dont plus de 50 % correspond au trafic international). Le résultat d'exploitation de 2002 accusait un déficit de 299,7 millions d'euros, ce qui est particulièrement préoccupant pour l'activité fret et l'ensemble de l'entreprise.

Par ailleurs, le marché des transports de fret connaît une profonde mutation en France et en Europe, qui se caractérise par :

- une demande des chargeurs désormais européenne et qui évolue vers une prise en charge par un opérateur externe de leur logistique et de leurs transports ;
- des pouvoirs publics et une population de plus en plus favorables aux transports respectueux de l'environnement et qui souhaitent rééquilibrer les différents modes en faveur du fer ;
- une intensification des échanges qui contribuent à la croissance du marché du fret.

Enfin, l'activité fret de la SNCF est confrontée actuellement à un ralentissement de la croissance et à la question très préoccupante de la qualité de ses acheminements.

1. La stratégie Fret de la SNCF

La SNCF a élaboré une stratégie pour redresser sa situation financière et développer son activité fret.

M. Louis Gallois, lors de son audition devant la Commission des Affaires économiques, a expliqué les grands axes de cette réorganisation :

Il s'agit en premier lieu d'améliorer la qualité du service rendu aux clients, qui attendent de la SNCF une plus grande régularité du transport des marchandises. Dans cette optique, il convient que l'activité fret ait la maîtrise du processus de transport, aujourd'hui caractérisé par la multiplicité des intervenants ce qui a pour conséquence qu'aucun d'entre eux ne se sente réellement responsable de la qualité du service rendu. La direction du fret sera désormais clairement chargée de cette responsabilité et sera équipée en conséquence.

Il conviendra également de distinguer d'une part, les trafics de longue distance, qui doivent répondre à une logique industrielle et être transformés en véritables « tapis roulants », par exemple sur une ligne reliant Le Havre à l'est de la France, et d'autre part les trafics de proximité autour de pôles économiques régionaux, et des gares de triage.

L'activité fret aura désormais la maîtrise de son parc de locomotives et des journées de service d'agents de conduite, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Elle aura également la maîtrise de sillons qui lui auront été accordés, ce qui aura évidemment un impact sur le trafic de voyageurs, aujourd'hui prioritaire.

L'amélioration de la qualité du service rendu aux clients nécessitera enfin de les informer en avance de la capacité de la SNCF à tirer leurs trains en cas de grèves.

En second lieu, il convient de faire du fret ferroviaire une activité économiquement équilibrée, afin que sa croissance soit saine. Aujourd'hui, le fret

ferroviaire tire la SNCF « vers le bas » en raison du déficit enregistré par cette activité. On doit d'abord souligner que les frais généraux engagés pour le fret ferroviaire représentent 13 % du chiffre d'affaires généré par cette activité, ce qui est largement supérieur aux moyennes constatées dans les autres pays européens, qui se situent autour de 9 %.

Le retour à l'équilibre économique suppose également de moderniser le matériel roulant et d'en intensifier l'utilisation. A l'heure actuelle, les locomotives roulent en moyenne 32 heures par semaine ; il est indispensable d'accroître cette moyenne. Il convient également de moderniser ce matériel : la moyenne d'âge des locomotives diesels s'élève à 37 ans et certaines d'entre elles date des années 1950. Des investissements seront donc nécessaires ; ils devront être accompagnés d'un effort accru portant sur la productivité du personnel. C'est donc une action portant sur l'ensemble de l'appareil de production qui doit être menée ; elle devra notamment traiter du matériel roulant et des infrastructures.

Le troisième axe consiste à réorienter la politique commerciale de la SNCF. L'entreprise n'opère pas pour l'instant de réelle distinction selon la nature des marchandises transportées, car elle raisonne essentiellement en termes de « tonnes par kilomètre ». Cette approche n'est plus de mise. Il convient de distinguer les trafics selon leur contribution économique. L'entreprise doit être capable de s'engager sur différents niveaux de qualité de service selon les besoins des clients et de facturer en conséquence ; par ailleurs, il est inévitable que pour certains trafics, la SNCF soit amenée à exiger de ses clients un prix de transport plus élevé. On constate en effet que sur certaines liaisons et certains types de produits, les prix pratiqués par la SNCF sont inférieurs à ceux du transport routier et couvrent moins de la moitié du coût supporté par l'entreprise. Il est donc logique que dans de telles situations, la SNCF soit amenée à refuser de transporter les marchandises de certains clients qui n'acceptent pas des hausses de prix. La SNCF sera, à l'avenir, amenée à donner la priorité aux trafics apportant une contribution économique positive.

Enfin, le quatrième axe consiste à mieux accompagner en Europe les clients de l'activité fret de la SNCF. On constate aujourd'hui que pour les liaisons vers l'Italie et par exemple vers Milan, la SNCF ne peut assurer un suivi de ses trains que jusqu'à Modane et ne peut donc garantir la qualité du service rendu de bout en bout de la chaîne de transport ferroviaire. Pour remédier à cette insuffisance, il convient de créer des organisations communes intégrées avec nos voisins européens, qui permettraient d'assurer un service de qualité de bout en bout ;

Une réorganisation géographique sera aussi opérée avec la création de pôles spécialisés :

– des entités « grands axes » dotées d'une gestion centralisée et responsables de la conception à la réalisation, notamment sur les axes Anvers-Bâle, Bénélux-Allemagne-Espagne, Grande-Bretagne-Bénélux-Italie, et permettant d'augmenter le trafic à capacité constante sur plusieurs relations (application dès 2002 sur la relation Dijon-Miramas).

– des « zones locales », disposant de moyens de gestion optimisés (et notamment de leur propre parc d'engins de traction). Elles devraient être une douzaine d'ici 2005, Rhône-Alpes et le Grand Ouest étant déjà opérationnelles. Leur mise en place se traduira par des gains de productivité et une fiabilisation des livraisons et de l'enlèvement des wagons des gares principales fret.

Cette nouvelle organisation du fret fera l'objet d'une présentation au conseil d'Administration à la fin octobre 2003.

2. Les efforts à réaliser en matière d'augmentation de la capacité réservée au fret et de réalisation d'axes fret à vocation internationale

Indépendamment de ces mesures qui concernent en propre la SNCF et qui doivent lui permettre de retrouver la qualité et la compétitivité de ses prestations, d'autres conditions sont nécessaires pour assurer le développement du fret ferroviaire.

Il convient notamment d'augmenter la capacité réservée au fret par des améliorations de l'infrastructure, grâce, en particulier, à des investissements dans les zones aujourd'hui les plus saturées. Un certain nombre de ces opérations sont programmées dans le cadre des actuels contrats de plan Etat/Régions. Cela doit permettre de réaliser de véritables axes fret stratégiques à vocation internationale, comme la « Magistrale ECO FRET », destinée au développement du trafic de transit Nord-Sud sur le grand axe d'échange européen Benelux/Grande Bretagne/Allemagne à destination de l'Espagne et de l'Italie.

L'augmentation de la capacité réservée au fret résultera également d'un nouveau mode de gestion des sillons mis en place par Réseau ferré de France en tant d'organisme de répartition des capacités et qui permettra d'obtenir des sillons plus performants grâce à une priorité particulière apportée au fret et notamment international.

