



N° 276

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 11 octobre 2007

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES FINANCES, DE L'ÉCONOMIE GÉNÉRALE ET DU PLAN SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2008** (n° 189),

PAR M. GILLES CARREZ,
Rapporteur Général,
Député.

ANNEXE N° 19

ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT DURABLES

TRANSPORTS ROUTIERS, FERROVIAIRES, FLUVIAUX ET MARITIMES

**CONTRÔLE ET SANCTION AUTOMATISÉS DES INFRACTIONS AU
CODE DE LA ROUTE**

Rapporteur spécial : M. Hervé MARITON

Député

SOMMAIRE

	Pages
AVANT-PROPOS	13
SYNTHÈSE	15
CHAPITRE I.– LES RENDEZ-VOUS DE 2008	23
I.– LA MISE EN ŒUVRE DE LA LOI SUR LA CONTINUITÉ DU SERVICE PUBLIC	23
A.– L'ORGANISATION DES NÉGOCIATIONS	24
B.– LA PRÉVENTION DES CONFLITS	25
C.– LES DESSERTES PRIORITAIRES	25
D.– LA PRÉVISIBILITÉ DU SERVICE EN CAS DE PERTURBATION DU TRAFIC OU DE GRÈVE	26
E.– L'INFORMATION ET LE REMBOURSEMENT	27
F.– LA GRÈVE DU 18 OCTOBRE 2007 HORS DU CHAMP DE LA LOI	28
II.– LE CHOIX ET LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	28
A.– LE CHOIX DES INVESTISSEMENTS	29
1.– La révélation des coûts complets par les partenariats publics privés	29
2.– L'internalisation des coûts externes, une tâche difficile mais possible	30
B.– L'AGENCE DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE FRANCE	31
1.– Le mode de décision et les ressources de l'AFITF	32
2.– Intérêt et limites de l'AFITF	33
3.– Les comptes de l'AFITF sur la période 2005-2007	34
4.– Les comptes de l'AFITF en 2008	35
5.– L'équation financière de l'AFITF pour la période 2005 – 2012	37
III.– LE CONTRÔLE PARLEMENTAIRE DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS L'UNION EUROPÉENNE	38
A.– LE POUVOIR D'INITIATIVE PARLEMENTAIRE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS EN FINLANDE	38
B.– LES SECRÉTAIRES D'ÉTAT PARLEMENTAIRES ALLEMANDS	39
C.– LES COMMISSIONS SPÉCIALISÉES : SUÈDE, ROYAUME-UNI ET ITALIE	39
D.– LES SOUS-COMMISSIONS SPÉCIALISÉES EN ESPAGNE ET EN FINLANDE	40

E.– LES LÄNDER ALLEMANDS ROMPUS AUX ARCANES DE LA MISE EN CONCURRENCE.....	40
IV.– LES PROPOSITIONS DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT	41
A.– LES PROPOSITIONS DE LA TABLE RONDE MOBILITÉ ET TRANSPORTS	41
B.– LES ORIENTATIONS RETENUES PAR LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE POUR LES TRANSPORTS	47
V.– L'ÉCOTAXE KILOMÉTRIQUE SUR LES POIDS LOURDS	47
A.– LA TAXE SUR LES POIDS LOURDS EN ALLEMAGNE	48
1.– L'organisation du système	48
2.– Des difficultés politiques limitées	49
3.– Le tarif de la taxe et les recettes.....	51
4.– L'importance stratégique des contrôles.....	52
5.– Les possibilités d'extension du système Toll Collect	53
B.– L'ÉCOTAXE KILOMÉTRIQUE SUR LES POIDS LOURDS EN FRANCE	54
1.– Finances publiques et écotaxe kilométrique sur les poids lourds	54
2.– Le champ d'application de la TPL.....	55
3.– L'économie du projet.....	55
C.– L'ÉCOTAXE KILOMÉTRIQUE SUR LES POIDS LOURDS EN ALSACE.....	56
CHAPITRE II.– LES TRANSPORTS ROUTIERS – PROGRAMME N° 203 RÉSEAU ROUTIER NATIONAL.....	59
I.– LES DONNÉES BUDGÉTAIRES GÉNÉRALES POUR 2008	60
A.– TROIS ACTIONS D'IMPORTANCE INÉGALE	60
B.– LES FONDS DE CONCOURS ET LES ATTRIBUTIONS DE PRODUITS	62
II.– LES ACTEURS	63
A.– L'ORGANISATION NOUVELLE DES SERVICES DE L'ÉTAT	63
B.– LE NOUVEAU CADRE DE LA COOPÉRATION ÉTAT-RÉGIONS POUR LE FINANCEMENT DES ROUTES.....	65
C.– LES SOCIÉTÉS AUTOROUTIÈRES	66
III.– LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES (ACTION N° 1).....	69
A.– LES PROJETS FINANCÉS PAR L'AFITF	69
B.– LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU AUTOROUTIER NON CONCÉDÉ ET DU RÉSEAU ROUTIER	70
C.– LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU AUTOROUTIER CONCÉDÉ.....	71
1.– Mises en service récentes	71
2.– Mises en service prochaines – travaux en cours.....	72

3.– Projets en cours	73
D.– LES INVESTISSEMENTS RÉALISÉS EN 2006	76
E.– LES INDICATEURS DE PERFORMANCE	77
IV.– L'ENTRETIEN ET L'EXPLOITATION DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL (ACTION N°2)	78
A.– LA COMPENSATION PAR L'AFITF DE LA BAISSSE DES CRÉDITS BUDGÉTAIRES	78
B.– LES INDICATEURS DE PERFORMANCE	81
V.– LA POLITIQUE TECHNIQUE, L'ACTION INTERNATIONALE ET LE SOUTIEN AU PROGRAMME (ACTION N°3).....	83
VI.– LES TARIFS DE PÉAGE AUTOROUTIER	84
A.– LES PRINCIPES DE FIXATION DES TARIFS	84
B.– LA MÉTHODE DE DÉTERMINATION DES TARIFS	85
C.– LES LACUNES DE LA MÉTHODE.....	85
CHAPITRE III.- LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE –PROGRAMME N° 207 SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET COMPTE SPÉCIAL, PROGRAMMES N° 751 RADARS ET N° 752 FICHER NATIONAL DU PERMIS DE CONDUIRE	87
I.– LE PROGRAMME N° 207 SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	87
A.– LES GRANDES LIGNES DU PROGRAMME N° 207 SÉCURITÉ ROUTIÈRE	87
B.– LES DEMANDES BUDGÉTAIRES DES DIFFÉRENTES ACTIONS	91
1.– L'observation, la prospective, la réglementation et le soutien au programme – Action n°1.....	91
2.– Les démarches interministérielles et la communication – Action n° 2	91
3.– L'éducation routière – Action n° 3.....	91
4.– La gestion du trafic et information des usagers – Action n° 4.....	91
C. LES INDICATEURS DE PERFORMANCE	92
1.– L'objectif n°1 : <i>Réduire le nombre d'accidents et de tués sur les routes</i>	92
2.– L'objectif n° 2 : <i>Mobiliser l'ensemble de la société sur la sécurité routière</i>	93
3.– L'objectif n° 3 : <i>Améliorer le service du permis de conduire dans le cadre du développement de l'éducation routière tout au long de la vie.....</i>	94
4.– L'objectif n° 4 : <i>Garantir la sécurité des déplacements routiers et améliorer la fluidité du trafic routier</i>	95
II.– LE COMPTE D'AFFECTION SPÉCIALE CONTRÔLE ET SANCTION AUTOMATISÉS DES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE.....	96
A.– LES RECETTES DES AMENDES RADARS	96
B.– LA RÉPARTITION DES RECETTES DU CONTRÔLE AUTOMATISÉ	97
C.– LE COMPTE D'AFFECTION SPÉCIALE CONTRÔLE ET SANCTION AUTOMATISÉS DES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE.....	97

III.– LE PROGRAMME N°751 RADARS	98
A.– LES DEMANDES DE CRÉDITS POUR 2008	99
B.– L’OBJECTIF ET LES INDICATEURS DE PERFORMANCE DU PROGRAMME.....	100
IV.– LE PROGRAMME N°752 FICHER NATIONAL DU PERMIS DE CONDUIRE	101
V.– LES NOUVEAUX CHANTIERS URGENTS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	103
A.– LA LUTTE CONTRE L’ALCOOL AU VOLANT, PREMIER FACTEUR D’ACCIDENTS.....	103
B.– LA RÉFORME DU PERMIS DE CONDUIRE	104
C.– LE DÉVELOPPEMENT ET LA MODERNISATION DU SYSTÈME DE SANCTION ET DE CONTRÔLE DE LA VITESSE.....	105
D.– MODERNISATION DU PARC, RÉGULATION DU TRAFIC ET SÉCURITÉ DES DEUX-ROUES...	106
 CHAPITRE IV.– LES TRANSPORTS FERROVIAIRES ET MARITIMES – PROGRAMME N°226 TRANSPORTS TERRESTRES ET MARITIMES – PROGRAMME N°173 PASSIFS FINANCIERS FERROVIAIRES.....	 109
I.– LES PERSPECTIVES BUDGÉTAIRES POUR 2008	109
A.– LES GRANDES LIGNES DU PROGRAMME N°226 <i>TRANSPORTS TERRESTRES ET MARITIMES</i> POUR 2008.....	109
1.– La priorité donnée aux transports collectifs et ferroviaires	110
2.– Une répartition des effectifs entre les actions inverse de celle des crédits	112
3.– Les objectifs et les indicateurs de performance	113
B.– LES GRANDES LIGNES DU PROGRAMME <i>PASSIFS FINANCIERS FERROVIAIRES</i>	113
1.– Des demandes de crédits en légère diminution	114
2.– Des indicateurs de performance en amélioration	114
II.– LES TRANSPORTS FERROVIAIRES	116
A.– LA DETTE FERROVIAIRE	116
1.– La dette de la SNCF et du SAAD	118
2.– La dette de Réseau ferré de France (RFF).....	119
a) <i>L’augmentation de la dette de RFF de 1997 à 2004</i>	119
b) <i>Les nouvelles perspectives d’évolution de la dette de RFF</i>	120
3.– La contribution de l’État au désendettement du système ferroviaire	121
4.– La gestion de la dette ferroviaire	122
B.– LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET FERROVIAIRES (ACTION N°1)	123
1.– Vue d’ensemble des ressources de l’action n°1.....	123
2.– Les dépenses d’intervention de l’État	124
a) <i>La contribution aux charges d’infrastructure</i>	124

<i>b) La régénération</i>	126
3.– La contribution de l'AFITF	127
4.– La régénération et le développement.....	127
<i>a) Les opérations de développement</i>	127
<i>b) Les opérations de régénération</i>	129
5.– Les indicateurs de performance	130
C.– RFF EN QUÊTE D'UN PLAN À LONG TERME.....	131
1.– La nécessité d'un plan à long terme pour améliorer les résultats	131
2.– Les subventions versées à RFF	132
D.– LA SNCF FACE À DES CHOIX STRATÉGIQUES.....	134
1.– Les contributions au profit de la SNCF.....	135
<i>a) Les contributions de l'État hors exploitation</i>	135
<i>b) Les contributions d'exploitation</i>	136
2.– Les résultats et la stratégie de la SNCF	137
<i>a) La SCNF établissement public</i>	137
<i>b) Le groupe SNCF</i>	139
3.– Le régime spécial des retraites de la SNCF	141
4.– Le Plan Fret.....	142
<i>a) Le Plan Fret 2004-2006</i>	142
<i>b) La réorganisation et ses promesses</i>	143
E.– LA DEUTSCHE BAHN : UNE STRATÉGIE DYNAMIQUE SUR DES BASES NOUVELLES	144
1.– La restructuration du système ferroviaire allemand.....	145
2.– La politique dynamique de croissance interne et externe de la <i>Deutsche Bahn</i>	149
<i>a) L'expansion du trafic de voyageurs</i>	149
<i>b) Un écart croissant avec la France pour le fret ferroviaire</i>	150
3.– La grève des conducteurs de la <i>Deutsche Bahn</i>	152
4.– La privatisation du groupe <i>Deutsche Bahn</i>	152
F.– VERS UNE CONCURRENCE LOYALE ET HARMONISÉE DANS LE FERROVIAIRE	153
1.– Les étapes de l'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire.....	153
2.– L'Agence ferroviaire européenne.....	156
3.– La France et l'ouverture des marchés ferroviaires	157
4.– Vers un régulateur national attaché au développement de la concurrence	157
<i>a) Les barrières à l'entrée de nouveaux concurrents</i>	157
<i>b) Une autorité légère de contrôle de la concurrence</i>	158

III.– LES TRANSPORTS COLLECTIFS	158
A.– LE VERSEMENT DE TRANSPORT	158
1.– Les modalités de calcul et de collecte	159
2.– Des taux en augmentation constante	159
B.– LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN SITE PROPRE	160
C.– LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE (STIF)	162
1.– La réforme du STIF	162
2.– Le budget et les décisions récentes du STIF	163
D.– LA RATP	164
1.– Les résultats pour 2006 et 2007	164
2.– Les concours publics à la RATP hors retraites	165
3.– Les retraites à la RATP	166
a) <i>Les principes du régime de retraite</i>	166
b) <i>Équilibre financier et concours de l'État</i>	167
IV.– LES TRANSPORTS FLUVIAUX ET MARITIMES	168
A.– LES DONNÉES BUDGETAIRES POUR 2008	168
B.– L'ÉVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL EN 2006 ET DÉBUT 2007	170
C.– LA DÉCENTRALISATION EN MATIÈRE DE VOIES NAVIGABLES	171
1.– Les principales caractéristiques de la décentralisation	172
2.– L'état d'avancement des transferts	172
D.– VOIES NAVIGABLES DE FRANCE	173
E.– LE BILAN DES INVESTISSEMENTS RÉALISÉS DANS LE CADRE DES CONTRATS DE PLAN ÉTAT-RÉGIONS ET EN 2006	174
1.– Les contrats de plan État-régions	174
2.– Les investissements de 2006 à 2008	175
F.– LES PORTS	175
V.– LE REPORT MODAL : RÉALISATIONS ET PROJETS	177
A.– L'ÉVOLUTION DU TRAFIC VOYAGEURS ET DU FRET PAR MODE DE TRANSPORT	177
B.– LE REPORT MODAL	181
C.– LES PROJETS ENGAGÉS ET LES PROPOSITIONS DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT	181
1.– Les projets engagés	181
2.– Les projets de ligne à grande vitesse proposés par le Grenelle de l'environnement ...	182
a) <i>Les difficultés de financement de la LGV Le Mans – Rennes</i>	182

<i>b) Le désenclavement LGV du Massif central et transversale LGV</i>	183
3.– Les indicateurs de performance	184
D.– LE CANAL SEINE-NORD-EUROPE	185
D.– CDG EXPRESS	187
E.– LE PROJET LYON-TURIN	187
F.– LES PÉAGES URBAINS	188
G.– LE DÉMARRAGE LENT ET RESTREINT DES AUTOROUTES FERROVIAIRES	188
H.– LES AUTOROUTES DE LA MER	189
CHAPITRE V.– SÉCURITÉ ET AFFAIRES MARITIMES - PROGRAMME N°205	191
I.– LES CRÉDITS DEMANDÉS POUR 2008	191
A.– LES GRANDES LIGNES DU PROGRAMME N° 205 <i>SÉCURITÉ ET AFFAIRES MARITIMES</i>	192
B.– DES EFFECTIFS STABILISÉS	194
C.– NEUF INDICATEURS DE PERFORMANCE POUR CINQ OBJECTIFS	195
II.– LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ MARITIMES – ACTION N°1	195
A.– LA SURVEILLANCE DU TRAFIC MARITIME	197
B.– LA SIGNALISATION MARITIME	197
C.– LE BUREAU D'ENQUÊTES SUR LES ÉVÉNEMENTS DE MER	197
D.– LE SAUVETAGE EN MER	198
III.– LES GENS DE MER ET L'ENSEIGNEMENT MARITIME - ACTION N°2	199
A.– LES CRÉDITS DEMANDÉS POUR 2008	200
B.– DES BESOINS SPÉCIFIQUES DE FORMATION ET DE PROTECTION SOCIALE	200
IV.– LA FLOTTE DE COMMERCE – ACTION N°3	201
A.– LES DEMANDES DE CRÉDITS POUR L'ACTION N°3 <i>FLOTTE DE COMMERCE</i>	201
B.– LE REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS	203
1.– Le registre des Terres australes et antarctiques françaises – 1987-2006	203
2.– Le registre international français	203
C.– LE QUIRAT ET LE GIE	204
1.– Le régime fiscal des quirats	204
2.– Le GIE fiscal de 1998	204
3.– Le GIE fiscal de 2007	205
V.– L'ACTION INTERMINISTÉRIELLE DE LA MER – ACTION N°4	205
A.– LES CRÉDITS DEMANDÉS POUR 2008	206

B.– LES INDEMNISATIONS RELATIVES AUX NAUFRAGES DE L'ERIKA ET DU PRESTIGE.....	207
1.– Les indemnités consécutives au naufrage de l'Erika.....	207
2.– Les indemnités relatives au naufrage du Prestige.....	208
VI.– LE SOUTIEN AU PROGRAMME – ACTION N°5.....	208
VII.– LE « TROISIÈME PAQUET » LÉGISLATIF EUROPÉEN DE SÉCURITÉ MARITIME.....	209
CHAPITRE VI.– AMÉNAGEMENT, URBANISME ET INGÉNIERIE PUBLIQUE (PROGRAMME N°113) ET INFORMATION GÉOGRAPHIQUE ET CARTOGRAPHIQUE (PROGRAMME N°158).....	211
I.– AMÉNAGEMENT, URBANISME ET INGÉNIERIE PUBLIQUE (PROGRAMME N°113).....	211
A.– LES CRÉDITS DEMANDÉS POUR 2008.....	212
B.– LES EFFECTIFS DU PROGRAMME N°113.....	212
C.– LES INDICATEURS DE PERFORMANCE.....	213
1.– L'équilibre de l'aménagement du territoire.....	214
2.– L'organisation de l'espace.....	215
3.– Les pôles de développement urbain.....	215
4.– La qualité de service.....	215
5.– Le soutien aux collectivités territoriales.....	216
6.– L'aide aux autres ministères.....	217
D.– L'ACTION N°1 <i>URBANISME, AMÉNAGEMENT ET PLANIFICATION</i>	217
E.– LE SOUTIEN AU PROGRAMME – ACTION N°6.....	220
F.– LA RÉFORME DU PERMIS DE CONSTRUIRE.....	221
1.– L'impact de la décentralisation en matière d'application du droit des sols.....	221
2.– La réforme du permis de construire.....	222
II.– INFORMATION GÉOGRAPHIQUE ET CARTOGRAPHIQUE (PROGRAMME N°158).....	222
A.– L'INSTITUT GÉOGRAPHIQUE NATIONAL.....	223
1.– Le contrat d'objectifs et de moyens 2000-2006.....	224
2.– Le budget de l'IGN.....	225
3.– Les effectifs de l'IGN.....	226
B.– LES AUTRES INTERVENANTS DU PROGRAMME N°159.....	226
C.– LES OBJECTIFS ET LES INDICATEURS DE PERFORMANCE.....	227
D.– LE PROJET GALILEO.....	228
1.– Le difficile lancement du projet GALILEO.....	229
2.– L'essor des services de localisation et de navigation par satellite.....	230

3.— Les difficiles négociations entre les gouvernements et les industriels des États membres.....	231
EXAMEN EN COMMISSION	233
AMENDEMENTS NON ADOPTÉS PAR LA COMMISSION	239
ANNEXE	241

L'article 49 de la loi organique du 1er août 2001 relative aux lois de finances (LOLF) fixe au 10 octobre la date limite pour le retour des réponses aux questionnaires budgétaires.

À cette date, 77 % des réponses étaient parvenues à votre Rapporteur spécial (*observations de sa part*).

AVANT-PROPOS

Notre commission des Finances a approuvé le budget des transports.

Parce qu'il sert, pour l'essentiel, la modernisation et la création d'infrastructures, indispensables à la croissance et à l'emploi.

Parce qu'il exprime une stratégie de développement durable, respectueuse de l'environnement, poursuivant une politique de basculement modal initiée ces dernières années.

Parce qu'il poursuit l'objectif de l'amélioration de la compétitivité des opérateurs.

C'est aussi un budget de transition, dans l'attente de la traduction concrète des décisions du « Grenelle de l'environnement » et du comité interministériel d'aménagement du territoire à venir.

L'analyse du projet de loi de finances pour 2008 fait alors éclater le décalage considérable entre les moyens disponibles – et même les moyens raisonnablement mobilisables – et les ambitions affichées.

Il faudra alors faire des choix. Force est de constater l'insuffisance de nos méthodes de hiérarchisation technique disponibles et l'absence de cadre transparent de définition des choix politiques.

L'adéquation des moyens et des ambitions, la clarification des chemins de décision, la capacité à préparer, décider et mettre en œuvre des priorités sont à l'ordre du jour.

SYNTHÈSE

Le présent rapport sur les crédits des transports terrestres et maritimes porte sur sept des douze programmes de la mission *Écologie, développement et aménagement durables*. Leurs autorisations d'engagement pour 2008 représentent 62 % du total de la mission en incluant les dépenses de personnel. Les fonds de concours et les attributions de produits dont ces sept programmes bénéficient représentent 95 % du total des contributions apportées à la mission dans son ensemble.

Les programmes pris en compte par le présent rapport sont les suivants :

- Réseau routier national (programme n° 203),
- Sécurité routière (programme n° 207 Sécurité routière, compte d'affectation spéciale Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route, programme n° 751 Radars, programme n° 752 Fichier national du permis de conduire),
- Transports ferroviaires et maritimes (programme n° 226 et programme n° 173 Passifs financiers ferroviaires)
- Sécurité et affaires maritimes (programme n° 205)
- Aménagement, urbanisme et ingénierie publique (programme n° 113) et information géographique et cartographique (programme n° 158).

Les demandes de crédits en autorisations d'engagement pour 2008 sont, par rapport à 2007, en baisse de 10,6 % pour le programme *Réseau routier national*, en augmentation de 25 % pour la *sécurité routière* au sens large en incluant les deux programmes liés, en baisse de 13,4 % pour les *transports terrestres et maritimes*, en baisse de 1,3 % pour la *sécurité et les affaires maritimes* et stable pour les *passifs financiers ferroviaires*.

Mais ces évolutions en autorisations d'engagement ne suffisent pas à donner une image complète des ressources des programmes. En effet, l'une des caractéristiques fondamentales des programmes examinés est l'importance des fonds de concours et des attributions de produits.

Pour les sept programmes relatifs aux transports, ces contributions extrabudgétaires représentent 49 % du total des autorisations d'engagement. A titre d'exemple, pour le programme *Réseau routier national*, le montant des fonds de concours est plus de trois fois supérieur à celui des autorisations d'engagement. Pour le programme *Transports terrestres et maritimes*, les contributions extrabudgétaires représentent 20 % des autorisations d'engagement. Pour autant, les montants prévus pour les fonds de concours et les attributions de produits prévus pour 2008 sont en baisse de 23,6 % par rapport à 2007.

Ce contexte budgétaire ne doit pas être oublié alors que des rendez-vous nombreux sont prévus en 2008.

Le premier rendez-vous est celui de l'entrée en vigueur de la *loi du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs*. La loi appelle à une négociation entre les employeurs et les organisations syndicales représentatives, en vue de la signature d'un accord cadre ou d'un accord de branche pour la prévention des conflits et d'un accord collectif de prévisibilité du service, tout en prévoyant une date butoir, le 1^{er} janvier 2008, et prévoit des mécanismes de substitution en cas d'échec.

À la SNCF, des discussions bilatérales sont organisées avec les huit organisations représentatives. L'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) a lancé des négociations avec l'ensemble des parties prenantes, seules FO et la FNCR ayant refusé leur participation.

Les points délicats des négociations portent sur la définition des dessertes prioritaires que les autorités organisatrices de transport ne veulent pas toujours désigner, sur la déclaration d'intention des salariés dont la mise en pratique doit être efficace et respecter des règles strictes de confidentialité. La grève du 18 octobre dernier, particulièrement dure, n'aurait probablement vu ses effets que très faiblement atténués par la loi du 21 août si celle-ci avait été en vigueur. Mais une amélioration est cependant d'ores et déjà à porter à son actif, la meilleure information des usagers.

Le deuxième rendez-vous de 2008 est le questionnement sur le *financement des infrastructures de transport*. Il n'y aura pas en 2008 de difficultés particulières pour le financement des grands projets. Mais au cours de 2008, devront être choisies et mises en place des solutions pérennes pour 2009 et au-delà. En effet, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France recevra en 2008 la dernière partie, soit 1,46 milliard d'euros, de la dotation exceptionnelle de 4 milliards d'euros provenant de la cession des participations de l'État dans les sociétés d'autoroutes.

Un chiffre est à retenir au sujet de l'AFITF.

Si l'on fait la somme des dépenses de l'AFITF sur la période allant de 2005 au 31 décembre 2012, compte tenu des engagements pris, ses décaissements atteindront 21,5 milliards d'euros. Sur la base des décisions actuelles, y compris le déplafonnement à 226 millions d'euros des versements des recettes des amendes radars, les recettes de l'AFITF seront égales, sur la même période, à 11 milliards d'euros.

L'impassé de financement, pour les projets actuellement arrêtés, est donc de **10,5 milliards d'euros**.

Compte tenu de l'expérience de l'Allemagne en la matière, il apparaît vain de prévoir une contribution à l'AFITF de la future écotaxe kilométrique sur les poids lourds avant 2010. Le produit net de cette taxe est estimé à 800 millions d'euros par an. En tenant compte de cette annuëlle sur trois ans, l'impasse de financement, sur la base des projets actuels, reste d'environ 8 milliards d'euros.

Telle est la situation de l'AFITF avant la mise en pratique des projets issus du Grenelle de l'environnement.

La part de l'État dans le financement des 2 000 km de lignes à grande vitesse nouvelles est évaluée à 16 milliards d'euros, et celle relative aux 1 500 km de nouvelles lignes de tramways et voies de bus protégées, à 4 milliards d'euros. La question est donc posée du financement de 20 milliards d'investissements supplémentaires.

En tout état de cause deux points semblent devoir être améliorés dans l'avenir. En premier lieu, la communication de l'AFITF devra être plus active et ses concours devront être mieux détaillés. Si l'AFITF devait voir son rôle encore accru, alors sans doute sa gouvernance devrait-elle être complétée.

Par ailleurs, il paraît indispensable que les projets d'infrastructures fassent l'objet d'une procédure complète et transparente d'évaluation, pilotée sans doute par le ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables avec le recours à des expertises extérieures.

Autre rendez-vous de 2008, les études et la mise en pratique de l'*écotaxe kilométrique sur les poids lourds*.

L'expérience allemande en la matière étudiée en détail par votre Rapporteur spécial, montre que la mise en oeuvre de cette taxe ne pose pas de problème technique particulier.

Il conviendrait en tout état de cause de tenir compte de l'expérience d'outre-Rhin, et de commencer par la mise en place de la taxe en Alsace, conformément aux dispositions de la loi de finances pour 2005, complétée en 2006 à l'initiative de notre collègue Yves Bur.

Les principes essentiels sont déjà adoptés dans la loi. La taxe serait perçue pour l'utilisation du réseau routier national non concédé. L'administration des douanes et des droits indirects serait en charge des contrôles et du recouvrement de la taxe qui serait faite au profit de la collectivité territoriale propriétaire de la voie routière.

S'agissant du **Réseau routier national**, deux évolutions sont déterminantes pour 2008, d'une part la baisse générale des crédits et, d'autre part, le rôle croissant de l'AFITF à la fois pour le développement du réseau et pour son entretien, la priorité étant donnée à l'entretien du réseau.

Les demandes de crédits pour le programme n° 203 *Réseau routier national* s'élèvent pour 2008, à 473 millions d'euros, en autorisations d'engagement, en diminution de 10,5 % par rapport à 2007. Le programme est composé de trois actions – développement du réseau, entretien du réseau et soutien technique.

Fait majeur, l'action n° 1 *Développement des infrastructures routières* voit son financement totalement reporté sur l'AFITF, avec un montant total de ressources en diminution de près de 35 % par rapport à 2007. L'action n° 2 *Entretien et exploitation* enregistre une baisse de 10,6 % par rapport à 2007 en autorisations d'engagement. Mais les concours de l'AFITF et des collectivités territoriales permettent une augmentation des ressources allouées de 21,3 %.

Un tableau complet des principales opérations de développement du réseau non concédé et du réseau concédé est présenté dans le rapport. Une brève analyse est également présentée sur les causes des augmentations hétérogènes des tarifs de péage autoroutier, montrant que les pouvoirs publics ont les moyens d'y remédier.

La **sécurité routière** fait l'objet du programme n° 207 *Sécurité routière*, du compte spécial *d'affectation* Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route et des programmes n° 751 *Radars* et n° 752 *Fichier national du permis de conduire*.

Même si les autorisations d'engagement du programme n° 207 sont en diminution de 5 % par rapport à 2007, le fait essentiel est l'augmentation de 25 % des ressources cumulées des trois programmes, grâce au programme *Radars*.

Avec environ 2 350 radars en fonctionnement fin 2008, contre 1 500 fin 2006 et 1 850 fin 2007, le produit des amendes forfaitaires devrait atteindre 560 millions d'euros en 2008. Le Compte d'affectation spéciale devrait en recevoir 204 millions d'euros, les communes et leurs groupements 100 millions d'euros et l'AFITF un maximum de 226 millions d'euros. Le compte d'affectation spéciale reversera 192 millions d'euros au programme *Radars* et 12 millions au programme fichier national du permis de conduire.

Une relance du programme radars est donc bien inscrite dans le projet de loi de finances pour 2008. Elle est indispensable : la réduction du nombre de tués lui est largement imputable et la France souffre d'un retard d'équipement important, par rapport au Royaume Uni et à la Suède, par exemple.

Ce programme doit être complété par des actions qualitatives. En particulier, il sera indispensable d'améliorer à la fois les performances des radars mais aussi celles du recouvrement des amendes, en interconnectant au plus vite les fichiers d'immatriculation nationaux avec ceux des autres États membres de l'Union européenne, en particulier avec ceux de l'Allemagne. Par ailleurs, la lutte contre l'alcool au volant devra être renforcée ainsi que les contrôles relatifs à la consommation de stupéfiants. Enfin, une réforme du permis de conduire est nécessaire pour réduire le nombre insupportable de 163 jeunes tués chaque année dans des accidents de la route par million d'habitants, soit deux fois plus que pour l'ensemble de la population.

Le programme *Transports ferroviaires et maritimes* mobilisera en 2008, avec deux milliards d'euros, 48 % des autorisations d'engagement et 22 % des fonds de concours et attributions de produits de l'ensemble des programmes relatifs aux transports. Au sein même de ce programme, la priorité sera donnée aux transports ferroviaires et collectifs, et à la régénération des voies par rapport au développement du réseau.

À cet égard, l'État versera à Réseau ferré de France en 2008 une subvention de régénération d'un milliard d'euros, à laquelle s'ajoutent les 730 millions d'euros de la contribution aux charges d'infrastructure. Au total la subvention de l'État à RFF va atteindre 2,5 milliards d'euros en 2008 contre 2,6 milliards en 2007. Les collectivités territoriales devraient lui verser pour leur part plus de 600 millions d'euros.

S'agissant de la SNCF, le chiffre d'affaires global de l'établissement public a atteint en 2006 un montant de 16,7 milliards d'euros, en augmentation de 4,6 % par rapport à 2005. C'est le dynamisme du trafic voyageurs et des prestations de la SNCF dans les transports publics qui assurent ces bons résultats. En revanche, l'activité fret qui ne représente que 10 % du chiffre d'affaires, a encore été lourdement déficitaire au premier semestre 2007, malgré le Plan Fret 2004-2006. La réorganisation du fret semble toutefois produire quelques améliorations, qui pourraient toutefois être annihilées par l'effet des grèves.

Le chiffre d'affaires du groupe SNCF est ressorti, pour sa part, à 21,8 milliards d'euros, en augmentation de 4,8 %. Les filiales de la SNCF comme Kéolis et Geodis se développent d'une manière satisfaisante. Geodis, en particulier, dont la SNCF ne détient que 43 % du capital, est présent dans tous les secteurs de la logistique.

Le rapport détaille les contributions de l'État à la SNCF, qui atteindront, hors exploitation, 3,5 milliards d'euros en 2008. Retenons par ailleurs que les contributions liées à l'exploitation assurées par l'État sont de 272 millions d'euros en 2007, celles des collectivités publiques étant de 3,6 milliards d'euros.

Le rapport analyse, par ailleurs, la stratégie de développement du groupe *Deutsche Bahn*, engagé dans une stratégie de diversification dans l'ensemble des moyens de transports et dans une croissance externe forte dans le domaine de la logistique, au prix d'un endettement plus élevé que celui de la SNCF.

Si la SNCF occupe une place fondamentale, à la fois sur un plan pratique pour l'économie française et sur un plan financier pour l'État et les collectivités publiques, elle va devoir faire face à la libéralisation des transports ferroviaires en Europe. Il est indispensable que la France s'y prépare en créant au plus vite l'autorité de régulation ferroviaire nationale qui permettra une montée en régime progressive de la concurrence et une amélioration des performances de ce mode de transport de marchandises indispensable à une croissance économique durable.

Les évolutions prévues pour les transports collectifs sont également présentées dans le rapport, notamment au regard de l'augmentation du versement transport, du développement des transports collectifs en site propre, du STIF et de la RATP.

S'agissant des *transports maritimes et fluviaux*, les demandes d'autorisations d'engagement sont en diminution de 17,5 % pour l'action Infrastructures et de 8,9 % pour l'action *Régulation et contrôle*. L'évolution du trafic fluvial est en hausse significative dans sa composante fluvio-maritime (Seine et Rhône principalement) et modérée pour la composante fluviale.

Une tâche essentielle est la sécurisation et l'augmentation du gabarit des voies d'eau principales. Le Canal Seine-Nord Europe dont la réalisation est décidée suite au Grenelle de l'environnement, devrait déboucher sur la signature d'un contrat de partenariat fin 2009, le financement privé pouvant atteindre un tiers ou un quart du total.

L'évolution actuellement constatée pour les crédits des transports fluviaux devra donc être fortement inversée si une nouvelle priorité leur est donnée.

Pour la *sécurité et les affaires maritimes* du programme n° 205, les demandes d'autorisations d'engagement pour 2008 s'élèvent à 132 millions d'euros, en diminution de 1,8 % par rapport à 2008. A titre indicatif, ces crédits ne représenteront que 3 % des crédits alloués aux transports en 2008.

L'action la plus importante en termes de crédits budgétaires pour ce programme est l'action n° 3 *Soutien à la flotte de commerce* dont les autorisations d'engagement augmentent, elles, de 2,4 %. On trouve ensuite l'action n° 1 *Sécurité et sûreté maritimes* qui a pour objet la surveillance et le contrôle de la circulation maritimes.

Malgré la part réduite des crédits du programme, la situation de la flotte de commerce française s'améliore, celle des ports nécessitant une nouvelle réforme pour améliorer leur niveau de productivité par rapport à leurs concurrents.

Compte tenu de leur importance pour les transports, deux programmes supplémentaires font l'objet du présent rapport, le premier ayant trait à l'aménagement, à l'urbanisme et à l'ingénierie et l'autre à l'information géographique et cartographique.

S'agissant du programme n° 113 *Aménagement, urbanisme et ingénierie publique*, doté de 63 millions d'euros en autorisations d'engagement pour 2008, l'action Urbanisme, planification et aménagement représente plus de la moitié des crédits du programme et correspond au soutien aux organismes et réseaux professionnels et aux grandes opérations d'urbanisme, aux interventions foncières et à la planification.

Le programme n° 158 *Information géographique et cartographique* sera doté, pour sa part, de 69 millions d'euros en autorisations d'engagement. Son activité prédominante est la production de l'information géographique. L'Institut géographique national a su moderniser ses activités et développer de nouveaux produits liés à la localisation par satellite.

Le développement de système européen GALILEO, dont les applications se multiplient dans les transports, apparaît comme un vecteur essentiel de développement pour les industries de haute technologie et pour les services à forte valeur ajoutée. Les négociations sur le partage des tâches entre les différents États membres et leurs industriels doivent être impérativement débloquées par les agences spatiales nationales.

*

Au total, la politique des transports est au centre d'une actualité particulièrement riche. Les réalités ne doivent pas être toutefois oubliées.

La priorité ne peut être donnée actuellement qu'à la maintenance des réseaux routiers et ferroviaires.

Pourtant, le financement des projets en cours doit être assuré au-delà de 2008.

Au-delà, la réalisation de nouveaux projets est conditionnée par la capacité à expliciter les choix et par la mise en place de financements innovants et massifs dont la mise au point doit commencer sans délais.

CHAPITRE I.- LES RENDEZ-VOUS DE 2008

La politique des transports est au centre d'une actualité particulièrement riche.