3. La contribution au développement d'actions communautaires favorables au fret ferroviaire

Il s'agit de mettre en œuvre le Réseau Trans-Européen de Fret Ferroviaire, qui a fait l'objet d'un accord politique au niveau européen à la fin de l'année 2000 (directive 2001-12). Le RTEFF est un ensemble d'axes reliant les principaux pôles économiques, offrant des sillons dédiés au fret se caractérisant par leur performance et leur continuité.

Des mesures d'accompagnement à la mise en place d'un tel réseau ont été adoptées. Elles concernent notamment :

– un programme d'investissement de l'Union Européenne pour résoudre les goulets d'étranglement existant actuellement,

– l'amélioration de l'interopérabilité technique, administrative et organisationnelle du fret ferroviaire européen,

– la définition d'un label européen de haut niveau de sécurité ferroviaire auquel seraient soumises les entreprises assurant les trafics internationaux.

C.— BILAN DE L'OUVERTURE DU FRET A LA CONCURRENCE LE 15 MARS 2003

1. L'ouverture à la concurrence

L'ouverture à la concurrence des services de fret internationaux est acquise depuis le 15 mars 2003, date consacrée par les trois directives constituant le premier « paquet ferroviaire » que les Etats membres devaient transposer et mettre en œuvre.

Le bilan à ce jour est toutefois nuancé, pour ne pas dire pessimiste.

En effet, lors de la 5^{ème} réunion, le 2 juillet 2003, du comité de développement des chemins de fer, institué par les articles 11 bis de la directive 91-440 modifiée et 35 de la directive 2001-14, un point précis sur l'état d'avancement des travaux de transposition dans les différentes législations nationales a été réalisé. Ainsi la Commission européenne a-t-elle pu procéder à une première évaluation de la mise en œuvre effective des dispositions du premier paquet, près de trois mois après son entrée en vigueur dans les Etats membres.

Il en ressort que seuls cinq pays, dont la France, ont à ce jour transposé les directives de février 2001. Des procédures d'infraction ont d'ailleurs été notifiées aux Etats retardataires, dont l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne et le Royaume-Uni. Ces pays espèrent satisfaire à l'obligation de transposition au plus tard à la fin du premier trimestre 2004.

La France, pour sa part, a mené à bien les travaux de transposition dans les délais impartis, avec la publication, du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national. Ce texte a été complété par la suite par des arrêtés d'application : arrêtés des 6 et 20 mai 2003 sur les licences, arrêté du 6 mai sur la mission de contrôle des activités ferroviaires.

Le décret du 7 mars, qui a fait l'objet d'une large concertation avec les principaux acteurs économiques et institutionnels du secteur, et notamment avec RFF, la SNCF ainsi que les organisations professionnelles et syndicales, permet aux entreprises ferroviaires de l'Union européenne qui veulent offrir des services internationaux de fret ferroviaire d'emprunter le réseau ferré national. Pour exercer ces droits, elles doivent disposer d'une licence et d'un certificat de sécurité délivrés par l'Etat, et formuler des demandes de capacités d'infrastructure, les « sillons », auprès de Réseau ferré de France. Cet établissement est, en effet, désormais chargé d'attribuer l'ensemble des sillons ferroviaires sur le territoire national et arrêtera l'horaire de service annuel.

Ce décret prévoit en outre les conditions dans lesquelles sont désormais instruites les demandes de sillons, les conditions de fixation des redevances d'infrastructure ainsi que le traitement des différents litiges liés à l'application de ces dispositions.

Il crée auprès du ministre des transports, une mission de contrôle des activités ferroviaires composée de membres du Conseil d'Etat, de la Cour des Comptes et du conseil général des Ponts et Chaussées.

A ce jour, seule une société a présenté au ministère chargé des transports une demande expresse de licence, actuellement en cours d'instruction. Par ailleurs, trois autres entreprises ferroviaires se sont renseignées sur les modalités et les procédures de délivrance en France des certificats de sécurité. Les droits d'accès au réseau ferré national ouverts par le décret du 7 mars n'ont donc pas encore été exercés par des entreprises ferroviaires ou des regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires.

2. La démarche commerciale de RFF dans la vente des sillons

Aujourd'hui, le document de référence élaboré par RFF fait état de l'ensemble de la démarche permettant d'obtenir des sillons. Ce document de référence est d'ores et déjà disponible sur CD-ROM et sera accessible prochainement sur Internet. Hormis la description de la procédure entre la demande de sillons et leur attribution, le document de référence prévoit la tenue d'une conférence consultative annuelle, au plan national, en présence de RFF, de l'Etat, des représentants des autorités organisatrices de transport, des entreprises ferroviaires présentes sur le réseau ferré national et des clients représentés par la fédération nationale des associations des usagers des transports (FNAUT) et par l'association des utilisateurs des transports de fret (AUTF). Par ailleurs, RFF a déjà pris de nombreux contacts directs et approfondis avec des entreprises ferroviaires susceptibles d'être intéressées par l'utilisation du réseau ferré national. A l'initiative de RFF, les opérateurs ferroviaires intéressés par une activité sur le réseau ferré national ont été invités à une réunion de présentation du nouveau dispositif d'attribution des sillons, qui s'est tenue le 1^{er} octobre 2003.

VI.— UNE FORTE MOBILISATION POUR LA SECURITE ROUTIERE

A.— UN CHANTIER PRIORITAIRE DU QUINQUENNAT

Lors de son discours du 14 juillet 2002 le Président de la république a fait de la lutte contre l'insécurité routière, première cause de mort violente, l'un des trois chantiers prioritaires de son quinquennat. Le Gouvernement a mis en place un programme d'action et trois comités interministériels de sécurité routière ont permis l'adoption de mesures déterminantes pour améliorer la sécurité.

Avec une baisse de 17,2 % du nombre de tués et de blessés et de 15,9 % des accidents corporels les résultats d'août 2003 comparés à ceux du même mois 2002 confirment les progrès enregistrés.

Il s'agit de passer d'une sécurité passive à une sécurité active qui permette de combattre le sentiment d'impunité des délinquants routiers, l'essentiel n'étant plus la répression des infractions mais l'adoption par tous d'une conduite responsable limitant les risques.

Des contrôles automatisés seront instaurés sur l'ensemble du territoire avec le déploiement de 1000 dispositifs automatiques de contrôle sur une période de trois ans.

Outre de nombreuses campagnes d'information sur les risques au volant, un effort sera mené pour sécuriser les infrastructures avec une amélioration de l'information en temps réel des automobilistes sur l'état des routes (mise en place d'un schéma directeur d'information routière) et une meilleure signalisation des obstacles latéraux et autres dangers présents sur les chaussées.

Il convient par ailleurs de rappeler que l'effort de sécurité a plusieurs sources de financement.

Les contrats Etat-régions du XII^e plan signés en 2000 comportent dans chaque région un volet sécurité, les plans régionaux d'aménagement de sécurité (PRAS). La part Etat de ce volet s'élève globalement à 134 millions d'euros. Avec la participation des collectivités, il s'agit de plus de 300 millions d'euros de travaux de sécurité qui seront réalisés au titre des plans régionaux d'aménagements de sécurité sur le réseau national (le double du XI^e plan).