Précédant l'entrée en application au 1^{er} janvier 2007 de la loi du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, le dialogue social est en marche pour améliorer la qualité du service aux usagers.

Par ailleurs, l'évaluation préalable des choix d'investissements dans les grandes infrastructures de transport a récemment fait l'objet de réflexions dont l'importance est d'autant plus grande que le système mis en place avec l'Agence de financement des infrastructures de transport de France semble atteindre ses limites et pose une fois encore la question du contrôle parlementaire sur la politique des transports.

En tant que source majeure d'émissions de gaz à effet de serre, les transports sont enfin au centre de projets d'investissement avancés par le Grenelle de l'environnement et validés, pour certains, par le Président de la République. L'évaluation approfondie des financements nouveaux à y apporter reste à faire.

Il paraît, à cet égard, nécessaire d'examiner, à l'aune de l'expérience allemande, l'intérêt et les limites d'une écotaxe kilométrique sur les poids lourds, en tant que moyen de financement des infrastructures et de rééquilibrage des modes de transport.

I.- LA MISE EN ŒUVRE DE LA LOI SUR LA CONTINUITÉ DU SERVICE PUBLIC

Attendue, bien au-delà des clivages partisans, par plus de soixante-dix pour cent de nos concitoyens, la loi du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs répond à une vraie question, opère un déplacement bienvenu des règles mais n'exprime qu'une volonté politique inaboutie.

Ce texte était absolument nécessaire en raison des responsabilités des collectivités territoriales dans le domaine des transports terrestres réguliers de voyageurs et pour trouver un indispensable compromis entre les deux principes à valeur constitutionnelle du droit de grève et de la continuité du service public.

La loi appelle à une négociation entre les employeurs et les organisations syndicales représentatives, en vue de la signature d'un accord cadre ou d'un accord de branche pour la prévention des conflits et d'un accord collectif de

prévisibilité du service, tout en prévoyant une date butoir, le 1^{er} janvier 2008, et des mécanismes de substitution en cas d'échec.

Au plan national, c'est le ministère de l'Écologie, du développement et de l'aménagement durables (MEDAD) qui pilote la mise en place de la loi du 21 août 2007. La direction générale de la Mer et des transports a ainsi demandé à la SNCF de faire des propositions pour un service adapté aux situations de crise et pour un plan d'information des usagers. Les initiatives des collectivités territoriales, autorités organisatrices de transports, sont suivies avec attention. Début septembre, les régions semblaient prendre un certain retard, ce qui a motivé l'envoi d'une circulaire d'instructions aux préfets pour le cas de la défaillance d'autorités organisatrices.

Les négociations en cours sur la mise en œuvre de la loi augurent bien de sa contribution au renforcement du dialogue social. Conformément aux prévisions, la loi se révèle d'ores et déjà particulièrement utile pour encourager le dialogue social là où il n'est pas toujours la règle et pour améliorer la vie quotidienne des Français quelle que soit leur région d'origine. L'optimisation du service en réponse à la demande concrète des usagers devrait être l'autre apport essentiel de la loi, grâce à la déclaration d'intention des salariés et à la définition des liaisons prioritaires.

A. – L'ORGANISATION DES NÉGOCIATIONS

La SNCF a ouvert trois chantiers, sur la continuité du service, l'information et le droit au remboursement, qui doivent prendre en compte non seulement les faits de grève, mais aussi les incidents d'exploitation et les aléas météorologiques.

Une équipe projet a été constituée à cet effet avec l'aide de consultants externes.

Les discussions avec les autorités organisatrices de transports s'effectuent au cas par cas, celles-ci n'ayant pas toutes des positions identiques. Avec les syndicats, des discussions sont prévues en bilatéral avec les huit organisations représentatives, selon une démarche en deux temps, le premier portant sur la prévention des conflits et le deuxième sur la prévisibilité du service. L'encadrement de la SNCF apparaît fortement mobilisé pour la mise en place des dispositions de la loi du 21 août 2007.

L'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) a lancé, fin septembre 2007, des négociations avec l'ensemble des parties prenantes, afin de parvenir à un accord de branche avant la fin de l'année. Une commission paritaire nationale a été établie, à laquelle participe l'ensemble des syndicats représentatifs, à l'exception de deux d'entre eux opposés au principe même de la loi, FO et la FNCR. Il semble exclu d'obtenir l'accord de tous les syndicats sur l'ensemble des dispositions, celles relatives au dialogue social étant en tout état de cause les

moins conflictuelles. L'objectif de l'UTP reste de parvenir à un accord de branche, avec des dispositions normatives.

B.– LA PRÉVENTION DES CONFLITS

L'article 2 de la loi du 21 août 2007 prévoit qu'un préavis de grève ne peut être déposé avant qu'une négociation préalable soit intervenue entre l'employeur et la ou les organisations syndicales envisageant le dépôt d'un préavis.

La SNCF indique qu'en dépit de la procédure de demande de concertation immédiate (DCI), 84 % des grèves sont déclenchées jusqu'ici sans alarme sociale. La loi du 21 août 2007 rendra obligatoire ce qui, auparavant, était optionnel. Prévue à l'article 6 de la loi, la médiation après le début de la grève représentera une deuxième instance et un recours supplémentaire.

L'UTP propose de reprendre les dispositions mises en place par la RATP pour l'alarme sociale.

C.– LES DESSERTES PRIORITAIRES

Requises par l'article 4 de la loi du 21 août 2007, les dessertes prioritaires en cas de perturbation prévisible du trafic sont en cours de définition. Les entreprises de transport jouent un rôle déterminant dans la démarche. Il s'avère en effet difficile pour les collectivités territoriales d'arrêter des priorités en période pré-électorale. Des propositions seront donc faites par les transporteurs aux autorités organisatrices. En cas de rejet, il reviendra au représentant de l'État d'arrêter lui-même les priorités de desserte.

Pour la SNCF, la définition des dessertes prioritaires a nécessité un réexamen des besoins essentiels des usagers, région par région. Des plans de transport sont préparés à l'intention des autorités organisatrices, mettant en jeu trois niveaux de service. Le niveau S1 correspond au service minimum, égal à 30 % du service habituel sur les TER et le Transilien et 40 % pour les grandes lignes. Le niveau S3 correspond à 70 % sur le TER, 80 % pour les grandes lignes et 50 à 60 % pour le Transilien, le niveau S2 étant intermédiaire. Fait remarquable, les niveaux S1, S2 et S3 sont applicables jusqu'aux mailles locales des réseaux.

Les discussions en cours avec les autorités organisatrices de transports, révèlent les difficultés de certaines d'entre elles pour définir des priorités. Des régions sont en mesure de privilégier, dans le cas de perturbation de trafic, certaines lignes par rapport à d'autres, en fonction des besoins des populations et des moyens de transport alternatifs. A l'inverse, d'autres régions ne s'estiment pas en mesure de moduler les trafics, optant pour des réductions uniformes, d'autant plus faciles à expliquer que les solutions de remplacement font défaut.

En tout état de cause, plusieurs régions ne prendront pas position sur les propositions de la SNCF, laissant ainsi au représentant de l'État la responsabilité de les modifier ou de les approuver.

Quant à elle, l'UTP préconise, d'une part, une réduction uniforme de service tant que les effectifs non grévistes égalent ou dépassent 50 % du total, et, d'autre part, la définition de priorités par les réseaux lorsque les effectifs non grévistes sont inférieurs à 50 %. Les entreprises adhérentes de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) comptent, en effet, une proportion importante de chauffeurs dans leur personnel, environ 70 % contre 40 % à la RATP et 30 % à la SNCF.

Avec le Groupement des autorités responsables de transport (GART), l'UTP entend discuter de l'élaboration des plans de transports, du niveau de service nécessaire pour assurer sa continuité et des dispositifs de substitution.

D.- LA PRÉVISIBILITÉ DU SERVICE EN CAS DE PERTURBATION DU TRAFIC OU DE GRÈVE

À la SNCF, c'est l'article 5 relatif à la déclaration d'intention des salariés en cas de grève, ainsi que ses implications professionnelles, le remplacement des grévistes et la polyvalence, qui suscitent le plus d'interrogations.

Les personnels devront intégrer la possibilité asymétrique de changer de position par rapport à la grève. Un salarié ayant déclaré son intention de faire grève pourra y renoncer. En revanche, un salarié n'ayant pas informé son employeur de son intention de faire grève, sera passible d'une sanction disciplinaire. Certaines organisations syndicales pourraient appeler en conséquence à une déclaration systématique, dont on ne saura pas si elle sera suivie, ce qui pourrait contraindre à réduire le trafic au-delà de ce qui était nécessaire.

Dans le régime précédent, l'agent non gréviste continuait de travailler à son poste. Dans le nouveau régime, afin que la continuité du service soit réalisée, le poste d'un gréviste pourra être occupé temporairement par un non-gréviste, ce qui renforce la pression psychologique sur ce dernier. Par ailleurs, la polyvalence devra être préparée pour les jours de grève par des changements de poste réguliers. Des changements devront donc être apportés à l'organisation du travail. Les tableaux de roulement anticiperont le service minimum, ce qui constituera un véritable changement culturel. L'optimisation des ressources permettra d'éviter qu'un tiers de grévistes entraîne la suppression des deux tiers des trains. Mais en l'absence de réquisition, il sera difficile d'assurer la continuité de service avec plus de la moitié de grévistes.

Pour l'application de l'article 5, la SNCF envisage un dispositif à plusieurs étapes. Les agents seraient informés de l'obligation de déclarer leur intention de participer à une grève. La déclaration individuelle pourrait être effectuée par

courrier, fax, courrier électronique ou par téléphone auprès d'un interlocuteur identifié – responsable opérationnel ou dirigeant de proximité. Ce dernier serait autorisé à transmettre l'information sur les volumes à l'encadrement, au responsable de production régional et aux directions des différentes activités pour choisir le niveau des plans de transport, et sur le personnel non gréviste au dirigeant d'unité pour organiser les réaffectations. Le cas des agents qui, alors qu'ils n'ont pas déclaré participer à la grève, ne répondront pas à la commande qui leur est faite, serait signalé par leur responsable opérationnel à leur dirigeant de proximité, selon les modalités en vigueur en cas d'absence inopinée.

Les déclarations individuelles seraient détruites à l'issue d'un délai de deux mois en cas d'absence de procédure disciplinaire engagée pour défaut de déclaration, ou, dès lors que la procédure disciplinaire ne fait pas apparaître de contestation de l'agent sur ce point.

Le recours à un système informatisé, éventuellement géré par un tiers de confiance, pourrait également être envisagé.

Pour répondre aux obligations de l'article 6 de la loi, le recours à un système informatisé pour la consultation du personnel sur la poursuite de la grève au-delà de 8 jours pourrait être envisagé, avec un procédé de vote par internet ou par téléphone.

Pour l'UTP, deux questions apparaissent sensibles. La confidentialité des déclarations d'intention doit être strictement assurée, ce qui pourrait entraîner l'intervention d'un garant extérieur. Les moyens syndicaux devront être accrus, dans des proportions qui sont discutées par les parties prenantes.

E.– L'INFORMATION ET LE REMBOURSEMENT

La loi du 21 août 2007 est considérée par la SNCF comme une opportunité de faire un saut qualitatif dans sa politique d'information des usagers.

Différentes mesures sont d'ores et déjà adoptées, comme la gratuité des numéros verts, l'information 24 heures à l'avance sur le trafic, l'envoi de SMS et des courriers électroniques gratuits aux abonnés, l'affichage dans les mairies, les établissements scolaires et les entreprises, la diffusion de tracts et la systématisation d'annonces dans la presse.

Ces différents moyens d'information seront mobilisables à tout moment pour d'autres fins.

L'amélioration de l'information relative aux conséquences des travaux sur le trafic est un chantier difficile. Lorsque les dates des travaux sont garanties, les horaires de base sont modifiés. Les difficultés souvent rencontrées pour boucler les budgets de travaux et les retards de réalisation de ceux-ci entraînent des modifications de dates difficiles à prévoir et à communiquer.

Pour les remboursements, le basculement des réservations sur un autre jour sera proposé, ainsi que la prolongation de validité pour les abonnements. Une négociation est en cours avec les autorités organisatrices pour que les remboursements viennent en déduction des pénalités, sauf dans le cas où celles-ci sont réinvesties par les autorités organisatrices dans le système ferroviaire.

L'UTP travaille à la définition du contenu et de la programmation de l'information et des modalités de remboursement des voyageurs, avec la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT).

Pour l'information sur les perturbations de trafic en cas de grève, l'UTP préconise un recours équilibré à l'affichage et aux nouvelles technologies de type SMS, courrier électronique et site Internet. Pour le remboursement, l'allongement des abonnements en cas de grève semble être la meilleure solution.

F.– LA GRÈVE DU 18 OCTOBRE 2007 HORS DU CHAMP DE LA LOI

Si la loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs est entrée en vigueur à la date de la grève du 18 octobre 2007 relative aux régimes spéciaux de retraite dans les transports, ses dispositions ne pouvaient pas s'appliquer à cette date, compte tenu de la période de négociation qu'elle a prévue.

Compte tenu du délai de négociation donné aux partenaires sociaux, ni l'alarme sociale, ni les plans de transport, ni la déclaration individuelle d'intention, ni la réaffectation des personnels n'étaient susceptibles de s'appliquer.

On peut s'interroger sur l'effet qu'aurait eu l'application de la loi du 21 août 2007 à la grève du 18 octobre 2007. Cette grève particulièrement dure, avec 20 trains grandes lignes sur 800, 200 TER sur 3 000 et 200 Transiliens sur 2000, n'aurait probablement vu ses effets volume que très partiellement atténués.

Une amélioration est, cependant, d'ores et déjà à porter à son actif, l'utilisation par la SNCF de nouvelles procédures et de nouveaux moyens d'information des usagers.

II.– LE CHOIX ET LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

La France n'a pas à rougir de ses infrastructures de transport, bien au contraire. L'effort considérable conduit dans les deux dernières décennies semble devoir se poursuivre dans les années à venir, notamment en réponse aux préoccupations de réduction des émissions de CO₂ et de la lutte contre l'effet de serre.

Le choix des infrastructures et les modalités de leur financement revêtiront en conséquence une importance particulière dans un contexte de réduction du déficit des finances publiques.

Il convient de s'interroger sur l'évaluation des choix d'investissements et sur les limites des mécanismes de financement actuels, limites qui devront être dépassées pour assurer la prise en charge de nouveaux projets.

A.– LE CHOIX DES INVESTISSEMENTS

La décision de construire une grande infrastructure de transport est un choix d'investissement en faveur de la mobilité autant qu'en faveur du soutien direct aux activités productives ou aux conditions de vie.

Le choix du mode de transport et du type d'infrastructure repose certes sur l'avantage attendu en termes de mobilité mais aussi sur d'autres critères implicites. Les critères de choix entre les différents types d'infrastructures sont en effet multiples : économiques, sociaux, environnementaux, mais aussi politiques.

En théorie, l'épargne, privilégiant la sécurité au rendement, trouve des opportunités nombreuses dans le financement des infrastructures de transport et pourrait ainsi suppléer les ressources budgétaires si celles-ci faisaient durablement défaut.

La question de la pertinence économique des choix d'investissement reste toutefois entière.

1.– La révélation des coûts complets par les partenariats publics privés

Le coût complet d'une infrastructure est une information de mieux en mieux prise en compte dans la décision d'investissement, de par l'essor des contrats de partenariats qui donnent lieu au versement d'un loyer par la collectivité publique au promoteur de l'infrastructure.

Les contrats de partenariat public-privé ont une vertu pédagogique considérable en révélant les coûts complets d'une infrastructure. Les loyers à acquitter par une collectivité sont en effet calculés en incluant la totalité des dépenses sur la période complète de réalisation et d'utilisation de l'infrastructure. A ce titre, sont pris en compte les coûts d'investissement, les frais financiers correspondant aux emprunts et les coûts d'amortissement et d'entretien.

Dans un schéma classique, quatre entités distinctes sont le plus souvent impliquées : la collectivité maître d'ouvrage, l'entreprise maître d'œuvre, les services technique de l'État ou de la collectivité territoriale et les financeurs. La multiplicité des intervenants peut facilement générer des retards et des coûts additionnels.

Le contrat de partenariat a la vertu de responsabiliser le promoteur de l'infrastructure, interlocuteur unique de la collectivité, pour l'ensemble des aspects du dossier.

En tout état de cause, ce sont les coûts complets sur la totalité de la durée de vie de l'infrastructure, qui sont révélés au donneur d'ordre. Les contrats de partenariat public-privé constituent ainsi une épreuve de vérité, même si les dépenses sont étalées dans le temps par le paiement d'un loyer.

2.- L'internalisation des coûts externes, une tâche difficile mais possible

Un récent rapport du Conseil d'analyse économique, intitulé *Infrastructures de transport, mobilité et croissance*⁽¹⁾, s'est interrogé sur l'intérêt du report modal pour lutter contre l'effet de serre et réduire les émissions des transports.

Le rapport rappelle opportunément que l'objectif réel de la politique des transports devrait être d'assurer une mobilité durable des personnes et des biens et de conduire à des choix d'infrastructures permettant de maximiser le potentiel de croissance économique, tout en prenant en compte les impératifs du développement durable dans ses deux autres composantes sociale et environnementale.

La prise en compte du seul critère de la réduction des émissions de CO₂ pourrait conduire à des choix d'investissement erronés car trop coûteux par rapport à ce seul bénéfice attendu. D'après les auteurs du rapport, un projet comme le canal Seine-Nord Europe, d'un coût initial de 4 milliards d'euros, ne permettrait d'éviter, au mieux, que l'émission de 68 000 tonnes de CO₂ par an. Le seul critère de la réduction des émissions de CO₂ ne suffirait donc pas à justifier un tel investissement.

En réalité, l'analyse économique des choix d'infrastructures de transport doit internaliser un ensemble de coûts : coûts directs mais aussi coûts externes, comme ceux des émissions de CO₂ ou de la pollution de l'air, de la pollution sonore, de la congestion des infrastructures, de la dégradation des sites, du déséquilibre des territoires, etc.

Les modèles d'analyse financière qui privilégient le taux de retour interne des investissements, pour leur comparaison, sont des outils performants. Moyennant une meilleure internalisation des coûts externes dans les modèles, l'analyse économique est aujourd'hui à même de prendre en compte les différentes composantes du choix d'infrastructure.

(1) *Infrastructures de transport, mobilité et croissance*, Michel Didier et Rémy Prud'homme, Conseil d'analyse économique, La Documentation française, Paris 2007.

Il semble d'autant plus nécessaire de renforcer l'expertise préalable à la décision dans le domaine des transports que la lutte contre l'effet de serre pourrait conduire à la multiplication des investissements dans ce domaine.

Il convient dès lors de s'interroger sur le niveau de l'organisation administrative qui pourrait prendre en charge cette fonction. Plusieurs solutions sont possibles.

L'Agence de financement des infrastructures des transports de France (AFITF) pourrait jouer le rôle d'instruction des décisions, à condition d'en renforcer les structures. Le Conseil général des Ponts et chaussées offrirait les meilleures garanties de compétence. Une autorité administrative indépendante pourrait assurer le pluralisme de l'analyse mais rencontrer des difficultés à collecter des informations pratiques et récentes.

Le ministère de l'Écologie, du développement et de l'aménagement durables pourrait aussi prendre en charge l'évaluation des projets, à condition de s'appuyer sur des expertises indépendantes prenant compte tous les paramètres de la décision, en particulier les paramètres économiques et financiers.

Si l'évaluation des projets doit être conduite le plus complètement possible, il n'en reste pas moins que la décision sur le choix des infrastructures de transport reste une décision politique, en ce qu'elle arbitre entre différents besoins collectifs.

On peut se demander à cet égard si l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) créée en 2005 contribue bien éclairer et à mettre en pratique les décisions.

B.- L'AGENCE DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE FRANCE

Établissement public à caractère administratif créé en 2004, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) tire ses recettes de la route. Une dotation en capital de 4 milliards d'euros lui a été versée suite à la cession du capital de l'État dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Ses recettes récurrentes proviennent également de la route.

S'inscrivant au départ dans la perspective tracée par le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, l'AFITF doit contribuer au financement d'infrastructures dont la part de l'État pourrait atteindre 7,5 milliards d'euros sur la période 2005-2012, les trois quarts étant consacrés aux modes ferroviaire, fluvial et maritime.

La mission de l'AFITF a été élargie à deux reprises, en 2006 au financement des contrats de plan État-régions et en 2007 à d'autres projets d'investissement.

Sur un plan financier, il a été heureusement mis fin aux financements croisés du budget général et de l'agence. En 2006, l'agence avait reçu, tant en crédits de paiement qu'en autorisations d'engagement, une subvention pour charges de service public de 153,1 millions d'euros du budget général, au travers du Programme n° 203 *Réseau routier national* et une autre du même montant du Programme n° 226 *Transports terrestres et maritimes*. Cette disposition n'a pas été reconduite en loi de finances initiale pour 2007.

Le décret de création de l'Agence précise que les interventions de cet établissement prennent notamment la forme de subventions d'investissement ou d'avances remboursables et qu'il participe au financement des investissements envisagés dans le cadre des contrats de partenariat définis par l'ordonnance du 17 juin 2004.

1.– Le mode de décision et les ressources de l'AFITF

Le conseil d'administration de l'AFITF est constitué de douze administrateurs comprenant six représentants de l'État, le délégué interministériel à l'Aménagement et à la compétitivité des territoires, le directeur du Budget, le directeur général du Trésor et de la politique économique, le directeur général des Routes, le directeur général de la Mer et des transports et le directeur des Études économiques et de l'évaluation environnementale (ou leurs représentants).

Les six autres administrateurs, un député et un sénateur, deux élus locaux et deux personnalités qualifiées, ont été nommés par décret le 4 janvier 2005. Son président, choisi parmi les membres de ce conseil, a été nommé par décret le 25 janvier 2005.

En application du décret du 26 novembre 2004, le conseil d'administration règle par ses délibérations les affaires de l'établissement, il délibère notamment sur son budget et arrête le compte financier. Dans les conditions et selon les modalités qu'il détermine, le conseil d'administration décide des concours qu'il apporte dans le cadre des missions de l'AFITF. Il autorise également les emprunts dans la limite d'un plafond fixé en loi de finances. Il autorise enfin la conclusion des conventions et marchés. Les délibérations sont prises à la majorité des membres présents. En cas de partage des voix, celle du président est prépondérante.

L'établissement est opérationnel dès le début de l'année 2005.

Les ressources pérennes de l'AFITF ont été renforcées afin de lui permettre de financer les projets décidés lors du CIADT du 18 décembre 2003, la part de l'État dans le volet transports des contrats de plan État-régions et certains engagements de l'État relatifs à des projets de transport collectif en site propre en province, pour une enveloppe de 145 millions d'euros annoncée par le comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires (CIACT) du 14 octobre 2005, enveloppe portée à 170 millions d'euros en mars 2006.

L'article 62 de la loi de finances initiale pour 2006 a ainsi prévu que l'AFITF soit dotée :

- du produit de la redevance domaniale due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes en application du code de la voirie routière ;
- du produit de la taxe d'aménagement du territoire due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes en application de l'article 302 bis ZB du code général des impôts ;
- d'une fraction égale à 40 % du produit des amendes perçues par la voie des systèmes automatiques de contrôle et sanction, dans la limite de 100 millions d'euros.

A partir de 2008, le produit des amendes radars sera déplafonné et porté de 100 millions d'euros à 226 millions d'euros.

Enfin, la décision de cession par l'État de ses participations dans les sociétés d'autoroutes a conduit à verser 4 milliards d'euros à l'AFITF, conformément à la décision du Premier ministre.

2.- Intérêt et limites de l'AFITF

Le rôle clé joué par l'AFITF dans le financement des infrastructures de transport présente plusieurs avantages.

Le conseil d'administration est un lieu de dialogue et d'échanges entre des responsables d'administration centrales aux rôles distincts. La présence d'élus favorise la transparence de l'information.

L'AFITF permet un « fléchage » des crédits, situés hors du champ de la régulation budgétaire et dont le versement n'a pas souffert de retard depuis 2005. La consommation des crédits alloués n'est retardée qu'en cas de difficultés techniques sur les programmes financés. L'AFITF n'a d'ailleurs pas eu à contracter d'emprunt pour financer ses opérations.

L'agence a également effectué un travail important d'approfondissement des solutions nouvelles de financement, en particulier pour les contrats de partenariat. L'AFITF est d'ailleurs habilitée à signer les conventions.

L'AFITF constitue, en tout état de cause, un puissant outil de débudgétisation. La présence de parlementaires à son conseil d'administration atténue certes le dessaisissement du Parlement. Mais le choix de privilégier tel ou tel projet d'infrastructure reste une décision régaliennne dont la représentation nationale n'a à connaître qu'une fois la décision prise.

3.– Les comptes de l'AFITF sur la période 2005-2007

Les comptes de l'AFITF, calculés en trésorerie, permettent de reconstituer la consommation au cours du temps de la dotation exceptionnelle de 4 milliards d'euros qui lui a été versée fin 2005.

En flux de trésorerie, les dépenses de l'AFITF représenteront en 2007, un total de 2,256 milliards en 2007, composées à 99,96 % de dépenses d'intervention, les charges de fonctionnement ne dépassant pas 717 800 euros.

DÉPENSES DE L'AFITF SUR LA PERIODE 2005-2007 CALCULÉES EN FLUX DE TRÉSORERIE

(en euros)

	2005	2006	2007
Charges de personnel	117 372	303 690	374 000
Autres charges de fonctionnement	169 310	127 042	313 800
Dépenses d'intervention	911 658 087	1 685 561 287	2 255 634 954
Acquisitions d'immobilisations	33 179	24 379	30 000
Total des dépenses de l'exercice	911 977 948	1 686 016 398	2 256 352 754

Les recettes de l'AFITF ont d'abord été alimentées, en 2005, par le produit des participations de l'État dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes, à hauteur de 332 millions d'euros. Après la privatisation des sociétés d'autoroutes, la taxe d'aménagement du territoire acquittée par les concessionnaires a pris le relais dès 2006, complétée par une fraction des amendes routières perçues par le système de contrôle-sanction automatisé (voir tableau ci-après).

Le déficit de recettes courantes par rapport aux dépenses est couvert par la consommation de la dotation exceptionnelle, soit 423 millions d'euros en 2005, 848 millions d'euros en 2006 et 1 467 millions d'euros en 2007.

Les chiffres issus des mouvements de trésorerie diffèrent naturellement de ceux du projet annuel de performances, calculés en engagements, puisqu'ils reflètent les sommes décaissées effectivement au cours de l'année.

RECETTES DE L'AFITF SUR LA PÉRIODE 2005-2007 CALCULÉES EN FLUX DE TRÉSORERIE

(en euros)

	2005	2006	2007
Produit de la redevance domaniale autoroutière	155 696 602	162 921 514	168 657 208
Taxe d'aménagement du territoire	0	511 866 367	520 000 000
Produit des participations de l'État dans les concessionnaires d'autoroutes	332 379 514	0	0
Fraction des amendes routières perçues par le contrôle-sanction automatisé	0	100 000 000	100 000 000
Subvention budgétaire	0	62 000 000	0
Produits financiers	328 738	1 102 305	0
Total des recettes de l'exercice	488 404 854	837 890 186	788 657 208
Consommation de la dotation exceptionnelle	423 573 095	848 126 212	1 467 695 546

En conséquence, il reste de la dotation exceptionnelle de 4 milliards d'euros un reliquat de 1 260 605 148 euros exactement, disponible pour 2008.

4.- Les comptes de l'AFITF en 2008

Les ressources de l'AFITF en 2008 devraient s'élever à 2 186 millions d'euros, en baisse de 2,9 % par rapport à 2007.

Pour compenser en partie la forte baisse de la dotation issue de la privatisation des autoroutes, les autres recettes de l'AFITF pour 2008 sont prévues en hausse sensible.

COMPTES PRÉVISIONNELS DE L'AFITF POUR 2008 – RESSOURCES

(en milliers d'euros)

Millions d'euros	Ressources	
	2007	2008
Solde de la dotation issue de la privatisation des sociétés d'autoroute	2007	1 467
	2008	1 260
	Variation (%)	-14,1%
Taxe d'aménagement du territoire	2007	520
	2008	530
	Variation (%)	+1,9%
Redevance domaniale des sociétés concessionnaires d'autoroutes	2007	165
	2008	170
	Variation (%)	+3,0%
Part du produit des amendes forfaitaires	2007	100
	2008	226
	Variation (%)	+126%
Total	2007	2 252
	2008	2 186
	Variation (%)	-2,9%

Le produit de la taxe d'aménagement du territoire devrait augmenter en 2008 de 1,9 % et la redevance domaniale de 3 %.

Le prélèvement sur les amendes forfaitaires sera, par ailleurs, plus que doublé, le solde des recettes de privatisations d'autoroute étant en nette baisse par rapport à 2007.

S'agissant de l'emploi de ses recettes par l'AFITF, il est prévu pour 2008 une hausse du financement des opérations du CIADT (+8,7%) et des autres projets d'investissement (+31,6%), non compensée par la baisse des financements accordés aux projets contractualisés.

COMPTES PRÉVISIONNELS DE L'AFITF POUR 2008 – EMPLOIS PAR TYPE D'OPÉRATIONS

(en millions d'euros)

	Emplois	
	2007	2008
Opérations du CIADT de 2003	2007	784
	2008	852
	Variation (%)	+8,7%
Projets contractualisés	2007	1 110
	2008	971
	Variation (%)	-12,5%
Autres projets d'investissement	2007	275
	2008	362
	Variation (%)	+31,6
Total	2007	2 252
	2008	2 186
	Variation (%)	-2,9%

Fait plus important, le projet annuel de performances pour 2008 indique, qu'en plus des 2 186 millions de dépenses présentées ci-dessus, l'AFITF poursuivra « *les travaux préparatoires à la réalisation du projet de canal Seine-Nord Europe ainsi que les procédures préalables au lancement de la concession de la LGV Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux et à la signature d'un contrat de partenariat sur la réalisation de la rocade L2 à Marseille et du projet franco-espagnol d'autoroute de la mer en Atlantique* ».

Les frais d'études et de consultation correspondants ne sont pas, pour le moment, financés.

COMPTES PRÉVISIONNELS DE L'AFITF POUR 2008 – EMPLOIS PAR MODE

(en millions d'euros)

	Emplois	
	2007	2008
Routes (dont 200 M€ entretien lourd en 2008)	2007	983
	2008	874
	Variation (%)	-11,1%
Fer, Ports, Fluvial, Combiné, Littoral	2007	1 269
	2008	1 312
	Variation (%)	+3,4%
Total	2007	2 252
	2008	2 186
	Variation (%)	-2,9%

Enfin, la répartition modale des financements ne changera pas significativement : de 43,6 % en 2007, la part de la route passera à 40 % en 2008. Si les opérations d'entretien lourd des routes devaient s'imposer, alors des ajustements seraient nécessaires pour les autres postes.

En diminution dans le présent projet de loi de finances, les perspectives financières de l'AFITF sont très tendues.

5.- L'équation financière de l'AFITF pour la période 2005 – 2012

La situation de l'AFITF en 2009 sera encore plus préoccupante, puisque la dotation en capital provenant de la cession de la part de l'État au capital des sociétés concessionnaires d'autoroutes sera épuisée.

Sur la période allant de 2005 au 31 décembre 2012, les décaissements de l'AFITF, pour les projets arrêtés jusqu'à la fin septembre 2007, s'élèveront à 21,5 milliards d'euros.

L'ÉQUATION FINANCIÈRE DE L'AFITF DE 2005 À 2012

(en milliards d'euros)

Recettes cumulées perçues jusqu'au 31/12/2012		Dépenses – décaissements cumulés jusqu'au 31/12/2012	
Recettes récurrentes sur 2006-2012 : Taxe d'aménagement du territoire Redevance domaniale autoroutière Amendes routières par radar automatique	6,45	CIADT du 18 décembre 2003	7,50
		Actualisation du CIADT	1,50
		Besoins complémentaires pour les 35 projets du CIADT	1,50
		Mesures de périmètres (A75, RN7, rail, etc.) hors CIADT	0,90
Subvention budgétaire de 2006	0,06	CPER routiers 2000-2006 engagés en 2005 et 2006	2,65
		CPER routiers 2000-2006 restant à engager	1,65
Ressources de privatisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes	4	Transports publics de province	0,33
		Matériels roulants de la SNCF en Île-de-France (400 millions à verser sur 2007-2015)	0,28
Recettes de 2005	0,49	Contrats de projets 2007-2013	2,40
		Contrats d'itinéraires routiers 2007-2013 (PDMI)	2,50
		Téléphonie ferroviaire GSM-R	0,30
TOTAL	11	TOTAL	21,50

Sur la base des décisions arrêtées fin septembre 2007 intégrant le déplafonnement des versements de recettes des amendes radars à 226 millions

d'euros par an à partir de 2008, les recettes cumulées pour la même période allant de 2005 au 31 décembre 2012 s'élèveront à 11 milliards d'euros.

L'impasse de financement, pour les projets actuellement arrêtés, est donc de 10,5 milliards d'euros.

Il serait vain, en tout état de cause, de prévoir une contribution de la taxe poids lourds au financement de l'AFITF dès 2009, comme tenu des délais juridiques et techniques d'entrée en vigueur de cette taxe.

III.- LE CONTRÔLE PARLEMENTAIRE DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS L'UNION EUROPÉENNE

Le contrôle parlementaire de la politique des transports rencontre plusieurs difficultés d'importance croissante, résultant des fonds de concours, de la décentralisation et des partenariats public privé.

La croissance des fonds de concours et des attributions de produits s'accompagne de changements de structure budgétaire, d'une distinction insuffisamment claire entre les deux catégories de financements et de très importants mouvements de crédits de sens contraire en cours de gestion.

La décentralisation, tant en ce qui concerne les routes nationales d'intérêt local que l'intervention des régions dans le financement des trains express régionaux (TER), pour favorable qu'elle soit dans son principe à un meilleur entretien des réseaux et à des investissements accrus, rend plus difficile l'évaluation de l'effort national en faveur des transports.

Enfin, les contrats de partenariat, entre le public et le privé, en impliquant des loyers versés aux entreprises privées partenaires, constituent des engagements dont il est difficile d'apprécier l'impact à long terme sur les finances publiques.

Pour ces raisons dont certaines, à des titres divers, ne sont pas étrangères aux autres États membres de l'Union européenne, il est apparu utile de rassembler des éléments sur les modalités du contrôle parlementaire sur le secteur des transports, tel qu'il peut être mis en œuvre chez nos partenaires européens.

A.- LE POUVOIR D'INITIATIVE PARLEMENTAIRE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS EN FINLANDE

La République de Finlande est un régime parlementaire dans lequel le Parlement monocaméral *Eduskunta* possède de larges compétences législatives, budgétaires et de contrôle de l'exécutif.

Le Parlement finlandais a la faculté d'initier de grands projets en matière de transport, que le financement sur le budget de l'État n'ait pas encore été prévu

ou qu'il soit déjà autorisé. Le projet est alors incorporé au sein du budget principal, ou bien, le cas échéant, dans un budget supplémentaire dûment motivé.

B.– LES SECRÉTAIRES D'ÉTAT PARLEMENTAIRES ALLEMANDS

En Allemagne, le ministre chargé des transports est le ministre fédéral des Transports, de la construction et du développement urbain (*Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung*) ou BMVBS.

Il est assisté de cinq secrétaires d'État, dont deux sont des fonctionnaires au sommet de leur hiérarchie et trois sont des parlementaires (*Parlamentarische Staatssekretäre*).

Le ministre choisit lui-même les secrétaires d'État parlementaires parmi les députés de son propre parti. Ceux-ci conservent leur mandat pendant l'exercice de leurs fonctions ministérielles. Les secrétaires d'État continuent de siéger au *Bundestag* et de participer aux votes.

Représentant le ministre dans les commissions parlementaires, les secrétaires d'État parlementaires assurent la remontée d'information des parlementaires vers les ministères et assurent la transparence des projets et des décisions ministérielles vis-à-vis du Parlement.

C.– LES COMMISSIONS SPÉCIALISÉES : SUÈDE, ROYAUME-UNI ET ITALIE

Au sein du *Riksdag*, Parlement monocaméral, la Suède dispose, parmi ses quinze commissions, d'une commission spécialisée dans les transports. La commission des transports est actuellement composée de 17 parlementaires, assistés de 6 fonctionnaires.

La commission des transports du *Riksdag* a la responsabilité de suivre, d'analyser et de contrôler l'activité du Gouvernement. Cette activité revêt une intensité particulière lors de l'examen du projet de finances mais se déroule en réalité toute l'année, au moyen d'auditions publiques, de visites, de voyages d'étude et des commandes de travaux à l'extérieur. Comme les autres commissions du *Riksdag*, la commission des transports s'est vu confier en 2001 la mission particulière de suivre et d'évaluer les décisions proprement parlementaires.