Il convient d'ajouter les initiatives prises par les collectivités locales pour sécuriser les réseaux dont elles ont la charge. Ainsi le montant consacré aux aménagements de sécurité d'initiative locale (ASIL), qui s'élève chaque année à 12,2 millions d'euros, a été complété en 2002 (comme en 2001) par 3 millions d'euros supplémentaires consacrés aux dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes.

TABLEAU INDIQUANT LA DOTATION 2004 ET PRESENTANT L'EVOLUTION DES CREDITS DE LA DIRECTION DE LA SECURITE ET DE LA SECURITE ROUTIERES

(en millions d'euros)

	PLF 2001	PLF 2002	PLF 2003	PLF 2004
Dépenses ordinaires	59,12	60,35	65,03	68,65
Crédits de paiement	32,25	26,15	37,93	42,90
Total moyens de paiement	91,37	86,50	102,96	111,55
Autorisation de programme	32,25	38,40	43,93	46,00
Total moyens d'engagement	91,37	98,70	108,96	114,65

Source : Ministère des transports.

Le projet de loi de finances 2004 de la DSCR se chiffre à 114,65 millions d'euros. Les moyens d'engagements de la Sécurité Routière en 2004 sont en augmentation de 5 % par rapport à 2003.

B.— LES ACTIONS PRIORITAIRES POUR 2004

L'action de l'Etat est articulée autour de deux grands programmes accompagnés d'un effort important sur la recherche et les études :

- la politique interministérielle de sécurité routière,
- la politique d'exploitation de la route au service de la sécurité, celle-ci ayant également pour objectif d'optimiser l'usage des infrastructures routières.

Conformément aux orientations définies lors du Comité Interministériel de Sécurité Routière du 25 octobre 2000, les priorités de la DSCR sont les suivantes :

- Priorité 1 : Des moyens pour faire connaître les impératifs de sécurité routière

Le Conseil national de sécurité routière, composés de représentant des élus, des associations et des professionnels a été mis en place en décembre 2001. Doté d'un comité scientifique, il peut formuler des propositions, commander des études ou des évaluations des actions menées. (2,29 millions d'euros)

En 2003, la communication sécurité routière à destination du grand public sera poursuivie, dans ses deux volets national et local, en cohérence avec une autre action importante dont les crédits sont fortement augmentés (+27 %) : l'animation et l'information locale, déconcentrée aux Préfets.

- Priorité 2 : Améliorer l'éducation à la sécurité routière et la formation du conducteur

Il s'agit prioritairement de mettre en place un enseignement de la sécurité routière à l'école tout au long de la scolarité (de la maternelle au lycée).

Dans le domaine de la formation du conducteur, deux priorités ont été fixées au titre du budget 2003 pour faire face au nombre croissant des candidats :

– améliorer la qualité de la formation au permis de conduire afin d'accroître le niveau moyen des candidats, et de diminuer ainsi le nombre d'échecs multiples, facteur d'engorgement du système ;

– améliorer les conditions de passage de l'examen du permis de conduire par la généralisation du nouvel examen théorique général (« code »), par la mise en place et la formation d'effectifs plus nombreux (+ 77 inspecteurs en 2003, dans le cadre de l'augmentation de 230 postes décidée en Comité interministériel de sécurité routière (C.I.S.R.) commencée en 200) ainsi que par la rénovation et la construction de centres d'examen.

- Priorité 3 : poursuivre le renforcement de l'efficacité des contrôles et des sanctions

La vitesse, l'alcool, et le non-port des équipements de sécurité (ceinture ou casque) demeurent les principales causes de l'insécurité routière. Il incombe donc de poursuivre la mise en place d'un dispositif de contrôle et de sanctions plus efficace et plus rapide, exerçant un effet dissuasif sur les comportements à risque. Une des priorités est de développer les contrôles automatisés.

Une répression accrue des infractions au Code de la route aura aussi un impact positif :

Au cours des douze derniers mois, la mobilisation gouvernementale autour de la lutte contre l'insécurité routière a d'abord pris la forme d'un renforcement sensible des contrôles routiers, avec un accent mis sur la lutte contre les infractions les plus dangereuses : le nombre de dépistage d'alcoolémie a progressé de 31,2 % et le nombre de contraventions pour excès de vitesse de 31,5 %.

Depuis le début de l'année, les infractions constatées au port de la ceinture et du casque ont augmenté de 41 %. Le nombre de permis retenus ou suspendus a augmenté de 26,5 % pour les excès de vitesse et de 13,7 % pour les alcoolémies par rapport à la même période de l'année précédente.

Il convient aussi de souligner l'apport de plusieurs textes adoptés récemment :

* La loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière (J.O. du 13 juin 2003) donne à l'Etat les moyens de ses ambitions en matière de lutte contre la violence routière. Dès sa publication, les dispositions suivantes sont applicables :

- l'aggravation des peines en cas d'accident mortel ou corporel causé par l'imprudence du conducteur ;

- les faits de blessures involontaires sont plus sévèrement réprimés. L'usager doit être conscient qu'il peut tuer ou causer des dommages corporels du simple fait de conduire un véhicule ;

- la suppression du permis blanc pour une répression accrue des conducteurs ayant eu un comportement dangereux : la loi supprime la possibilité pour le juge d'aménager la peine de suspension du permis de conduire pour des raisons professionnelles, pour les délits routiers les plus graves. (ex : conduite en état alcoolique, grand excès de vitesse, délits de fuite...).

Dans tous ces cas de figure, les usagers pourront voir prononcées à leur encontre les peines suivantes:

- L'obligation de suivre un stage de formation à la sécurité routière ;
- Une interdiction de conduire certains véhicules ;

- L'immobilisation, pendant une durée d'un an au plus, du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction ;
- le durcissement des règles applicables aux récidivistes ;
- la confiscation du véhicule en cas de faute grave ;
- la rétention du permis de conduire en cas d'usage de stupéfiants ;
- l'aggravation des sanctions à l'égard des professionnels commercialisant des détecteurs de radars et des kits de débridage pour cyclomoteurs.

* Le décret n° 2003-642 du 11 juillet 2003 portant application de certaines dispositions de la loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière et modifiant notamment le code pénal, le code de procédure pénale et le code de la route (J.O. du 12 juillet 2003).

Ce décret comporte les dispositions suivantes :

- les modalités du permis probatoire : le permis probatoire sera applicable aux permis de conduire délivrés à compter du 1er mars 2004, le temps nécessaire à la modification du programme informatique du fichier national des permis de conduire ;
- l'instauration des peines complémentaires de suivi d'un stage de sensibilisation à la sécurité routière et d'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur (y compris ceux pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé), en cas de conduite sans permis de conduire et d'excès de vitesse de 30 km/h et plus ;
- les modalités de versement de la consignation ;
- le retrait de 6 points du permis de conduire pour la conduite avec un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8 g/l de sang ;
- l'obligation faite au conducteur dont le permis de conduire aura été invalidé par perte de la totalité des points, deux fois en moins de cinq ans, de repasser la totalité des épreuves de ce permis.

* Le décret n 2003-637 du 9 juillet 2003 relatif à l'extension de l'obligation du port de la ceinture de sécurité aux occupants des autobus et autocars et modifiant le code de la route (J.O. du 10 juillet 2003).

D'autres textes en préparation renforceront encore la politique de sécurité routière comme par exemple le décret étendant l'obligation d'immatriculation aux cyclomoteurs, le décret relatif à la vérification de l'aptitude médicale à la conduite. Il mettra en place l'évaluation médicale de l'aptitude à la conduite des candidats au permis de conduire et des conducteurs âgés de 75 ans et plus. et définira des contre indications médicales à la conduite.