Le travail récent le plus important de la commission des transports est l'évaluation du processus de planification des infrastructures de transport. Cette évaluation a été conduite par une équipe composée d'un économiste, d'un spécialiste en sciences sociales et d'un ingénieur spécialisé dans les infrastructures de transports. Le rapport correspondant comprend une étude comparative des processus de planification en vigueur dans d'autres pays.

Le Royaume-uni compte, à la Chambre des Communes, 33 commissions (Select Committees). La commission des transports, créée en 2005, et la commission des comptes publics exercent toutes deux un contrôle parlementaire sur le secteur des transports. La commission des transports, qui compte onze députés et huit fonctionnaires, se saisit elle-même des sujets qu'elle veut traiter. Le Gouvernement doit répondre à ses rapports dans un délai maximum de deux mois. La commission des comptes publics a, pour sa part, publié, neuf rapports sur le secteur des transports depuis 2005. Comme pour les autres commissions, les travaux de la commission des transports ont débouché sur des modifications concrètes de la politique des transports comme la tarification du transport ferroviaire, le partenariat public-privé du métro de Londres. L'agence autoroutière britannique a récemment fait l'objet d'un contrôle financier par la commission des transports.

En Italie, le secteur des transports est au Sénat de la responsabilité de la commission des travaux publics et des communications, et à la Chambre des députés, de la commission des transports, des postes et des télécommunications.

D.– LES SOUS-COMMISSIONS SPÉCIALISÉES EN ESPAGNE ET EN FINLANDE

A noter par ailleurs la pratique relativement fréquente de la *Ponencia* du Congrès des députés et du Sénat espagnols. Il s'agit d'un organe collégial, formé au prorata des groupes politiques au sein de la commission de l'équipement et du logement chargée des transports, qui rapporte sur un projet de loi à la commission elle-même. Celle-ci utilise les travaux de la *Ponencia* pour élaborer son propre texte.

La commission des finances du Parlement finlandais qui délibère sur les budgets principaux et sur les budgets supplémentaires, est divisée en sous-commissions, dont la sous-commission des transports. Cette sous-commission dispose de pouvoirs d'information étendus. A ce titre, la sous-commission des transports peut passer des commandes d'études et de projets au Gouvernement. Les conclusions de la sous-commission sont transmises à la commission des finances puis à la session plénière du Parlement.

E.– LES LÄNDER ALLEMANDS ROMPUS AUX ARCANES DE LA MISE EN CONCURRENCE

Les *Länder* allemands ont des compétences importantes en tant qu'autorités organisatrices de transports, en particulier dans le domaine ferroviaire.

Chaque *Land* est représenté au directoire de la *Deutsche Bahn*.

La mise en concurrence de la *Deutsche Bahn* est désormais la règle pour les appels d'offre relatifs aux transports de voyageurs.

Il est à noter qu'en application de la loi de régionalisation des transports de proximité de voyageurs (*Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs*), les *Länder* reçoivent chaque année environ 6,6 milliards d'euros répartis entre eux par application d'une clé spécifique. Les *Länder* passent ensuite directement les marchés pour les services dont ils estiment avoir besoin.

*

Telles sont quelques-unes des dispositions les plus marquantes en vigueur dans les États membres de l'Union européenne.

Au-delà des institutions particulières, qui ne sont pas nécessairement transposables, il faut sans doute retenir l'amplitude d'investigation du contrôle qui peut aller de mesures spécifiques au processus de planification des infrastructures de transport.

IV.– LES PROPOSITIONS DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

Le Grenelle de l'environnement a consacré l'une de ses tables rondes aux transports, le 24 octobre 2007. Le Président de la République a repris le 25 octobre plusieurs de ces propositions.

A.– LES PROPOSITIONS DE LA TABLE RONDE MOBILITÉ ET TRANSPORTS

Le fac-similé des propositions de la table ronde mobilité et transports figure dans les pages suivantes.



RELEVÉ DE LA PREMIÈRE PARTIE DE LA TABLE RONDE

PROGRAMMES « MOBILITÉ ET TRANSPORTS »

Les enjeux :

Le secteur des transports est responsable d'une part significative de la croissance des gaz à effet de serre en France depuis 1990 :

- ses émissions de CO² ont atteint 139,5 Mt en 2005, soit une hausse de 18 % par rapport à 1990. La route représente plus de 90 % des émissions de CO² du secteur des transports. 83 % des déplacements de personnes et 86 % des transports de marchandises empruntent en effet ce mode/

Une rupture est indispensable : changement radical de stratégie avec une priorité absolue au rail et aux voies navigables pour les nouvelles infrastructures.

Objectif : baisser de 20 % les émissions dans les 12 ans

Mesures opérationnelles :

1. Routes

Les nouvelles infrastructures routières et autoroutières seront limitées à la résolution des cas de sécurité et de congestion, ou d'intérêt local. Ce principe s'appliquera avec bon sens.

2. Doubler les réseaux de lignes à grande vitesse (LGV)

- 2 000 kilomètres de Lignes à Grande Vitesse supplémentaires lancées d'ici à 2020, étude de 2 500 kilomètres supplémentaires à plus long terme.
- Ce programme de LGV fera l'objet d'une concertation (en prenant en compte l'impact sur la biodiversité), d'une négociation d'ici l'été 2008 avec les collectivités territoriales en particulier les régions : priorités, tracés, alternatives à la grande vitesse, clef de financement, avec, en tout état de cause un effort de l'État de 16 Mds €

3. Augmentation de 25 % de la part du ferroviaire d'ici 2012

- Libération de sillons au profit du fret et nouvelles lignes dédiées à priorité fret et mise en place d'une autorité de régulation
- **Promotion du transport combiné**
 - Mise en place de trains longs sur les deux axes Nord-Sud

- Développement des capacités sur l'axe atlantique après la mise en service de la ligne LGV SEA entre Tours et Bordeaux
- Ouverture des sillons aux opérateurs du combiné
- Renouvellement du système d'aide au combiné
- **Création d'autoroutes ferroviaires**
 - Suppression à terme des trajets routiers longue distance (> 500 km) des camions en transit, en particulier le trafic international. Lancement du programme des autoroutes ferroviaires consistant à faire transporter les camions par les trains.
 - Mise en place des deux premières grandes lignes Nord Sud-ouest et Nord-Sud est. Objectif 2020 : 2 millions de camions transférés soit environ 50 % du trafic. Expérimentation sur la ligne Perpignan Luxembourg.
 - Conditions du programme : cadencement optimal d'un train toutes les 15 minutes. 50 millions d'Euros de financement public seront consacrés aux infrastructures et 50 millions aux plates-formes de fret
 - Mobilisation d'un prêt long terme : 800 millions d'euros pour l'achat du matériel adapté.
- Soutien du projet CAREX (TGV Fret), prenant en compte les engagements de La Poste.

4. Mise à niveau du réseau existant

A côté de l'effort des régions, la contribution annuelle de l'État et des établissements publics sera accrue de 400 millions d'euros
= multiplication par 2,5 par rapport à 2004

5. Transports urbains et périphériques

- 1 500 kilomètres de lignes nouvelles de tramways ou de bus protégées venant s'ajouter aux 329 existantes dans les 10 ans. Objectif de report modal équivalent de 18 milliards de Km parcourus par les usagers. Coût des investissements d'infrastructures estimé par le GART : 18 milliards d'Euros. Soutien de l'État demandé : 4 milliards d'Euros.
- Ile-de-France : 70 % des transports se font de banlieue à banlieue. Lancement d'un projet de rocade structurante par un métro automatique autour de Paris (projets Métrophérique ou Arc Express). Concertation avec l'autorité compétente. Prolongement d'Eole vers la Normandie et amélioration de la ligne 13.
- DOM-TOM : mise en place prioritaire des schémas de transports collectifs.

Ce programme fera l'objet d'ici fin 2008 d'une négociation avec les autorités organisatrices de transports et plus globalement avec l'ensemble des collectivités territoriales concernées : définition du programme, des modalités de soutien de l'État et des compétences des autorités organisatrices (transport de marchandises, stationnement, etc...).

6. Mise en place ou amélioration de l'intermodalité des différents modes de transport (TER, parking de délestage, vélos, bus périurbains)

- Coordination entre les autorités organisatrices, les agglomérations, les régions, les départements, l'État pour aboutir à une harmonisation des titres de transport.

7. Réduction massive des émissions du transport aérien (50 %)

- Soutien du progrès technologique et de l'effort de recherche (ACARE) :
 - réduction des consommations unitaires et des nuisances des appareils. Réduction d'ici 2020 de 50 % de la consommation de carburants et des émissions de CO² par les programmes de recherche
 - réduction des émissions d'oxyde d'azote NO_x (de 80 % à l'horizon 2020) ;
 - réduction du bruit de 50 % (moins 10 dB par mouvement) ;
- Renouvellement accéléré des flottes : 20 % des appareils les plus anciens sont responsables de 60 % des émissions.
- Modernisation du contrôle aérien par la mise en place du ciel unique européen : 200 millions d'Euros d'investissement français sur 7 ans dans le programme SESAR (sur un total de 2,1 milliards d'Euros)
- Optimisation de la circulation aérienne (croisière montante, descente continue)
- Programme opérationnel d'optimisation de l'exploitation des dessertes d'aéroports
- Réduction des temps d'attente et de roulage des appareils : objectif de réduction d'Aéroports de Paris de 10 % soit une économie de 10 000 tonnes de CO₂. Réduction des émissions par l'équipement accéléré des aéroports en véhicules propres.
- Production et utilisation d'énergies renouvelables sur site (notamment par géothermie) : objectif aéroport de Paris réduction de 20 % en 2010 et de 40 % en 2030 des consommations énergétiques par passager.
- Infrastructures aéroportuaires : la création de nouvelles infrastructures doit correspondre à un déplacement de trafic pour des raisons environnementales.

8. Programme de développement du transport maritime et fluvial

Transport fluvial

Lancement du projet de canal Seine Nord Europe pour 4 milliards d'Euros. Objectif : 4,5 milliards de tonnes*km reportés sur la voie d'eau, soit 250 000 tonnes de CO₂.

Préparation du débat public sur la liaison Saône Moselle :

Comités de pilotage à mettre en place avec Voies navigables de France, l'État, les régions, les transporteurs routiers, les logisticiens, les industriels.

Renouvellement du plan d'aide à la modernisation de la batellerie.

Autoroutes maritimes :

- Programme de développement massif d'autoroutes maritimes, sur la façade atlantique (France – Espagne) et la Méditerranée (France – Italie, France – Espagne)

Améliorer et aménager l'utilisation des voies existantes

Comités de pilotage à mettre en place avec les opérateurs, les autorités ferroviaires, les utilisateurs, les voies d'eau, afin d'améliorer les modes alternatifs et leur combinaison grâce notamment au transport combiné, aux interfaces notamment portuaires.

9. Véhicules particuliers

La moyenne des émissions du parc automobile français est de 176 g de CO₂/km. L'objectif fixé par le groupe de travail : passer 176 à 130 g à l'horizon 2020.

- Soutien de la France au durcissement de la réglementation communautaire des émissions de CO₂ des véhicules neufs commercialisés (120 g contre 130 g dans les conditions actuelles).
- Mise en place d'une éco-pastille à vocation annuelle sur les nouveaux véhicules avec bonus-malus, le système étant autofinancé. Les bonus-malus sont calculés sur les émissions de CO₂ [et de particules].
- Soutien de l'État à la construction d'un marché de véhicules hybrides et électriques par l'orientation systématique de la recherche, par les avantages fiscaux aux voitures électriques : [5 000 euros] et par la mise en place de commande publique massive de l'État et des différents établissements publics (5 000 en 2008).
- Aide au renouvellement du parc : étude d'une aide de l'État permettant le renouvellement du parc au profit des voitures les moins polluantes, dont les critères en matière de CO₂ et de particules seront renforcés chaque année (modalités à déterminer par un groupe de travail).

- Comportement : définition d'un programme d'éco-conduite nationale. C'est le modèle de La Poste : 60 000 agents – gain : 15 %. Expérimentation de voies réservées sur les autoroutes, les entrées, les agglomérations, pour les transports collectifs, le co-voiturage et les taxis ainsi que la mise en place éventuelle d'une réduction de la vitesse des véhicules.

10. Mécanismes incitatifs

- Mise en place de mécanismes incitatifs. Instauration d'une écotaxe kilométrique sur les poids lourds pour l'utilisation du réseau routier national non concédé. Objectif : mise en place effective en 2010. Modes de compensation via divers mécanismes et reprise en pied de facture. Affectation de cette ressource aux infrastructures ferroviaires (AFITF). Demande de révision de la directive eurovignette en vue d'une meilleure intégration des coûts environnementaux.
- Intégration du transport aérien dans le système européen d'échanges de permis d'émission.
- Étude de la mise en place d'une taxe pour les avions sur les lignes intérieures lorsqu'existe une alternative ferroviaire de même qualité : taxe sur les rotations, ou sur les passagers, ou sur le kérosène.
- Accroissement des programmes dédiés à la recherche.

11. Méthodes de mise en œuvre et de suivi

Six comités de pilotage comprenant tous les partenaires du secteur concerné seront installés mi-décembre.

- Transports ferroviaires longue distance ; État, régions, EFF, SNCF, départements.
- Transports urbains et péri-urbains : État, GART, AMG VF, ARF, collectivités territoriales organisatrices de transport.
- Autoroutes ferroviaires et transport combiné : État, RFF, Régions, opérateurs publics et privés, transporteurs routiers, entreprises utilisatrices du fret ferroviaire.
- Autoroutes maritimes.
- Transport aérien écologique.
- Eco-pastille et renouvellement du parc automobile.
- Mise en place dès le 15 décembre d'un comité de suivi et d'évaluation.
- Points d'étape en 2008 : 15 avril, 15 juillet et 15 octobre.

B.— LES ORIENTATIONS RETENUES PAR LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE POUR LES TRANSPORTS

La priorité pour les nouvelles infrastructures est donnée au rail. La construction d'une nouvelle route ne pourra être décidée que si elle répond à un besoin de sécurité ou a pour but de résoudre un problème de congestion. Le Gouvernement devra redéployer des moyens dans le transport ferroviaire.

2 000 km de nouvelles lignes à grande vitesse devront être lancées d'ici à 2020. La participation de l'État à leur financement sera de 16 milliards d'euros. La part du fret ferroviaire dans le transport de marchandises devra progresser de 25 % d'ici à 2012. Deux grandes lignes nord-sud spécialisées dans le fret ferroviaire seront construites à cet effet. Une taxe spécifique sur les vols aériens intérieurs sera étudiée lorsqu'il existe une alternative ferroviaire.

Les transports urbains feront également l'objet d'investissements importants. 1 500 km de lignes supplémentaires de tramway seront construites dans les grandes villes hors Île-de-France. Le financement par l'État de ces nouvelles lignes s'élèvera à 4 milliards d'euros, pour un investissement total de 17 milliards d'euros.

Le projet de canal Seine-Nord Europe sera effectivement lancé, ainsi que deux autoroutes maritimes sur la façade atlantique.

Une écotaxe kilométrique sur les poids lourds sera créée avant 2010 pour l'utilisation du réseau routier national non concédé. Une baisse de la taxe à l'essieu interviendra, à titre de compensation, pour les camions français.

Les émissions du parc automobile français devront passer de 176 g/km de CO₂ actuellement, en moyenne, à 130 g/km en 2020. La France soutiendra le durcissement de la réglementation réclamé par la Commission européenne. Un système de bonus-malus fondé sur les émissions de CO₂ se traduira par une taxe sur les véhicules les plus polluants et une prime pour les véhicules les plus vertueux.

V.— L'ÉCOTAXE KILOMÉTRIQUE SUR LES POIDS LOURDS

La mise en place d'une écotaxe kilométrique sur les poids lourds est une des mesures adoptées à la suite du Grenelle de l'environnement.

L'Allemagne fournit un exemple réussi de mise en place d'une taxe sur les poids lourds, comme l'a constaté votre Rapporteur spécial, lors d'une mission à Berlin, au cours de laquelle des informations précises ont été collectées tant auprès des pouvoirs publics qu'auprès de l'industriel chargé de la conception et de la collecte de la taxe.

Au reste, sans attendre une décision des pouvoirs publics, la réflexion préalable est bien avancée en France.

Une fois apportées des réponses à différentes questions, la mise en place d'une taxe sur les poids lourds pourrait intervenir, après un délai qui ne doit toutefois pas être sous-estimé.

A.– LA TAXE SUR LES POIDS LOURDS EN ALLEMAGNE

L'Allemagne a mis en place en 2005 une taxe sur les poids lourds circulant sur ses autoroutes. La fonction économique et environnementale de la taxe est de faire payer le coût complet du fret routier, en internalisant ses coûts externes de dégradation des chaussées, de pollution de l'air, de pollution sonore et d'encombrement du trafic.

L'Allemagne, avant de mettre en place la taxe sur les poids lourds, avait, depuis 1994-1995 l'expérience d'une vignette proportionnelle au temps d'utilisation, dont le produit annuel s'élevait à 350 millions d'euros. Lors de l'introduction de cette vignette, il avait été clairement indiqué par les pouvoirs publics que cette vignette laisserait place à une taxe proportionnelle au kilométrage parcouru. Des tests sur l'autoroute A55 près de Bonn ont permis de mettre au point le dispositif technique.

Des discussions longues ont eu lieu avec les associations professionnelles de chargeurs et de transporteurs.

L'acceptation de la taxe a été facilitée par le fait qu'elle repose sur le principe pollueur-payeur. Une autre raison de son acceptation est que la croissance des transports ne pouvait, de l'aveu unanime, être maîtrisée avec des infrastructures inchangées. Un consensus s'est dégagé sur la fonction financière de la taxe sur les poids lourds qui est de contribuer au financement de nouvelles infrastructures de transport, qu'elles soient routières ou alternatives.

1.– L'organisation du système

Le maître d'ouvrage du système est la société Toll Collect, dont le capital est détenu à hauteur de 45 % par Deutsche Telekom, 45 % par Daimler et 10 % par COFIROUTE. Le système a été financé dans le cadre d'un montage de *project financing* sans garanties données aux banques.

Toll Collect a pris à sa charge l'ensemble des coûts d'infrastructures, en particulier l'installation des portiques de contrôle, les dispositifs embarqués, les bornes de péage.

Toll Collect reçoit du gouvernement une rémunération couvrant ses coûts d'exploitation, l'amortissement du système, une marge fixe et une marge proportionnelle au bénéfice du système. L'État contrôle tous les ans les coûts

d'exploitation, une adaptation de la rémunération étant prévue en fonction du kilométrage des parcours et du nombre d'utilisateurs. Si le coût d'exploitation est plus faible que prévu, les économies faites sont partagées à parité par l'État et Toll Collect. Un partage des bénéfices intervient en deçà d'un certain pourcentage, les bénéfices additionnels étant réservés à l'État.

Les recettes du péage sont virées automatiquement sur un compte bloqué auquel seul l'État a accès.

Toll Collect envoie ses factures à l'État, qui, de ce fait, perçoit la totalité des recettes et acquitte tous les frais.

Le paiement de la taxe repose essentiellement sur les dispositifs embarqués ou *On Board Unit (OBU)*, dispositifs automatiques émetteurs-récepteurs qui se mettent en marche dès le démarrage du moteur, et assurent le calcul, la saisie et le prélèvement automatiques de la taxe. Les OBU utilisent des signaux GPS, possèdent une cartographie embarquée et communiquent par liaisons téléphoniques GSM avec des relais stationnaires. Les autoroutes ont été cartographiées en sections. Les nouvelles sections et les nouveaux tarifs sont mis à jour en ligne sur les OBU.

Le tarif de péage est fonction de la distance parcourue, de la classe de pollution et du nombre d'essieux du véhicule.

Le gouvernement a fait le choix de faire fournir gratuitement les dispositifs embarqués par Toll Collect. Le coût d'un OBU est passé de 500 euros à 300 euros, le temps d'installation de l'équipement à bord étant aujourd'hui d'un quart d'heure.

Pour les utilisateurs ne possédant pas de dispositif embarqué, la saisie du parcours et le paiement du péage peut s'effectuer par Internet ou sur l'une des 3 500 bornes installées en Allemagne, la plupart à 10 km de l'entrée des autoroutes et dans les neuf pays limitrophes. La saisie du parcours et le paiement du péage peuvent se faire à l'avance.

Les données échangées par voie hertzienne sont cryptées. Les informations utilisées par le calcul des péages sont exclusivement réservées à cet usage. Pour le moment, la communication des données collectées est strictement interdite, y compris au ministère de l'intérieur pour des enquêtes en cas d'accidents.

2.— Des difficultés politiques limitées

Contrairement à ce que redoutaient les pouvoirs publics allemands, la création d'une taxe sur les poids lourds dite *LKW Maut* n'a pas soulevé de difficultés politiques particulières.

Au plan sectoriel, les réticences de départ ont essentiellement concerné les modalités d'application de la taxe.

Au démarrage du système, les transporteurs ont craint que l'installation des dispositifs embarqués immobilise trop longtemps les camions. Au départ, les dispositifs embarqués devaient assurer 60 % des saisies et les terminaux d'enregistrement manuel 40 %. La concurrence a toutefois entraîné une demande rapidement croissante d'appareils embarqués, plus rentables pour les entreprises. Le taux d'équipement a ainsi atteint 80 % des poids lourds à l'entrée en vigueur de la taxe et s'élève à 90 % aujourd'hui. Le taux d'équipement des poids lourds étrangers circulant en Allemagne est d'autant plus élevé que leurs passages sont réguliers. On compte actuellement 20 000 poids lourds autrichiens équipés d'OBU.

Le contournement du système de taxe sur les poids lourds a été chiffré dès le départ à hauteur de 5 à 7 % de la recette totale. Les autoroutes en Allemagne étant gratuites, le contournement consiste à emprunter le réseau routier fédéral. La transposition en France de ce modèle n'est pas possible, la grande majorité des autoroutes étant à péage. On peut, en revanche, craindre, en France, le phénomène inverse de celui de l'Allemagne, à savoir un report de la circulation des routes nationales et départementales vers les autoroutes, accélérant leur saturation.

Certaines régions ont subi davantage que d'autres le phénomène du contournement, là où le réseau routier fédéral est de qualité et permet de raccourcir la longueur du trajet. Dans ce cas, le contournement a pu atteindre 8 % du total. Certaines régions ont protesté contre les nuisances nouvelles dues à une circulation accrue sur le réseau fédéral. D'autres, éloignées et en difficultés économiques comme la Saxe Anhalt, ont redouté la hausse du coût du transport pour leurs activités productives.

Le contournement des péages, en allongeant les itinéraires, s'est révélé finalement plus onéreux que le péage lui-même, en augmentant la consommation de carburants et les dépenses de personnel.

Le péage ne s'appliquant pas aux véhicules de moins de 12 tonnes, le parc de véhicules de 11 tonnes est passé de 5 000 à 7 000 utilitaires. Mais le remplacement d'un poids lourd de 40 tonnes par quatre utilitaires de 11 tonnes s'est avéré plus coûteux en investissement et en fonctionnement avec quatre chauffeurs au lieu d'un. La modulation du péage en fonction du tonnage du véhicule n'a pas été retenue. La vignette antérieurement en vigueur était réservée aux poids lourds de plus de douze tonnes, qui sont restés l'objectif des nouvelles dispositions.

Le trafic de poids lourds en Allemagne est constitué aux deux tiers de camions allemands et d'un tiers de poids lourds étrangers. L'imposition de la taxe aux poids lourds étrangers est telle que ceux-ci contribuent au tiers des recettes, ce qui a contribué à l'acceptation du système.

3.– Le tarif de la taxe et les recettes

Sur la base de calculs théoriques complexes, la taxe a d'abord été fixée à 50 centimes d'euro par kilomètre, ce qui a déclenché des oppositions fortes des usagers.

Après négociation, la taxe a été fixée au taux moyen de 13,5 centimes d'euros par kilomètre. En pratique, il s'avère que le coût de la taxe est assumé à hauteur d'un tiers par le chargeur, d'un tiers par le transporteur et d'un tiers par le client final. Mais cette répartition dépend du niveau de concurrence. Lors du lancement de la taxe, les chargeurs étaient en position de force et ont pu répercuter la charge de la taxe sur les transporteurs, ceux-ci la répercutant en partie sur les clients. Puis, la demande de transport ayant augmenté, les transporteurs se sont trouvés en situation de force, faisant supporter la taxe par les chargeurs et les clients finals.

Le produit brut de la taxe est aujourd'hui de 3 milliards d'euros, coûts de fonctionnement du système non déduits (voir tableau ci-après).

LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU SYSTÈME TOLL COLLECT

	2005	2006	1 ^{er} semestre 2007
Nombre de sociétés enregistrées	109 100	118 200	110 000
Nombre de véhicules enregistrés	736 300	846 500	873 800
Nombre d' <i>On Bord Units</i> installées	482 300	546 000	581 200
Part du mode automatique	86 %	90 %	90 %
Taux de précision du système automatique	99 %	99,75 %	99,75 %
Kilomètres parcourus	23 900 000 000	25 800 000 000	13 500 000 000
Poids lourds contrôlés en millions	17 600 000	18 200 000	7 500 000
Recettes de péages en milliards d'euros	2,87	3,08	1,62

Le coût direct de fonctionnement est d'un montant de 600 millions d'euros par an versés au prestataire Toll Collect, un montant jugé trop élevé par certains parlementaires. Les autres coûts du contrôle mobile des usagers par l'État et les coûts de contrôle du gestionnaire du service sont pris en charge par le budget de l'État.

Les dispositifs de contrôle peuvent distinguer les véhicules selon le nombre d'essieux. Les poids lourds appartiennent à différentes catégories (classe 1 à 6) selon leurs niveaux d'émissions. Le niveau de la taxe varie en fonction de la catégorie d'appartenance.

L'entrée en vigueur de la taxe s'est accompagnée d'une croissance du nombre de véhicules à la consommation en carburants et aux émissions réduites, le taux de renouvellement du parc de poids lourds étant de 10 % par an.

La taxation des poids lourds fait partie des taxes qui induisent une modification des comportements et une diminution des recettes, ce qui est conforme à son objectif. De fait, les pouvoirs publics allemands ont mis à l'étude une révision du tarif de la taxe, qui devrait éviter la baisse des recettes. Une augmentation d'un centime au kilomètre de ce tarif assure 300 millions d'euros supplémentaires.

Fixée à 13,5 centimes d'euros au kilomètre, le montant réel de la taxe s'est rapidement établi à 12,5 centimes d'euros par kilomètre en moyenne, du fait des progrès effectués sur les moteurs. A la mi-2007, la valeur moyenne de la taxe acquittée était de 11,9 centimes au kilomètre pour les véhicules les plus modernes. C'est pourquoi une majoration d'un centime a été appliquée en septembre 2007.

4.- L'importance stratégique des contrôles

La surveillance et le contrôle sont indispensables pour la pérennité du système de taxation des poids lourds.

Sur la base de l'expérience acquise avec la vignette et avec les transports de proximité, le taux d'infraction anticipé était de 5 %. La fraude est doublement dangereuse pour le système de taxe sur les poids lourds, en ce qu'elle réduit les recettes et qu'elle introduit, si elle est excessive, une inégalité de traitement entre les contribuables sur laquelle les tribunaux pourraient se fonder pour invalider l'ensemble du système de taxation.

D'où les différents niveaux de contrôle mis en place.

Une unité du ministère des transports vérifie mensuellement la gestion du maître d'ouvrage, qui satisfait en moyenne 99 % des critères. Le contrat signé par l'État et le maître d'ouvrage comporte un bonus de rémunération pour celui-ci lorsque la performance dépasse 99 % et un malus en dessous.

Le contrôle des usagers est réalisé à parité par des dispositifs statiques ou mobiles.

Les contrôles statiques sont opérés par 300 portiques autoroutiers, gérés par le maître d'ouvrage Toll Collect. Ces portiques sont capables de contrôler le nombre d'essieux sans boucle au sol. La saisie des informations et les calculs de contrôle s'effectuent en moins d'une seconde. Des caméras flashent les plaques d'immatriculation des véhicules non enregistrés. En aval des portiques, se trouvent des aires de stationnement où les agents du BAG, Office fédéral pour les transports des marchandises, arrêtent les contrevenants.

Les contrôles mobiles sont réalisés dans le flux de circulation par des véhicules équipés de matériels pouvant vérifier à distance le fonctionnement des OBU (*On Board Unit*) et le paiement du péage.

Sur les 12 000 km d'autoroutes, circulent ainsi 82 véhicules banalisés, appartenant au BAG, équipés par Toll Collect, et servis par 500 de ses agents. En cas d'infraction, ceux-ci arrêtent le camion dont le chauffeur doit acquitter immédiatement une amende constituée du remboursement du péage, d'une surtaxe et d'un versement de sécurité.

Au total, 18 millions de véhicules sont contrôlés chaque année, dont 9 millions par les portiques de Toll Collect et 9 millions par le BAG. Le nombre de parcours de poids lourds s'élevant à 180 millions par an, le contrôle de 10 % des parcours est, selon le ministère des transports, suffisant pour assurer la pérennité du système de taxation.

Le taux d'infraction est actuellement estimé à 2 %. En cas de contrôle, le fraudeur s'expose, pour une première infraction, à une amende de 200 à 400 euros, supérieure dans tous les cas au coût de la taxe.

Les appareils embarqués donnent une connaissance totale du véhicule, de son immatriculation et de l'entreprise à laquelle il appartient, d'où l'efficacité des contrôles statiques ou mobiles. Les difficultés surviennent avec les 10 % des usagers non dotés d'appareils embarqués. Des échanges d'information existent avec l'Autriche et les Pays-Bas. Une proportion importante d'infractions provient d'erreurs d'enregistrement ou de déclarations d'émissions fausses. Pour accroître l'efficacité des contrôles, les véhicules utilisés par le BAG pourront accéder à une base de données des sanctions non payées.

La fiabilité du système Toll Collect est très élevée. Le montant des sommes remboursées annuellement est en effet de 100 000 euros, soit 0,003 % du total.

La recommandation de Toll Collect pour un futur système français d'écotaxe kilométrique sur les poids lourds est de privilégier les contrôles mobiles, ceux-ci étant assortis de quelques portiques jouant un rôle dissuasif.

5.— Les possibilités d'extension du système Toll Collect

Compte tenu de leur puissance de calcul et de leurs capacités de télécommunications, les OBU pourront servir de base à de nombreux services additionnels en Allemagne, comme la gestion de flotte, l'amélioration de la fluidité du trafic ou la gestion de l'environnement en cas de pic de pollution avec l'introduction de surtaxes momentanées.

Le système pourrait également être étendu à d'autres pays.

L'Autriche envisage de mettre en place une taxe sur les poids lourds sur son propre réseau autoroutier en utilisant le système allemand. Sur un plan technique, l'extension de Toll Collect à de nouveaux territoires peut en effet être réalisée sans difficulté. Le réseau autoroutier est découpé en sections, dont la cartographie est chargée dans la mémoire de l'OBU. De nouvelles sections sont

ajoutées ou enlevées tous les mois, les mises à jour étant effectuées par voie hertzienne.

La capacité d'extension du système a été démontrée en 2007. Le Parlement fédéral allemand a en effet voté en octobre 2006 l'extension du péage à trois routes nationales sur 50 km au total. Ces portions étaient en effet utilisées intensivement pour contourner le péage des autoroutes. Grâce à l'utilisation de techniques satellitaires, l'extension a été opérationnelle dès janvier 2007.

L'extension de Toll Collect est une des pistes envisageables pour la mise en place de l'écotaxe kilométrique sur les poids lourds en Alsace.

B.– L'ÉCOTAXE KILOMÉTRIQUE SUR LES POIDS LOURDS EN FRANCE

Sans attendre le Grenelle de l'environnement, les pouvoirs publics ont lancé une réflexion interne sur une éventuelle écotaxe kilométrique sur les poids lourds.

1.– Finances publiques et écotaxe kilométrique sur les poids lourds

Plusieurs questions de méthode se posent quant à la mise en place d'une écotaxe kilométrique sur les poids lourds en France.

Une loi de finances s'impose pour sa création, non parce qu'elle constituerait une imposition nouvelle mais dans la mesure où il s'agirait de l'affecter. Mais ceci pose la question de la date de l'adoption de la loi de finances choisie, qui ne devrait pas être trop éloignée de la clôture du Grenelle de l'Environnement, de façon que la sensibilisation de l'opinion ne soit pas retombée.

Se pose aussi la question de la mise en place d'éventuelles mesures de compensation pour les professions concernées et du texte législatif pouvant prévoir ces mesures. A cet égard, la solution d'un réseau de gazole dédié a été évoquée, comme des mesures concernant la taxe professionnelle ou la taxe à l'essieu, dont il faudra vérifier la faisabilité. Le poids roulant maximal de 40 tonnes autorisé pour les poids lourds immatriculés en France ne semble pas devoir être aligné sur les 44 tonnes autorisés dans les États limitrophes. En tout état de cause, la taxe devra, comme le carburant, figurer en pied de facture pour être prise en charge par les chargeurs.

Autre question fondamentale, l'affectation des recettes de la taxe doit être clairement réglée dès l'origine. En tout état de cause, il y aurait une logique à ce que la taxe soit affectée à l'AFITF et au financement des infrastructures de report modal, dans la mesure où celui-ci offrirait des solutions de substitution efficaces. En outre, le reversement aux collectivités territoriales d'une fraction de la taxe est une décision à prendre dès l'origine.

2.— Le champ d'application de la TPL

Selon les indications données à votre Rapporteur spécial, la direction générale des Routes (DGR) travaille d'ores et déjà, compte tenu de la complexité du problème, sur les modalités pratiques d'une écotaxe kilométrique sur les poids lourds (TPL), une équipe de projet ayant été constituée à cet effet. Un comité de pilotage du projet rassemble la DGR, la direction générale des Douanes et des droits indirects et des représentants des ministères de l'Intérieur et de la Justice.

Pour une application rapide, la taxation de la totalité du réseau routier national, c'est-à-dire le réseau structurant, semble s'imposer. Mais cette solution pose de nombreuses difficultés.

La taxation des poids lourds sur le réseau autoroutier concédé semble incompatible avec la directive Eurovignette, qui exclut la tarification au dessus du coût des facteurs et l'internalisation des coûts externes. Dans cette hypothèse, la TPL serait acquittée sur le réseau routier national au prorata de la distance parcourue, et les tarifs de péage sur les bases actuelles sur le réseau autoroutier concédé. Une telle solution conduirait au report de trafic sur ce réseau, d'où des difficultés de trafic accrues et des discussions inévitables sur la récupération de l'effet d'aubaine généré. Une difficulté similaire se pose pour les routes départementales, qui verraient leur trafic augmenter si elles étaient hors du champ d'application.

Les nombreux enjeux pratiques de la TPL appellent des décisions politiques.

3.— L'économie du projet

La recette nette de la TPL est évaluée à 800 millions d'euros par an, sur la base d'une taxe de 12 centimes d'euros par kilomètre, à comparer à un tarif de péage autoroutier moyen de 17 à 18 centimes d'euros au kilomètre. L'investissement de départ pour les infrastructures de l'écotaxe est évalué à un milliard d'euros.

Selon les réflexions actuelles de la DGR, l'externalisation de la gestion du projet pourrait intervenir sur la base d'un contrat de partenariat avec un prestataire qui serait responsable de la conception et de la mise en place de l'infrastructure technique et de sa gestion.

La responsabilité de calculer les redevances, d'encaisser le produit de la TPL et de la reverser intégralement pourrait être confiée au prestataire, moyennant rétribution des prestations correspondantes, si la perception d'une taxe par une personne morale de droit privé s'avérait possible.

La direction générale des Douanes devrait être, en tout état de cause, chargée du contrôle et des sanctions. L'exemple de l'Allemagne montre que le

contrôle est le point critique du système, un taux de fraude trop élevé en menaçant la pérennité même.

L'hypothèse actuelle serait la mise en place de la TPL en 2009 en Alsace, et en 2010 au niveau national. L'Allemagne a pour sa part enregistré un retard de deux années pour la mise en place de sa TPL. La multiplicité et la complexité des décisions à prendre pourraient obliger le report à 2011 de la mise en place de la TPL nationale.

La compatibilité européenne des systèmes ainsi que leur aptitude à prendre en compte d'autres services que le seul paiement de la TPL sont des dimensions du projet qu'il ne faut pas omettre.

C.- L'ÉCOTAXE KILOMÉTRIQUE SUR LES POIDS LOURDS EN ALSACE

Par ailleurs, la mise en place de la TPL votée en loi de finances pour 2005 à l'initiative de notre collègue Yves Bur, et complétée en loi de finances pour 2006, reste indispensable.

La mise en place de la taxe *Lastkraftwagen Maut (LKW)* en Allemagne, le 1^{er} janvier 2005, a en effet entraîné un report significatif du trafic des poids lourds cherchant à contourner le péage autoroutier allemand et n'ayant ni pour origine ni pour destination le chargement ou le déchargement sur le territoire alsacien.

Il a donc été proposé, à titre expérimental et sur la suggestion de la région Alsace, une taxation des poids lourds de plus de 12 tonnes empruntant le réseau routier à proximité d'axes payants, appliquée sans discrimination directe ou indirecte de la nationalité du transporteur. Une période d'expérimentation de cinq années est prévue pour apprécier les effets de la mesure et décider son éventuelle prorogation.