- Priorité 4 : Améliorer la sécurité des infrastructures et des véhicules

Dans le domaine de l'exploitation de la route, il est nécessaire de poursuivre le renouvellement des équipements et la mise en conformité des feux. Par ailleurs, la mise en œuvre des opérations contractualisées du 12^e plan dans 16 grandes agglomérations se poursuit.

La mise en œuvre du schéma directeur d'information routière (SDIR) permettra à terme d'offrir aux usagers d'un réseau trans-européen de 20 000 km, constitué des principales liaisons nationales, une information en temps réel sur la sécurité et les conditions générales de circulation.

Des crédits importants seront par ailleurs consacrés à la mise en place, dans le cadre des contrats de plan Etat-régions, de nouveaux équipements d'exploitation routière bénéficiant à la sécurité.

Il convient de mener des actions de sensibilisation pour faire émerger une culture sécurité routière et impliquer tous les acteurs.

Mis à part le déploiement du contrôle automatisé, il est difficile de fixer des priorités d'actions dans le domaine de la Sécurité Routière. En effet, pour être efficace, la lutte contre l'insécurité routière suppose une intervention concomitante sur les trois éléments de l'accident que sont le conducteur, l'infrastructure et le véhicule. On ne peut pas choisir entre l'un ou l'autre. On est obligé d'agir et sur le conducteur par la formation et la communication, et sur la route, et sur le véhicule.

Les progrès en matière de sécurité routière demandent beaucoup de temps et une mobilisation constante. Le comportement des conducteurs est lent à changer et les résultats sur la sécurisation du réseau routier ne peuvent être constatés immédiatement.

EXAMEN EN COMMISSION

Lors de sa réunion du 14 octobre, la Commission a entendu pour avis M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer et M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer, sur les crédits de leurs départements pour 2004.

En conséquence, vous trouverez, ci-après, les extraits du compte rendu se rapportant au domaine des transports.

Le président Patrick Ollier a tout d'abord rappelé qu'avec 5 milliards d'investissements, le budget de l'Equipement était essentiel sur le plan économique. Il a salué la performance que constituait l'augmentation de près de 10 % de l'investissement par rapport à 2003.

Il a interrogé le ministre sur les suites qui seront données au rapport du Conseil général des ponts et chaussées et de la DATAR sur les infrastructures de transport, après le débat fructueux intervenu au printemps dernier, moment fort de démocratie parlementaire. Il a demandé des précisions au ministre concernant l'avancement des réflexions sur un éventuel établissement public chargé de « catalyser » le financement de ces infrastructures.

Il s'est interrogé sur la manière dont les exigences d'aménagement du territoire sont intégrées dans ces décisions d'investissements.

Enfin, en matière de transport collectif, il s'est fait l'écho des inquiétudes du groupe UMP en regrettant la suppression des subventions aux transports en site propre, alors que la charte de l'environnement est un grand chantier du Gouvernement.

M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer a tout d'abord rappelé qu'il avait retenu, avec Dominique Bussereau et Léon Bertrand trois orientations principales pour ce budget d'action : des moyens budgétaires nouveaux, une dépense optimisée, et, enfin, un ministère en mouvement.

Il a précisé que, en 2004, 22 milliards 960 millions d'euros en moyens de paiement allaient concourir au financement des moyens des services, des interventions économiques et des investissements et 23 milliards 500 millions d'euros en moyens d'engagement, ce qui représente une variation à la hausse respectivement de 2,9 % et de 4,1 % par rapport à 2003.

Il a précisé que, certes, ce n'était pas à périmètre constant puisque le budget général comporte en 2004 deux éléments nouveaux, et a donc apporté les précisions suivantes :

– il s’agit d’une part de l’inscription au budget général de la contribution de l’Etat au désendettement de Réseau Ferré de France (RFF) pour 800 millions d’euros, précédemment affectés à un compte d’affectation spéciale ;

– il s’agit d’autre part du financement des besoins de régénération du réseau ferroviaire par versement d’une subvention d’investissement à hauteur de 675 millions d’euros, alors que précédemment ces investissements étaient partiellement couverts par une dotation en capital.

Il a ensuite rappelé que des moyens budgétaires nouveaux étaient également associés, pour des enjeux majeurs tels que ceux de la sécurité, à des moyens humains supplémentaires, 100 emplois d’inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière et 37 emplois au titre de la sécurité portuaire et maritime étant créés.

Il a précisé que des moyens financiers nouveaux étaient, par ailleurs, consacrés à la sécurité routière, à la sécurité maritime et aux activités littorales et maritimes, au réseau routier, à l’investissement ferroviaire et à la desserte aérienne au service de l’aménagement du territoire en métropole et outre mer.

Le ministre a ensuite indiqué que l’optimisation de la dépense publique avec une obligation de qualité était le deuxième objectif du budget, avec un réexamen, si nécessaire, des mécanismes de financement.

Dans le secteur des infrastructures, il a souligné que priorité était donnée à des réformes de fond, l’exemple le plus significatif étant celui de la réforme du financement par l’Etat du système ferroviaire, précisant que le Gouvernement avait trois objectifs :

– clarifier les relations financières entre l’Etat et les deux établissements publics RFF et SNCF ;

– aider à atteindre l’équilibre de l’activité du gestionnaire de l’infrastructure, RFF ;

– enfin, faire face au service de la dette historique à la charge de RFF.

Le ministre a ensuite abordé le budget du personnel de son ministère pour 2004, précisant que le Gouvernement avait souhaité procéder à un effort indispensable de réexamen systématique des postes budgétaires libérés par les départs en retraite. En conséquence, a-t-il indiqué, le PLF 2004 prévoit une réduction nette de 990 emplois, les secteurs prioritaires étant préservés et des redéploiements effectués si nécessaire.

Il a ensuite exposé la troisième orientation du budget, qui a pour objet de préparer le grand ministère de l’Equipement de demain, en précisant qu’une nouvelle dynamique était engagée dans le cadre de la décentralisation afin d’améliorer la qualité du service public, qu’il relève de l’Etat ou des collectivités territoriales, et pour garantir des conditions optimales de travail aux agents.

Il a rappelé que ce chantier intégrait l'ensemble des processus de réforme, qu'il s'agisse de la mise en œuvre en 2006 de la loi organique relative aux lois de finances, de la réforme des structures de l'Etat ou celle des simplifications administratives.

Le ministre a souligné le fait que, préparer son ministère, c'était aussi savoir s'affranchir du cadre budgétaire annuel et anticiper : le débat sur les infrastructures, les réflexions sur les grandes orientations dans le secteur de la mer, du tourisme ou du logement sont des atouts pour répondre aux attentes du citoyen, tout en intégrant l'obligation de la maîtrise des dépenses publiques. Il a rappelé qu'il était indispensable d'afficher des priorités.

Pour conclure, il a souligné l'importance du ministère de l'Equipement pour la croissance et pour l'emploi de notre pays, précisant que l'on ne pouvait jauger la pertinence des choix budgétaires qu'au regard de leur impact sur la vie économique et sociale française, notamment par leur contribution au développement des entreprises françaises non seulement en favorisant leur activité sur le territoire national, mais aussi à l'étranger par l'appui apporté aux entreprises exportatrices.