On trouvera dans l'encadré ci-après le texte complet de l'article 285 septies du code des douanes qui codifie les dispositions votées en loi de finances.

CODE DES DOUANES

Article 285 septies

(Loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 art. 27 Journal Officiel du 6 janvier 2006)

(Loi n° 2006-1771 du 30 décembre 2006 finances rectificative pour 2006 art. 118 Journal Officiel du 31 décembre 2006)

I. - A titre expérimental dans la région Alsace et jusqu'au 31 décembre 2012, les véhicules de transport de marchandises seuls ou tractant une remorque et les ensembles articulés dont le poids total en charge autorisé ou le poids total roulant autorisé est égal ou supérieur à douze tonnes sont soumis, lorsqu'ils empruntent des autoroutes, routes nationales ou portions de routes appartenant à des collectivités territoriales pouvant constituer des itinéraires alternatifs à des axes autoroutiers à péage situés ou non sur le territoire douanier, à une taxe dont le montant est fonction du nombre des essieux du véhicule et de la distance parcourue sur lesdites voies.

Les routes concernées par la taxe sont fixées par décret en Conseil d'État, sur proposition de leurs assemblées délibérantes pour celles appartenant à des collectivités territoriales.

La taxe n'est pas applicable aux véhicules d'intérêt général définis à l'article R. 311-1 du code de la route et aux véhicules spécialement conçus pour le transport des personnes.

Le redevable de la taxe est le propriétaire du véhicule de transport de marchandises ou du tracteur d'un ensemble articulé visé au premier alinéa ou, si le véhicule précité fait l'objet d'un contrat de crédit-bail ou d'un contrat de location de deux ans ou plus, son locataire ou son sous-locataire.

II. - Le montant de la taxe est fixé par référence à des catégories de véhicules déterminées par arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé des douanes.

Il est compris entre 0,015 Euros et 0,2 Euros par essieu et par kilomètre.

Cette taxe est perçue au profit de la collectivité propriétaire de la voie routière.

Des frais d'assiette et de recouvrement sont prélevés sur le produit de la taxe perçue au profit des collectivités autres que l'État. Le taux est fixé à 5 %. Les organes exécutifs des collectivités territoriales concernées, après délibération de leur organe délibérant, signent en outre avec l'État une convention de financement des coûts d'investissement des équipements nécessaires au fonctionnement et de maintenance du dispositif, au paiement de la taxe et aux opérations de contrôle mis en place sur leur réseau.

Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé des douanes fixe le taux de la taxe lorsque la voie concernée relève du domaine public de l'État. Lorsque la voie est la propriété d'une collectivité autre que l'État, le taux est fixé par arrêté du ministre chargé des transports et du ministre chargé des douanes sur proposition de l'organe délibérant de la collectivité.

III. - Le paiement est effectué préalablement à l'emprunt d'une route ou d'une portion de route soumise à la taxe. Il peut être également effectué mensuellement par les redevables agréés. Les conditions de l'agrément sont définies par arrêté.

Aux fins d'établissement de l'assiette de la taxe, la création d'un traitement automatisé de données à caractère personnel est autorisée, conformément aux modalités prévues par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés. La création de cette base de données permettant la collecte des informations relatives aux voies taxables empruntées, aux véhicules assujettis à la taxe et aux parcours effectués sur chaque voie taxable par les redevables peut être confiée à un prestataire privé.

Le redevable agréé établit sa déclaration sur la base des données enregistrées dans le traitement automatisé précité.

Les redevables agréés pour ce qui les concerne, les agents des douanes et, le cas échéant, les personnes habilitées par le prestataire privé mentionné au deuxième alinéa sont destinataires des données à caractère personnel enregistrées dans le traitement automatisé précité.

IV. - La taxe est perçue par l'administration des douanes et droits indirects, selon les mêmes règles et sous les mêmes garanties, sanctions et privilèges qu'en matière de douane. Les infractions sont recherchées, constatées et réprimées, les poursuites sont effectuées et les instances sont instruites et jugées comme en matière de douane.

Sur les routes ou portions de routes assujetties à la présente taxe, le conducteur d'un véhicule taxable doit présenter à première réquisition aux agents des douanes, aux agents de la police nationale, de la gendarmerie nationale et aux contrôleurs des transports terrestres tout élément attestant de sa situation régulière au regard de la taxe.

Les agents précités disposent aux fins de la mise en œuvre des contrôles des pouvoirs d'investigation accordés par les textes particuliers qui leur sont applicables.

Les constatations relatives au non-paiement de la taxe effectuées par des appareils de contrôle automatique homologués font foi jusqu'à preuve du contraire.

Le défaut de paiement de la taxe donne lieu à une taxation d'office égale au produit de la taxe correspondant au parcours maximum qui a pu être effectué, dont les modalités sont fixées par décret.

V. - Les modalités d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'État.

VI. - Le Parlement est saisi par le Gouvernement, avant le 31 décembre 2012, d'un rapport d'évaluation du présent article.

Les dispositions votées introduisent un certain nombre de principes importants.

Les routes concernées par la taxe sont déterminées par décret en Conseil d'État, sur proposition des assemblées délibérantes des collectivités propriétaires. La taxe est perçue par l'administration des douanes et des droits indirects, au profit de la collectivité territoriale propriétaire de la voie routière.

Dans la perspective d'une généralisation ultérieure à l'ensemble du réseau routier national, il serait sans aucun doute utile de mettre en application les dispositions votées en 2006 pour la région Alsace.

Ceci reviendrait à conduire deux projets en parallèle, l'un pour l'Alsace, pouvant déboucher rapidement grâce à une coopération étroite avec les autorités et les industriels allemands, et, l'autre pour l'ensemble de l'hexagone, entraînant la mise en place d'infrastructures nationales autonomes mais compatibles avec le système d'outre-Rhin.

*

* *

CHAPITRE II.— LES TRANSPORTS ROUTIERS – PROGRAMME N° 203 RÉSEAU ROUTIER NATIONAL

Le réseau routier national n'est plus une priorité ni du budget de l'État, ni de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

Au sein de crédits en forte diminution, la priorité est donnée à l'entretien et à la maintenance. La question est posée de la compatibilité de la décroissance des crédits alloués au programme n° 203 *Réseau routier national*, si elle devait se poursuivre, avec les impératifs d'entretien du réseau routier national.

Le système routier français a subi une réorganisation profonde en 2006.

En effet, 18 000 km de routes nationales ont été transférés aux départements, pour plus de 90 % au 1^{er} janvier 2006, et le restant au 1^{er} janvier 2007, et si nécessaire au 1^{er} janvier 2008. Ce transfert s'est accompagné d'un transfert de moyens humains et financiers. 30 000 agents ont été transférés aux départements dont 24 000 au titre de l'entretien des routes déjà départementales. La compensation des dépenses de personnel est assurée par un transfert de plus de 190 millions d'euros par an.

Au terme de ce transfert, le réseau routier national dont l'État a la responsabilité directe, comporte 10 800 km d'autoroutes (non-concédées ou concédées), 4 000 km de routes nationales à 2x2 voies ou plus et 5 400 km de routes nationales à chaussée unique. Au total, les vingt mille kilomètres du réseau routier national représentent 2 % de la longueur totale des routes en France et supportent 25 % du trafic.

A ce réseau routier national, l'État applique une politique dont la première priorité est désormais clairement l'entretien et la régénération. S'il ne peut être abandonné, le développement est toutefois un objectif second. Les données budgétaires attestent de cette hiérarchie des objectifs.

Les moyens consacrés au réseau routier national proviennent désormais du budget général de l'État pour les dépenses d'entretien et d'exploitation et de l'AFITF pour les projets neufs.

Le programme n° 203 comporte trois actions dont les allocations budgétaires ont évolué depuis la dernière loi de finances dans le sens de la priorité à l'entretien. Ainsi, en autorisations d'engagement de la loi de finances initiale, l'action n° 1 *Développement des infrastructures routières* est passée de 242,4 millions d'euros en 2006, soit 27 % du total des crédits de l'action, à 0 pour 2007, le financement en travaux neufs étant désormais totalement reporté sur

l'AFITF. L'action n° 2 *Entretien et exploitation* est passée de 620 millions d'euros en 2006, soit 69,6 % du total, à 620 millions d'euros en 2007, soit 94,9 % du total. L'action n° 3 *Politique technique, action internationale et soutien au programme* est passée de 28,7 millions d'euros en 2006, soit 3 % du total à 28,4 millions d'euros en 2007, soit 5,2 % du total.

Ces orientations de la loi de finances pour 2007 sont confirmées par le projet de loi de finances pour 2008.

I.- LES DONNÉES BUDGÉTAIRES GÉNÉRALES POUR 2008

Les demandes d'autorisations d'engagement du programme n° 203 *Réseau routier national* s'élèvent à 473,65 millions d'euros pour 2008, en diminution de 10,5 % rapport à 2007.

SYNTHÈSE DES DONNÉES BUDGÉTAIRES EN AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT - LFI 2007 ET PLF 2008 AU FORMAT 2008

(en euros)

Programme n° 203 Réseau routier national	Autorisations d'engagement	Prévisions de fonds de concours AE	Total AE et fonds de concours
2007	529 007 143	2 222 000 000	2 751 007 143
2008	473 653 038	1 619 000 000	2 092 653 038
variation (%)	-10,5%	-27,1%	-23,9%

Les demandes de crédits de paiement pour 2008 s'élèvent à 456,98 millions d'euros, en baisse de 5,3 % par rapport à 2007.

SYNTHÈSE DES DONNÉES BUDGÉTAIRES EN CRÉDITS DE PAIEMENT - LFI 2007 ET PLF 2008 AU FORMAT 2008

(en euros)

Programme n° 203 Réseau routier national	Crédits de paiement	Prévisions de fonds de concours CP	Total CP et fonds de concours
2007	482 704 143	2 222 000 000	2 704 704 143
2008	456 979 650	1 735 400 000	2 192 379 650
variation (%)	-5,3%	-21,9%	-18,9%

Les prévisions de fonds de concours sont également en baisse de 27,1 % en autorisations d'engagement et de 21,9 % en crédits de paiement.

A.- TROIS ACTIONS D'IMPORTANCE INÉGALE

Le programme est constitué de trois actions d'importances respectives inégales.

L'action n° 1 *Développement des infrastructures routières* ne bénéficie d'aucune demande d'autorisations d'engagement ni de crédits de paiement pour 2008. Compte tenu des fonds de concours et des attributions de produits, cette action représente toutefois 69 % des demandes d'autorisations d'engagement du programme pour 2008.

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT DU PROGRAMME N° 203 RÉSEAU ROUTIER NATIONAL - LFI 2007 ET PLF 2008

(en euros)

		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Prévisions FDC et ADP	TOTAL GENERAL
Action n° 1 Développement des infrastructures routières	2007			1 600 000	1 600 000	2 200 000 000	2 201 600 000
	2008			0	0	1 435 000 000	1 435 000 000
	$\Delta(\%)$			-100%	-100%	-34,8%	-34,8%
Action n° 2 Entretien et exploitation	2007	156 357 143	355 431 000	1 000 000	512 788 143	13 000 000	525 788 143
	2008	168 580 000	282 073 038	8 000 000	458 653 038	179 000 000	637 653 038
	$\Delta(\%)$	+7,8%	-20,6%	+700,0%	-10,6%	+1 279,9%	+21,3%
Action n° 3 Politique technique, action internationale et soutien au programme	2007	14 619 000			14 619 000	9 000 000	23 619 000
	2008	15 000 000			15 000 000	5 000 000	20 000 000
	$\Delta(\%)$	+2,6%			+2,6%	-44,4%	-15,3%
Total	2007	170 976 143	355 431 000	2 600 000	529 007 143	2 222 000 000	2 751 007 143
	2008	183 580 000	282 073 038	8 000 000	473 653 038	1 619 000 000	2 092 653 038
	$\Delta(\%)$	+7,4%	-20,6%	+207,7%	-10,5%	-27,1%	-23,9%

L'action n° 2 *Entretien et exploitation* totalise 97 % des demandes de crédits du programme, en autorisations d'engagement et en crédits de paiement. Compte tenu des fonds de concours et des attributions de produits, sa part dans le total est de 30,4 %. Il est à noter que les demandes d'autorisations d'engagement pour cette action diminuent de 10,6 % et les crédits de paiement de 5,3 %.

La diminution des crédits du budget général est plus que compensée par l'augmentation des autres sources de financement. Au total, les demandes de crédit pour l'action n° 2 *Entretien et exploitation* augmentent de 21,3 % à 637,6 millions d'euros en autorisations d'engagement et de 20,8 % à 579,3 millions d'euros.

Le désengagement de l'État est donc patent pour la route, y compris pour l'entretien du réseau national. Le programme n° 203 *Réseau routier national* est étroitement dépendant de l'AFITF, ce qui devrait inciter à limiter un éventuel redéploiement de ses interventions.

**CRÉDITS DE PAIEMENT DU PROGRAMME N° 203 RÉSEAU ROUTIER NATIONAL -
LFI 2007 ET PLF 2008**

(en euros)

		Titre 3	Titre 5	Titre 6	Total	Prévisions	TOTAL
		Dépenses de	Dépenses	Dépenses		FDC et ADP	GÉNÉRAL
		fonctionnement	d'investissement	d'intervention			
Action n° 1 Développement des infrastructures routières	2007			1 600 000	1 600 000	2 200 000 000	2 201 600 000
	2008					1 593 100 000	1 593 100 000
	Δ(%)			-100%	-100%	-27,6%	-27,6%
Action n° 2 Entretien et exploitation	2007	156 357 143	209 128 000	1 000 000	466 485 143	13 000 000	479 485 143
	2008	168 580 000	265 399 650	8 000 000	441 979 650	137 300 000	579 279 650
	Δ(%)	+7,8%	-14,1%	+700,0%	-5,3%	+956,2%	20,8%
Action n° 3 Politique technique, action internationale et soutien au programme	2007	14 619 000			14 619 000	9 000 000	23 619 000
	2008	15 000 000			15 000 000	5 000 000	20 000 000
	Δ(%)	+2,6%			+2,6%	-44,4%	-15,3%
TOTAL	2007	170 976 143	309 128 000	2 600 000	482 704 143	2 222 000 000	2 704 704 143
	2008	183 580 000	265 399 650	8 000 000	456 979 650	1 735 000 000	2 192 379 650
	Δ(%)	+7,4%	-14,1%	207,7%	-5,3%	-21,9%	-18,9%

Les objectifs du programme sont au nombre de trois, assortis de neuf indicateurs de performance.

B.- LES FONDS DE CONCOURS ET LES ATTRIBUTIONS DE PRODUITS

Les fonds de concours et les attributions de produits devraient, en 2008, atteindre à 1,619 milliard d'euros en autorisations d'engagement, soit une diminution de 27,1 % par rapport à 2007, et à 1,735 milliard d'euros en crédits de paiement, soit une diminution de 21,9 %.

La part principale des contributions des fonds de concours et des attributions de produits provient de l'Agence de financement des infrastructures de transport.

Les crédits de paiement de l'AFITF alloués en 2008 au programme n° 203 *Réseau routier national* devraient s'élever à 718 millions d'euros, contre 967,1 millions d'euros en 2007 pour l'action n° 1 *Développement des infrastructures routières* et à 129 millions d'euros pour l'action n° 2 *Entretien et exploitation*.

**FONDS DE CONCOURS ET ATTRIBUTION DE PRODUITS DU PROGRAMME N° 203 RÉSEAU
ROUTIER NATIONAL**

(en euros)

		AFITF		Autres, dont collectivités territoriales		TOTAL	
		AE	CP	AE	CP	AE	CP
Action n° 1 Développement des infrastructures routières	2007	970 000 000	967 100 000	1 230 000 000	1 232 900 000	2 200 000 000	2 200 000 000
	2008	654 000 000	718 000 000	781 000 000	875 000 000	1 435 000 000	1 593 100 000
	Δ(%)	-32,6%	-25,8%	-36,5%	-29,0%	-34,8%	-27,6%
Action n° 2 Entretien et exploitation	2007	0	0	13 000 000	13 000 000	13 000 000	13 000 000
	2008	171 000 000	129 000 000	8 000 000	8 300 000	179 000 000	137 300 000
	Δ(%)			-38,5%	-36,2%	+1 276,9%	+956,2%°
Action n° 3 Politique technique, action internationale et soutien au programme	2007	0	0	9 000 000	9 000 000	9 000 000	9 000 000
	2008	0	0	5 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000
	Δ(%)			-44,4%	-44,4%	-44,4%	-44,4%
TOTAL	2007	970 000 000	967 100 000	1 230 000 000	1 232 900 000	2 222 000 000	2 222 000 000
	2008	825 000 000	847 000 000	789 000 000	883 300 000	1 619 000 000	1 735 400 000
	Δ(%)	-14,9%	-12,4%	-35,9%	-28,4%	-27,1%	-21,9%

Outre l'intervention de l'AFITF, les collectivités territoriales participent aux versements des fonds de concours aux actions n° 2 et n° 3. Il s'agit notamment de participations au financement de certaines dépenses d'exploitation. Les prestations des services techniques centraux donnent lieu à rémunération pour services rendus, les crédits correspondant à ces recettes étant rattachés par la procédure d'attribution de produits.

Globalement, les évaluations de fonds de concours et les attributions de produits pour 2008 sont en forte baisse pour l'ensemble du programme n° 203.

II.- LES ACTEURS

Les trois principaux acteurs de la politique routière sont l'État, qui a réformé son organisation, les collectivités territoriales et les sociétés autoroutières.

A.- L'ORGANISATION NOUVELLE DES SERVICES DE L'ÉTAT

La décentralisation s'est traduite par le transfert de 18 000 km de routes nationales aux départements, transfert s'accompagnant de l'attribution de moyens humains et financiers nouveaux à ces derniers.

A la date de septembre 2007, les recours contre des décisions de transfert et contre les compensations financières accordées ont tous été gagnés par l'État.

Pour un nombre limité de routes, le choix reste à faire entre le transfert au département ou une commune. La loi de décentralisation a, en effet, prévu, à

l'initiative du Sénat, que les routes nationales d'intérêt local sans intérêt départemental ont vocation à être conservées par l'État dans la perspective de leur transfert aux communes.