Il a précisé que le budget d'investissement du ministère, avec 5 milliards 69 millions d'euros d'autorisations de programme inscrits au budget général, serait l'un des moteurs de la croissance et de l'emploi dans les secteurs du bâtiment, des travaux publics, des transports et du tourisme en 2004, le Gouvernement ayant choisi, malgré les contraintes budgétaires, de privilégier les investissements, et notamment :

- la construction de 80 000 logements locatifs sociaux en profitant de la baisse des taux ;
- la mise en location de 40 000 logements privés grâce au nouveau dispositif fiscal pour l'investissement locatif ;
- un objectif de 100 000 logements en accession sociale à la propriété ;
- et des investissements dans les secteurs routier (+ 5,6 %) et ferroviaire (+ 5 %), notamment dans le cadre des contrats de plan Etat-Régions.

Le ministre a donc estimé que ce budget avait su répondre aux contraintes financières, sans pour autant mettre en cause les grands défis qui nous attendent : les indispensables réformes de structures, les nécessaires simplifications administratives, la préservation de l'emploi et son développement, la mise en œuvre de la décentralisation et le respect de nos engagements européens.

Il s'est dit convaincu que ces défis seraient relevés avec des objectifs clairs et réalistes et l'émergence à tout niveau d'une culture de résultat, tels que l'impose déjà la nouvelle loi organique relative aux lois de finances.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer, a indiqué que l'enveloppe globale des crédits du secrétariat d'Etat aux transports et à la mer dépassait 10 milliards d'euros, dont près de la moitié étaient directement

consacrés aux transports terrestres et maritimes. Il a précisé qu'un regroupement des crédits avait été opéré concernant l'intermodalité conformément à la présentation budgétaire exigée par la loi organique n° 2001-692 du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances, le regroupement correspondant à un programme.

S'agissant de la réforme du système ferroviaire, il a rappelé que l'établissement public Réseau ferré de France (RFF) rémunère la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) comme gestionnaire délégué à hauteur de 2,6 milliards d'euros, tandis que la SNCF doit supporter le coût des péages qu'elle verse à RFF afin d'utiliser ses infrastructures. Il a précisé que ces péages connaîtraient une augmentation annuelle de 60 millions d'euros sur les cinq prochaines années, de façon à assurer à RFF un financement pérenne et stable mettant fin aux à-coups qui ont prévalu jusque là. Il a ajouté que RFF bénéficierait en 2004 du transfert de 800 millions d'euros en crédits de paiement pour alléger sa dette historique et lui permettre d'assurer son futur développement dans une totale transparence.

S'agissant ensuite de la réforme du financement des transports collectifs régionaux, il a souligné l'impossibilité pour l'Etat de faire face à une très forte augmentation des demandes émanant des collectivités territoriales, dont le montant est passé en quelques années de 100 à 900 millions d'euros en raison des nombreux projets de transports collectifs élaborés au niveau local. Il a rappelé que cette évolution avait conduit à une réduction progressive du taux de subvention réel, qui n'atteignait plus que 8 % des dépenses en 2003, contre 15 à 20 % dix ans plus tôt. Il a indiqué que le Gouvernement avait choisi de mettre en place un régime transitoire, tout en confiant une mission de réflexion au vice-président du Groupement des autorités responsables de transport (GART), M. Christian Philip, afin d'imaginer un système de financement clair et pérenne, qui ne dépende pas des variations conjoncturelles propres aux lois de finances.

Il a par ailleurs précisé que le projet de loi de finances pour 2004 autorisait les collectivités territoriales à relever jusqu'à 2 % les taux du versement « transport » sans autorisation ministérielle préalable et prévoyait la mise en place de prêts de la Caisse des dépôts et consignations (CDC) au taux de 4 % pour une durée maximale de 30 ans. Il a en outre annoncé l'octroi, dans la loi de finances rectificative pour 2003, d'une dotation exceptionnelle de 65 millions d'euros destinée à financer les projets en cours de réalisation ou de démarrage.

Il a ensuite estimé que les investissements ferroviaires demeuraient prioritaires. Il a ainsi remarqué que le calendrier très volontariste du TGV Est-européen, qui prévoit la mise en service de la nouvelle ligne dès 2007, serait respecté grâce à une dotation maintenue à 165 millions d'euros. Il a également précisé que l'extension du réseau TGV ferait l'objet d'une réunion du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) en fin d'année. Il a ajouté qu'aucun retard ne serait constaté pour les opérations en cours ou figurant dans les contrats de plan Etat-régions (CPER), l'ensemble des projets disposant des crédits d'étude ou d'APS nécessaires. Il a enfin annoncé que le même effort serait effectué pour poursuivre les travaux concernant le réseau des voies navigables.

S'agissant de l'intermodalité, il a annoncé la reconduction de l'aide de 32 millions d'euros en faveur du transport combiné rail-route, dont 8 millions d'euros permettraient d'expérimenter l'autoroute ferroviaire alpine entre Lyon et Turin. Il a ajouté que la mise en œuvre de ce projet commencerait le 4 novembre prochain, les réticences de la Commission européenne, dues à l'intervention de l'Italie, ayant été à l'origine d'un retard.

S'agissant ensuite de la sécurité maritime, il a observé que, suite à la catastrophe provoquée par le naufrage du *Prestige*, le taux de contrôle des navires était passé de 9,7 % en mai 2002 à plus de 29 % aujourd'hui, ce chiffre permettant de respecter largement l'objectif communautaire de 25 % et de contrôler tous les navires dangereux. Il a estimé que ce résultat était dû au travail réalisé par les inspecteurs maritimes ainsi qu'à la politique de recrutement de vacataires, qui sera poursuivie à l'avenir. Il a enfin souligné que comme le souhaitait M. Jean-Yves Besselat, rapporteur pour avis des crédits de la mer, des dotations étaient prévues pour poursuivre le projet Radarsat, réaliser le second patrouilleur, moderniser les centres opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) et renforcer les lycées maritimes.

S'agissant de la modernisation de la flotte française, il a signalé le maintien de l'allègement des charges sociales patronales, le doublement des aides au cabotage maritime afin de mettre en place les « autoroutes de la mer » qui seront évoquées lors du prochain comité interministériel à l'aménagement et au développement du territoire (CIADT), ainsi que le maintien de la formule du groupement d'intérêt économique (GIE) fiscal, essentielle pour moderniser la flotte française. Il a ajouté que, conformément aux souhaits du rapporteur pour avis, les circulaires nécessaires à l'application du régime de la taxe au tonnage seraient prochainement publiées. En outre, a-t-il indiqué, un projet de loi relatif à la création, au sein du pavillon français, d'un registre international français (RIF) sera présenté au Parlement avant la fin de l'année 2003, ce nouveau registre devant être opérationnel le 1^{er} janvier 2004.

S'agissant enfin des transports aériens, il a rappelé que les ressources propres finançant le budget annexe de l'aviation civile progressaient, cet effort étant indispensable dans la perspective de la prochaine décentralisation de la gestion des aéroports. Il a en outre précisé que l'effort budgétaire de l'Etat en faveur du Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA), qui finance les dessertes aériennes nécessaires à l'aménagement du territoire, serait accru de 75 % en 2004, tandis que la politique de continuité territoriale entre la métropole et l'outre-mer bénéficierait de 30 millions d'euros de crédits supplémentaires.

M. François-Michel Gonnot, rapporteur pour avis, a déclaré qu'il souscrivait pleinement à la présentation du budget 2004 faite par MM. Gilles de Robien et Dominique Bussereau qui est beaucoup plus positive que celle faite par la presse selon laquelle le budget du ministère de l'équipement et des transports est un budget sacrifié et sans ambitions.

Il s'est félicité de l'effort de transparence et de la clarification des concours financiers de l'Etat, notamment pour le secteur ferroviaire. Il a estimé très important que malgré un contexte budgétaire difficile, les investissements qui progressent de

10 % par rapport à 2003, aient pu être maintenus à un niveau très favorable. Il a ensuite souhaité poser quelques questions sur ce budget.

Concernant les péages, il a constaté que l'annonce de leur augmentation avait suscité des réticences et s'est interrogé sur la manière d'améliorer la pertinence économique de ces péages. Il a regretté qu'ils ne reflètent pas mieux l'état d'encombrement des réseaux et qu'ils ne jouent pas pleinement leur rôle d'indicateur économique ; il a par ailleurs estimé souhaitable de créer un observatoire européen des péages afin de permettre à la concurrence entre opérateurs européens, de s'exercer de manière loyale.

Abordant la question du fret ferroviaire, il a souhaité savoir si, à la suite du rapport de MM. Hubert Haenel et François Gerbaud, des décisions avaient été prises sur la réorganisation de cette branche de la SNCF et si l'idée de filialisation avait avancé.

Il a ensuite noté que l'essentiel des réponses avait déjà été apporté concernant les transports collectifs en province mais il s'est interrogé sur les solutions pratiques qui seraient dégagées pour financer les projets déjà lancés.

Abordant la question du financement du réseau routier, il a demandé des précisions sur le transfert de compétence pour la gestion des routes nationales et souhaité savoir si le Gouvernement avait pris position quant à la privatisation des sociétés d'autoroutes. Il a également souhaité connaître le degré d'exécution des contrats de plan Etat-région et il a conclu son propos en s'interrogeant sur la pertinence de la création d'une redevance sur les poids lourds.

S'agissant des transports fluviaux, il a demandé à M. Gilles de Robien s'il était favorable à une augmentation de la taxe hydraulique afin de majorer les ressources propres de VNF et a souhaité savoir à quelle date serait annoncée la décision prise au sujet du canal Seine-Nord.

Abordant une question non financière mais très importante pour la qualité du service public, le service garanti, il s'est enquis de l'avancement des négociations avec les partenaires sociaux. Il a enfin interrogé le ministre sur le calendrier envisagé pour la décentralisation des personnels de l'Équipement.

S'exprimant au nom du groupe UMP, M. Martial Saddier a estimé que le présent projet de loi était constructif dans la mesure où les moyens de paiement progressaient de 2,9 % et les moyens d'engagement de 4,1 %. Il a souligné l'intérêt de l'engagement du Gouvernement en faveur du fret ferroviaire, estimant par ailleurs que la prise en charge par l'Etat de la dette de RFF était une mesure intéressante à condition que l'on tende à terme vers un équilibre. Il s'est en outre félicité de l'augmentation des crédits destinés à la sécurité routière.

Par ailleurs, il a exprimé son soutien au Gouvernement dans sa politique de développement des dessertes aériennes réalisées dans un but d'aménagement du territoire, financée par une augmentation des crédits inscrits au FIATA et une modification de la part de la taxe d'aviation civile qui lui est versée.

Il s'est en outre félicité de la création de 100 postes d'inspecteurs du permis de conduire et de 37 postes liés à la sécurité portuaire et maritime.

Il s'est par ailleurs interrogé sur le point de savoir quel était l'échelon adéquat, national ou bien local, pour la gestion du fret et sur l'imputation budgétaire des crédits du Conseil national du développement durable.

Après s'être félicité du transfert de 30 000 agents dans le cadre de la décentralisation, il s'est interrogé sur la politique de prévention routière active annoncée par le Gouvernement.

En conclusion, il a néanmoins tenu à exprimer l'inquiétude des élus de l'UMP au sujet de la baisse des crédits destinés aux transports collectifs en site propre et au transport fluvial.

M. Maxime Bono, s'exprimant au nom du groupe socialiste sur les crédits des transports terrestres et de la mer, a souligné qu'il portait sur ces derniers une appréciation plus proche de celle de la presse que des propos tenus par M. François-Michel Gonnot. Notant que le ministre annonçait un projet de budget global en croissance de 12,1 %, il a fait observer que cette progression s'expliquait très largement par la budgétisation des concours financiers à Réseau ferré de France (RFF) et que si l'on excluait ces derniers du périmètre budgétaire, les crédits consacrés aux transports n'enregistraient qu'une très faible progression de 1,9 % par rapport à 2003, année déjà marquée par un recul des dotations. Soulignant qu'il était loin de regretter la budgétisation des concours financiers à RFF, il a en revanche déploré que celle-ci soit financée par une augmentation de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) pesant sur le gazole, augmentation dont il a rappelé qu'elle ne faisait guère l'unanimité. Il a regretté que pour financer RFF, le Gouvernement reste fidèle à son principe qui consiste à réduire l'impôt sur le revenu et à augmenter les taxes.

Après avoir salué l'effort consenti en matière de sécurité routière et maritime et notamment le respect de l'engagement du Gouvernement en matière de formation de nouveaux inspecteurs des navires, il a jugé que ce point positif restait insuffisant pour faire adhérer le groupe socialiste au projet de budget des transports. Rappelant les mesures de régulation budgétaire dont avait fait l'objet le budget de 2003, il a craint que le même avenir soit réservé au projet de budget pour 2004 dont il a jugé qu'il était caractérisé par l'abandon de vingt ans de politique active de soutien aux transports collectifs.

Citant le dossier de presse présentant le projet de budget du ministère chargé des transports, qui précise notamment que « *le système d'aide de l'Etat par des subventions d'investissement avait pour effet de réguler et donc d'encadrer les possibilités d'investissement des collectivités territoriales en les subordonnant aux dotations ouvertes au budget de l'Etat. (...) Le Gouvernement, dans un contexte global de (...) renforcement des responsabilités et prérogatives des collectivités territoriales, a décidé de mettre un terme aux subventions individualisées allouées aux collectivités territoriales (...)* », il s'est étonné de cette analyse, soulignant que

les collectivités locales n'avaient jusqu'à présent pas semblé se plaindre du soutien que leur accordait l'Etat.

Il a déploré ce désengagement, alors que le besoin de financement pour les transports collectifs en site propre s'élevait déjà à 300 millions d'euros en 2003 et était loin d'être satisfait par les 114 millions d'euros octroyés. Après avoir souligné l'impact des transports collectifs en site propre en termes d'emplois, des entreprises comme Alstom étant directement concernées, il a rappelé que les aides accordées par l'Etat permettaient de financer une part non négligeable des investissements (jusqu'à 10 %). Il a estimé que le désengagement décidé par le Gouvernement placerait les communes de Strasbourg, Clermont-Ferrand, Montpellier, Lorient, Marseille, Grenoble, Mulhouse et Nice devant une alternative simple : soit réaliser moins de kilomètres en site propre, soit opter pour un moindre réaménagement urbain.

Notant que le Gouvernement avait annoncé la mise en place de prêts bonifiés permettant de financer les opérations en site propre, il signalé que dans le cas de Strasbourg, l'Etat devait accorder un soutien financier de 70 millions d'euros pour une opération d'un montant de 402 millions d'euros ; or, a-t-il estimé, la bonification d'intérêt ne représentera, dans le meilleur des cas, que 10 millions d'euros. Il a par ailleurs jugé que la possibilité de relever le niveau du « versement transports » était illusoire, un seuil ayant été atteint en la matière par de nombreuses collectivités.

Après avoir déploré la disparition des crédits destinés aux plans de déplacements urbains (PDU), M. Maxime Bono a annoncé que le groupe socialiste émettrait un avis défavorable à l'adoption des crédits de l'équipement, des transports terrestres et fluviaux.

M. Gilbert Biessy, s'exprimant au nom du groupe Député-e-s communistes et républicains sur les crédits des transports terrestres et de la mer, a exprimé son désir de réagir face à l'autosatisfaction avec laquelle le budget des transports avait été présenté, en qualifiant de graves les dispositions arrêtées dans le projet de loi de finances pour 2004 en ce qui concerne les transports urbains de province, et plus particulièrement les transports en site propre. Prenant l'exemple de la participation de l'Etat au financement du tramway de Grenoble, il a observé qu'elle s'élevait, pour la dernière tranche en cours, à 8 % en autorisations de programme, ce qui se réduirait probablement à 5 % seulement en crédit de paiement, ce chiffre étant en net recul sur l'effort fait par l'Etat sur les deux premières tranches, à hauteur de 32 % et 16 % respectivement. Il a relevé une contradiction entre ce faible soutien à un moyen de transport non polluant, et l'engagement du Président de la République en faveur du développement durable. Il a rappelé que les municipalités qui s'engageaient dans la construction d'un tramway manifestaient un certain courage, car il était toujours difficile de faire accepter l'affectation d'une partie des voies publiques à ce moyen de transport, mais que les citoyens finissaient toujours par plébisciter ce genre d'initiative. Il a indiqué que cette diminution du soutien de l'Etat touchait au total huit à douze projets d'implantation de tramway en France.

Mme Catherine Vautrin a souhaité interroger les ministres sur la question de savoir si une liaison ferroviaire était envisagée entre Vatry et la liaison TGV-Est,

cette liaison étant très importante pour le désenclavement de la Marne. Elle a fait observer que la ligne TGV-Est serait la première à recevoir une contribution financière des collectivités locales mais elle a estimé que, compte tenu des surcoûts attendus, l'Etat devrait en compenser une partie.

M. Jean-Pierre Grand a demandé des précisions sur le financement du tramway de Montpellier dont les travaux devraient atteindre 420 millions d'euros et dont la réalisation risque d'être mise en cause en raison de la suppression des subventions aux transports collectifs décidée par le Gouvernement. Il a fait remarquer que ces travaux avaient été projetés à la demande du Gouvernement, tout comme pour le tramway de Bordeaux. Rejetant toute possibilité d'augmenter la fiscalité locale par le biais de la taxe professionnelle ou du versement de transport, il a déploré que les efforts financiers demandés aux contribuables parisiens restent stables alors que la pression fiscale augmente fortement en province. Il a conclu son propos en insistant sur la nécessité d'une pluri annualité des aides aux transports publics.

Concernant les transports, M. Daniel Boisserie a rappelé que l'Etat s'était engagé auprès des régions à réaliser le projet de liaison ferroviaire rapide Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT), une variante Limoges-Poitiers ayant en outre été envisagée. Il a estimé que cette liaison Nord-Sud, pourtant indispensable en France, semblait aujourd'hui remise en cause et a jugé cette évolution regrettable.

M. Léonce Deprez, abordant la question des infrastructures, il a demandé à M. Gilles de Robien de confirmer qu'il était très attaché au rôle fondamental joué par les autoroutes dans l'aménagement du territoire et a cité pour exemple le cas des autoroutes A24 et A16.

M. François Brottes a interrogé le ministre sur le respect des engagements financiers de l'Etat dans le cadre du volet routier des contrats de plan, malgré les transferts de compétence bientôt opérés.

Mme Marcelle Ramonet, après avoir reconnu les contraintes financières pesant sur Réseau ferré de France et sur la SNCF, a fait part de son impatience concernant le projet de liaison TGV vers la pointe de la Bretagne, très attendu localement.

Enfin, elle a souhaité savoir s'il était envisagé, dans le cadre du renforcement du cabotage maritime, d'étendre au soutien du transport maritime à courte distance l'utilisation du produit de l'accroissement du taux de la taxe intérieure sur les produits pétroliers pesant sur le gazole, produit qu'il est, pour l'instant, prévu d'affecter au soutien du développement des infrastructures ferroviaires et de transport alternatif.

En réponse aux différents intervenants, M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, a apporté les précisions suivantes :

S'agissant des transports

M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, en réponse à la question du président Ollier sur le devenir de l'audit sur les infrastructures confié au Conseil général des Ponts et chaussées, a précisé qu'un excellent travail avait été réalisé et qu'il avait été utilement complété par les conclusions du rapport de la DATAR.

Il s'est félicité de la qualité du débat parlementaire du printemps dernier qui a révélé l'attachement des parlementaires à la réalisation des infrastructures initialement prévue. Cependant, ce débat a aussi montré qu'il était indispensable de trouver des solutions de financement pérennes pour éviter les fluctuations annuelles liées aux contraintes des lois de finances.

Abordant la question des exigences de l'aménagement du territoire, il s'est déclaré très attaché au respect des grands équilibres géographiques de notre pays et a cité en exemple les projets de franchissement des massifs montagneux et d'amélioration des dessertes est-ouest de notre territoire que le Gouvernement entend poursuivre.

Puis, il a apporté les précisions suivantes :

– le taux d'exécution des contrats de plan Etat-régions était de 35,2 % fin 2002 et devrait atteindre 43,1 % à la fin de l'année ;

– la réflexion est toujours en cours sur les privatisations de sociétés d'autoroutes en concertation avec le ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, en particulier sur la valorisation de ces sociétés. Le montant cumulé des dividendes que devraient verser ces sociétés jusqu'à la fin des concessions est de l'ordre de 34 milliards d'euros, chiffre à rapprocher des moyens nécessaires pour réaliser les grandes infrastructures qui représenteront environ 30 milliards d'euros (5 milliards d'euros pour les autoroutes, 23 milliards d'euros pour le transport ferroviaire et 2 milliards d'euros pour le transport fluvial). Les pouvoirs publics sont probablement plus aptes à optimiser l'utilisation de ces dividendes pour le financement d'infrastructures que des investisseurs privés ;

– en ce qui concerne l'éventuelle institution d'une redevance sur les poids lourds, aucune décision n'a été prise. Serait concerné, le cas échéant, l'ensemble des axes à deux fois deux voies. Cette mesure ne serait, en outre, envisageable que si son coût était répercuté sur les chargeurs – car la compétitivité des transporteurs doit être préservée – et si son produit était utilisé pour améliorer le réseau de transport. La réflexion est toujours en cours sur ce sujet notamment pour évaluer le rendement éventuel de cette redevance au regard des frais de sa gestion, qui semblent assez élevés, notamment pour l'installation du dispositif. L'exemple de l'Allemagne, où une mesure de ce type a été mise en place et où l'on constate de grandes difficultés,

invite à la prudence d'autant que le produit de cette éventuelle redevance ne serait pas du tout comparable en France, à ce qu'il est en Allemagne et que les coûts de gestion seraient supérieurs dans notre pays, compte tenu de la longueur de notre réseau ;

– environ 30 000 agents du ministère de l'équipement, des transports et du logement devraient être transférés aux collectivités locales dans le cadre de la nouvelle phase de la décentralisation en deux étapes. A partir du 1^{er} janvier 2005, les agents actuellement placés sous l'autorité fonctionnelle des présidents de conseils généraux bénéficieront d'un droit d'option. Le même droit sera ensuite ouvert pour les agents affectés à l'entretien du réseau routier structurant qui sera défini dès 2005.

Puis M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer, a apporté les précisions suivantes :

Concernant le secteur ferroviaire

– le tarif des péages ferroviaires reflète déjà l'encombrement des sillons, mais il serait souhaitable que les réalités économiques soient mieux prises en compte et un observatoire européen des péages pourrait certainement apporter des éléments de comparaison utiles, notamment dans le cadre de l'ouverture du marché français à la concurrence ;

– le fret est aujourd'hui une activité qui connaît de grandes difficultés au sein de la SNCF. Le nouveau directeur du fret de cette entreprise présentera au conseil d'administration du 22 octobre prochain un rapport sur cette question sur la base duquel M. Louis Gallois, président de la SNCF, présentera des propositions pour « reprendre la main » sur cette activité faute de quoi le risque est réel de voir, dans vingt ans, des opérateurs étrangers gérer le fret ferroviaire français. Il n'est pas évident qu'une filialisation de l'activité de fret de la SNCF soit nécessaire si un service aussi efficace peut être assuré sans modification des structures juridiques. Il paraît clair que le soutien du fret ferroviaire passe effectivement, comme l'a préconisé le rapport des sénateurs en mission Hubert Haenel et François Gerbaud, par une intervention des régions ;

– concernant le TGV Est, les réflexions sont en cours pour relier Vatry au réseau desservi par le TGV Est. Plus largement, il convient de réfléchir à la connexion des aéroports, notamment celui de Notre-Dame des Landes, au réseau à grande vitesse ;

– le projet de loi de finances pour 2004 prévoit la poursuite des études relatives à l'extension du TGV Ouest, un premier tronçon devant permettre de relier le Mans à Laval. Une décision définitive sera rendue publique dans quelques semaines à l'occasion du prochain CIADT, permettant de disposer d'un calendrier exact ;

– concernant la liaison ferroviaire entre Paris, Orléans, Lyon et Toulouse (POLT), les tests du démonstrateur pendulaire ont été faits avec les vieilles rames du TGV sud-est, alors que la liaison POLT impliquerait l'utilisation des nouvelles rames, plus lourdes, du TGV Atlantique. Par conséquent, le coût initialement

annoncé par la SNCF pour faire penduler des rames sur cette ligne est deux fois inférieur au coût réel. Ce nouvel élément financier, s'il ne remet pas en cause l'opportunité de cette liaison, amène le Gouvernement comme de nombreux élus locaux à prendre en considération la possibilité de la réaliser grâce aux nouveaux trains corail, sans pour l'instant abandonner le projet de liaison POLT ;

– le Gouvernement a insisté auprès de nos partenaires européens pour que le canal Seine Nord figure parmi les projets prioritaires retenus dans le rapport du groupe à haut niveau sur le réseau transeuropéen de transport (RTE) présidé par M. Karel Van Miert. Il convient désormais, sur ce sujet, d'attendre le prochain comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire ;

Concernant le transport fluvial

– le transport fluvial qui, de manière assez incompréhensible compte tenu de sa dimension écologique, semblait victime d'un certain discrédit sous le précédent Gouvernement, bénéficie d'un réel soutien du Gouvernement, qui s'est traduit notamment par un effort budgétaire particulier pour 2004, prenant en compte le fait que ce mode de transport gagne des parts de marché, sans que le déclin du fret ferroviaire puisse expliquer à lui seul cette évolution ;

– le produit de la taxe sur les prélèvements et les rejets d'eau, dite taxe hydraulique, qui est affecté à Voies navigables de France, sera de 81 millions d'euros en 2003. Son taux sera relevé en 2004 sans que l'on connaisse encore le montant de cette augmentation ;

Concernant les transports collectifs

– la relance de l'implantation des tramways date de 1976, sous la présidence de Valéry Giscard d'Estaing, et cette relance avait montré que les Français aimaient le tramway. Mais si les premiers projets correspondaient à des initiatives isolées que l'Etat était fondé à encourager fortement, avec une participation à hauteur de 30 %, l'aide avait déjà été abaissée à 15 % sur la période 2000-2003, avec la multiplication des projets correspondant au total à une charge de 100 millions d'euros. Les programmes aujourd'hui engagés représentent au total 600 millions d'euros et les projets potentiels coûteraient de l'ordre de 900 millions d'euros. Le budget pourra encore supporter la participation de l'Etat en 2004. Mais il convient de réaménager le mode de financement de ces opérations sur des bases pérennes, à partir de 2005, notamment en explorant les possibilités de permettre aux collectivités locales de dégager des ressources propres spécialement affectées, une mission de réflexion ayant été confié sur ce point à M. Philip, premier vice-président du GART ;

– le tramway de Montpellier fera l'objet d'un traitement partiel dans la loi de finances rectificative de fin d'année, afin de garantir la poursuite des travaux ;

– en matière de transports urbains, les différences de traitement entre Paris et sa banlieue et la province ne sont pas en défaveur des régions, contrairement à une opinion répandue. Ainsi, les financements publics pour les transports urbains et inter-urbains sont répartis entre l'Ile-de-France, à hauteur de 27 %, et les autres

régions, à hauteur de 73 %, alors que l’Ile-de-France produit 29 % de la richesse nationale. De même, le prix payé par l’usager représente 34 % du coût en Ile-de-France, contre 24 % en moyenne nationale.

Puis il a abordé des questions diverses :

– la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) est à l’heure actuelle affectée en priorité au désendettement de RFF. Elle pourrait aussi être utilisée pour les « autoroutes de la mer » qui suscitent de grands espoirs. Il convient de réfléchir au financement de ce coûteux système de cabotage, qui devrait bénéficier des mêmes aides européennes que d’autres projets d’infrastructures en matière ferroviaire ou autoroutière ;

– l’action du ministère de l’équipement se conforme à plusieurs titres aux objectifs de développement durable : ainsi, en matière de sécurité routière, les recommandations de conduite prudente ont pour effet de diminuer les émanations de gaz à effet de serre en même temps qu’elles sauvent des vies ; de même, les mesures de diminution des nuisances sonores produites par les aéroports (limitation du trafic nocturne, exclusion des avions bruyants, non réattribution des slots abandonnés) visent directement à améliorer la qualité de l’environnement de vie des riverains.

A l’issue de l’audition de MM. Gilles de Robien et Dominique Bussereau, conformément aux conclusions de son rapporteur pour avis, la commission a émis un *avis favorable à l’adoption des crédits de l’équipement et des transports terrestres pour 2004.*