Pour tirer les conséquences de la décentralisation, les services de l'État ont été réorganisés. Onze directions interdépartementales des routes (DIR) ont été créées pour entretenir et exploiter le réseau routier national non-concédé, par grands itinéraires, en s'affranchissant des limites administratives. Par ailleurs, c'est au niveau régional que s'effectue le pilotage des travaux routiers neufs, vingt-et-un services de maîtrise d'ouvrage ayant été créés au sein des directions régionales de l'équipement (DRE). La nouvelle organisation permet un meilleur dialogue de l'administration centrale avec les services déconcentrés, une meilleure hiérarchisation des tâches et un encadrement plus spécialisé sur les routes se traduisant par une meilleure efficacité.

Les DDE n'ont, pour leur part, plus à connaître du réseau routier national, sauf pour les questions de sécurité.

Les personnels travaillant pour le programme n° 203 figurent dans l'action miroir n° 08 *Personnels œuvrant pour les politiques du programme Réseau routier national* au sein du programme *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie et du développement durable*.

Il s'agit des personnels des échelons suivants :

- direction générale des Routes ;
- effectifs routiers des services déconcentrés : directions régionales de l'équipement (y compris les services maîtrise d'ouvrage créés en 2006), parcs de l'équipement dans les DDE, directions interdépartementales des routes créées en 2006) ;
- réseau technique de l'équipement, notamment service d'études techniques des routes et autoroutes, centres d'études techniques de l'équipement, centre d'études des tunnels.

En 2008, ces personnels représenteront 17 196 ETPT, contre 17 185 en 2007. Les dépenses de personnel correspondantes s'élèveront à 500 millions d'euros en 2008, en augmentation de 3,9 %, pour une croissance des effectifs de 0,1 %. La hausse de ces dépenses s'explique par le versement d'indemnités de mobilité, par des mesures catégorielles et par le glissement vieillesse technicité.

ÉVOLUTION DES EFFECTIFS ŒUVRANT AU PROGRAMME RÉSEAU NATIONAL ROUTIER

	Action n° 8 du programme CPPEDD		<i>Action n° 22 Personnels transférés aux collectivités territoriales du programme CPPEDD</i>
	Demandes de crédits de personnel titre 2 (AE=CP en euros)	Effectifs Administration centrale et services déconcentrés (ETPT)	<i>Effectifs mis à disposition des départements (ETP)</i>
2006	1 391 379 000	43 315	0
2007	481 643 246	17 185	26 498
2008	500 001 520	17 196	17 689

A titre d'information, le tableau ci-dessus indique quels sont les effectifs mis à disposition des collectivités territoriales à la suite des transferts de services prévus par la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales. La diminution de 2007 à 2008 s'explique par le choix d'intégrer la fonction publique territoriale fait par environ dix mille agents de l'État.

B.- LE NOUVEAU CADRE DE LA COOPÉRATION ÉTAT-RÉGIONS POUR LE FINANCEMENT DES ROUTES

Le cadre des contrats de plan État-régions, dont la quatrième génération portait sur la période 2000-2006, a pris fin à compter du 31 décembre 2006. Ces contrats sont remplacés par les contrats de projets État-régions, dont la première édition portera sur la période 2007-2013.

Ce changement de cadre n'est pas anodin, dans la mesure où les contrats de plan État-régions ont constitué le cadre principal de l'aménagement du réseau routier national non-concédé. A titre d'exemple, les volets routiers des contrats de plan État-régions ont représenté pour la période 2000-2006, un montant total d'environ 13 milliards d'euros.

Les contrats de projets État-régions porteront exclusivement, dans le domaine des transports, sur les transports collectifs, excluant de fait les routes. Ainsi l'État cofinancera avec les régions des projets ferroviaires, fluviaux ou portuaires ainsi que le transport combiné, s'appliquant aux déplacements interurbains de voyageurs, aux déplacements de la vie quotidienne dans les régions métropolitaines et au transport de fret.

Le financement des routes sort ainsi du cadre des contrats de projets État-régions. Toutefois, l'État assure la bonne fin des opérations en cours. En effet, la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a prévu que les volets routiers des contrats État-régions seraient menés à leur terme

dans la limite des enveloppes financières fixées. Fin 2006, le taux d'avancement des volets routiers des contrats États-régions s'élevait à environ 81 %.

A l'avenir, le financement se calera sur la nouvelle organisation du réseau routier. Ainsi, l'État financera seul les travaux sur les quelques 12 000 km de routes nationales dont il garde la responsabilité.

S'agissant de ses investissements, une nouvelle organisation est mise en place avec les Programmes de développement et de modernisation d'itinéraires (PDMI). Les collectivités pourront participer à leur financement dans le but d'accélérer leur déroulement.

C.- LES SOCIÉTÉS AUTOROUTIÈRES

Le 18 juillet 2005, le Gouvernement a lancé le processus de cession des participations publiques dans les sociétés concessionnaires de service autoroutier. Ce processus s'est conclu par la privatisation des groupes SANEF, APRR et ASF par décrets respectifs du 2 février, 16 février et 8 mars 2006.

Le produit total de la cession des participations de l'État et ADF dans les sociétés Sanef, APRR et ASF s'est élevé à environ 14,8 milliards d'euros. Les acquéreurs retenus ont été ceux dont les offres sont apparues les mieux disantes à l'issue de l'analyse multicritères opérée en application du cahier des charges de la consultation.

Les produits de la cession ont été affectés majoritairement au désendettement de l'État et à hauteur de 4 milliards d'euros à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) qui percevait les dividendes des sociétés autoroutières avant la privatisation.

Les tableaux ci-après résument les principales caractéristiques, début 2007, des sociétés d'autoroutes présentes en France.

La première catégorie est celle des sociétés d'économies mixtes concessionnaires, Autoroutes et tunnel du Mont-Blanc (ATMB) et Société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF).

SOCIÉTÉS D'ÉCONOMIE MIXTE CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES

Société – Composition du capital - Filiales	Longueur réseau
ATMB (Autoroutes et tunnel du Mont-Blanc) <ul style="list-style-type: none"> • Société anonyme détenue à 60 % par l'État • Concession expirant le 31/12/2032 • Filiale : AREA (Société des autoroutes Rhône-Alpes) • Concession prolongée jusqu'en 2050 	<ul style="list-style-type: none"> • Tunnel routier du Mont-Blanc : 5,8 km (partie française) • Autoroutes concédées : <ul style="list-style-type: none"> ○ 110 km en service
SFTRF (Société française du Tunnel Routier du Fréjus) <ul style="list-style-type: none"> • Société anonyme détenue à 97,34 % par l'État via l'établissement public Autoroutes de France • Concession expirant le 31/12/2050 	<ul style="list-style-type: none"> • Tunnel routier du Fréjus : 6,4 km (partie française) • Autoroutes concédées : <ul style="list-style-type: none"> • 68 km d'autoroute A43

La deuxième catégorie des sociétés d'autoroutes est celle des ex-SEMCA (ATTR, ASF et SANEF) privatisées en 2006.

SOCIÉTÉS PRIVÉES CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES EX SEMCA

Société – Composition du capital - Filiales	Longueur réseau
APRR <ul style="list-style-type: none"> • SA Eiffage détient 50 % (+ 1 action) de la Financière Effarie (autre actionnaire : Macquarie Infrastructure Australie) qui détient 81,48 % du groupe APRR • Concession expirant le 31/12/2032 • Filiale : AREA (Société des autoroutes Rhône-Alpes) 	<ul style="list-style-type: none"> • APRR : <ul style="list-style-type: none"> ○ 1 810 km en service (+11 km tunnel Maurice Lemaire Ste Marie aux Mines) ○ 44 km d'autoroutes concédées restant à construire • AREA : <ul style="list-style-type: none"> ○ 391 km en service
ASF <ul style="list-style-type: none"> • Le groupe Vinci détient 77,01 % d'ASF et ASF holding 22,99 %. • Concession expirant le 31/12/2032 • ESCOTA (Société des autoroutes Estérel, Côte d'Azur, Provence et Alpes). Concession expirant le 31 décembre 2026 	<ul style="list-style-type: none"> • ASF : <ul style="list-style-type: none"> ○ 2 559 km en service ○ 34 km en construction ○ 117 km d'autoroutes concédées restant à construire ○ 24 km intégrées à la concession • ESCOTA <ul style="list-style-type: none"> ○ 460 km en service
SANEF <ul style="list-style-type: none"> • SANEF détenue à 100 % par HIT (Holding Infrastructures et Transports) elle-même détenue à 52 % par le groupe espagnol Abertis, les autres actionnaires étant la CDC, Axa IM, Predica, FFP, CNP et Ecureuil • Concession expirant le 31/12/2028 • Filiale SAPN (Société des autoroutes Paris-Normandie) 	<ul style="list-style-type: none"> • SANEF : <ul style="list-style-type: none"> ○ 1 375 km en service ○ 24 km d'autoroutes concédées restant à construire • SAPN <ul style="list-style-type: none"> ○ 366 km en service ○ 6 km d'autoroutes concédées restant à construire

La troisième catégorie est constituée de COFIROUTE, société privée dès l'origine, et des sociétés récemment créées pour des opérations ponctuelles et qui élargissent ensuite leur aire d'activité (ALIS, CEVM, ARCOUR, ADELAC, A'LIENOR).

AUTRES SOCIÉTÉS PRIVÉES CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES

<p>COFIROUTE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cofiroute est détenue à 65,34 % par Vinci Concessions, à 16,67 % par Colas et à 17,99 % par Vinci • Concession expirant le 31/12/2030 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 1 020 km en service ○ 81 km en construction ○ 10 km de tunnel A86 Ouest en construction
<p>ALIS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Date d'entrée en vigueur du contrat de concession : 2001 • ALIS détenu à 33,2 % par le groupe Bouygues, 26 % par IXIS Infra, 13,2 % par HBOS, 11,7 % par SANEF • Concession expirant le 31/12/2067 	<ul style="list-style-type: none"> • 125 km autoroute A28 Rouen-Alençon
<p>CEVM</p> <ul style="list-style-type: none"> • CEVM détenu à 100 % par le groupe Eiffage • Concession expirant au 31 décembre/2079 	<ul style="list-style-type: none"> • Concession du financement, de la construction et de l'exploitation du viaduc de Millau (A75 – 3 km), mis en service en janvier 2005
<p>ARCOUR</p> <ul style="list-style-type: none"> • Date d'entrée en vigueur de la concession : 2005 • Arcour détenu à 100 % par Vinci Concessions • Concession expirant le 31/12/2074 	<ul style="list-style-type: none"> • Concession du financement, de la construction et de l'exploitation de l'A19 reliant Artenay à Courtenay
<p>ADELAC</p> <ul style="list-style-type: none"> • Date d'entrée en vigueur du contrat de concession : 2005 • Capital détenu à 49,9 % par AREA, à 39 % par le groupe Bouygues • Concession expirant le 31 décembre 2063 	<ul style="list-style-type: none"> • Concession du financement, de la construction et de l'exploitation des 19 km de l'A41 reliant Saint-Julien-en-Genevoix à Villy-le-Peloux
<p>A'LIENOR</p> <ul style="list-style-type: none"> • Date d'entrée en vigueur du contrat de concession : 2006 • Capital détenu à 65 % par Eiffage et à 35 % par SANEF • Concession expirant au 19/12/2061 	<ul style="list-style-type: none"> • Concession du financement, de la construction et de l'exploitation des 150 km de l'autoroute A65 reliant Langon à Pau

Le tableau suivant présente les résultats et les effectifs des trois catégories de sociétés autoroutières.

EFFECTIFS ET RÉSULTATS DES PRINCIPAUX GROUPES DE SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES

		Résultat net (millions d'euros)	Effectifs
SEMCA	2005	-38,6	680
	2006	+7,9	706
APPR-ASF-SANEF (ex SEMCA privatisées début 2006)	2005	755,1	15 810
	2006	915,2	15 374
COFIROUTE et nouvelles sociétés privées	2005	271,5	2 078
	2006	281,6	2 086
TOTAL	2005	988,0	18 577
	2006	1 204,7	18 166

III.- LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES (ACTION N° 1)

L'action n° 1 *Développement des infrastructures routières* ne bénéficie d'aucun crédit budgétaire. En 2008, la totalité des ressources pour le développement des infrastructures routières proviendra des participations versées à l'État par les collectivités territoriales et par l'AFITF.

Les participations versées par les collectivités territoriales à l'État au titre des opérations concédées représentent un peu plus de la moitié des autorisations d'engagement et des crédits de paiement, le complément étant apporté par l'AFITF (voir tableau ci-après).

LE FINANCEMENT DES OPÉRATIONS DE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES EN 2008

	unité	AE	CP
Collectivités territoriales	Millions d'euros	781	875
	En % du total	54,4 %	54,9 %
AFITF	Millions d'euros	654	718
	En % du total	45,6 %	45,1 %
Total	Millions d'euros	1 435	1 593
	En % du total	100,0 %	100,0 %

A.- LES PROJETS FINANCÉS PAR L'AFITF

Pour des montants de 654 millions d'euros d'autorisations d'engagement et de 718 millions d'euros de crédits de paiement, l'AFITF assurera en 2008 le financement des opérations suivantes :

- la préparation des travaux de prolongation de l'autoroute A34 entre Charleville-Mézières et la frontière belge, la poursuite de l'aménagement des autoroutes A75 et A750 et de la mise à 2x2 voies de la RN7 et de la Route Centre Europe Atlantique ;

- le lancement, sous forme de concession, des travaux du contournement autoroutier ouest de Strasbourg ;

- les études et procédures préalables à la réalisation, grâce à des contrats de partenariat, de 4 projets routiers (RN88 en Aveyron, tronç commun A4-A86 en Île-de-France, rocade L2 à Marseille, liaison est-ouest d'Avignon) ;

- la poursuite de la réalisation d'infrastructures routières dans le cadre du plan exceptionnel d'investissement pour la Corse ;

- la poursuite des projets figurant dans les volets routiers des contrats de plan ;

– la mise en œuvre des premiers programmes de développement et de modernisation d'itinéraires routiers, conformément aux orientations du CIACT du 6 mars dernier.

B.- LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU AUTOROUTIER NON CONCÉDÉ ET DU RÉSEAU ROUTIER

Au 1^{er} janvier 2007, le réseau autoroutier non concédé comportait environ 2 610 km.

Après des mises en service, en 2006, de 20 km d'autoroutes non concédées, représentant un investissement de 316 millions d'euros, 25 km supplémentaires devraient l'être en 2007, pour un investissement de près de 200 millions d'euros.

MISES EN SERVICE SUR LE RÉSEAU AUTOROUTIER NON CONCÉDÉ EN 2006 ET 2007

	Opération	Longueur	Coût de construction HT (millions d'euro)
I.- Mises en service sur le réseau autoroutier non concédé en 2006			
A630	Mise à 2x3 voies entre Labarde et Croix-Rouge	7,7 km	30,7
A140	Déviations Sud-ouest de Meaux	4,6 km	148,7
A1	Elargissement et couverture à Blanc-Mesnil	2,5 km	99,0
A750	Déviations de St-André-de-Sangonis à 2x2 voies	5,0 km	38,0
	Total 2006	19,8 km	316,4
II.- Mises en service sur le réseau autoroutier non concédé en 2007			
A 88	Section Argentan sud - Sées	15 km	83,0
A88	Echangeur d'Ifs	-	7,8
A88	Mise aux normes autoroutières de la déviation de Falaise	3,0 km	12,7
A3	Couverture à Bagnolet / Romainville	-	57,2
A75	Aménagement du demi-diffuseur d'Agde	-	6,0
A20	Mise aux normes autoroutières de la rocade de Montauban	7,2 km	31,2
	Total 2007	25,2 km	197,8

Les travaux lancés en 2006 représentent un montant de 561 millions d'euros, pour une longueur de 31 km. Les travaux lancés en 2007 sont en forte diminution, avec 8 km pour un investissement de 53 millions d'euros.

TRAVAUX LANCÉS EN 2006 ET 2007

III. Opérations du réseau autoroutier non concédé dont les travaux ont été lancés en 2006			
A13	Elargissement entre A86 et A12 et protections phoniques	3,5 km	75,0
A75	Pezenas / A9 – Sous-section Pezenas / Beziers Nord-est	17,4 km	180,0
A31	4 ^{ème} voie à Richemont dans le sens nord-sud	1,0 km	7,2
A31	Réalisation d'une troisième voie entre Jouy et Fey	6,0 km	14,0
A57	Second tube de la traversée souterraine de Toulon	3,0 km	277,0
	Total	30,9 km	561,0
IV. Opérations du réseau autoroutier non concédé dont les travaux débutent en 2007			
A750	Aménagement entre la RD32 et le Mas d'Alhen	8,0 km	53,0

Ces réalisations sont effectuées par le biais des volets routiers des 12^{èmes} contrats de plan État-régions (CPE) 2000-2006. Les collectivités territoriales apportent environ 60 % des moyens financiers.

Un financement à 100 % est toutefois assuré par l'État, pour l'aménagement de la section terminale Pezenas-A9 de l'A75 et pour l'aménagement de quatre sections de la RN7 entre Nevers et Balbigny.

Les principaux investissements relatifs au réseau routier consistent d'abord en l'élargissement de sections fortement circulées, comme la déviation de Valros sur la RN9 ou l'aménagement de la RN141 entre les Séguines et La Barre dans la Haute-Vienne. Ensuite des aménagements qualitatifs sont réalisés, comme la mise aux normes autoroutières de certains axes déjà aménagés en 2x2 voies. Des aménagements ponctuels sont enfin effectués pour améliorer le confort sur les axes non aménagés à 2x2 voies, comme par exemple la mise aux normes de la RN13 dans le département de la Manche et l'aménagement de créneaux de dépassement sur la RN102 dans le département de l'Ardèche.

Les travaux de modernisation et de remise aux normes relatifs aux autoroutes et voies rapides urbaines sont également du domaine de l'action.

C.- LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU AUTOROUTIER CONCÉDÉ

Le développement du réseau autoroutier concédé se fait, depuis la réforme autoroutière, par des contrats de concession conclus après une mise en concurrence. Des subventions de l'État et des collectivités locales s'avèrent toutefois nécessaires pour l'équilibre financier des opérations.

1.- Mises en service récentes

Les mises en service représentent 98 km depuis le début 2006, auxquelles s'ajoutent 33 km de reprise en concession.

MISES EN SERVICE RÉCENTES

	DESCRIPTION	Société	Longueur	Date de mise en service
A89	Axe Bordeaux - Clermont-Ferrand : section Terrasson-Brive Nord	ASF	11 km	10 janvier 2006
A89	Axe Bordeaux - Clermont-Ferrand Section Le Sancy-Combronde	ASF	51 km	10 janvier 2006
A51	(Grenoble) - Coynelle-Col de Faux	AREA	11 km	21 mars 2007
A85	Contournement nord de Langeais	COFIROUTE	25 km	29 janvier 2007
A85	<i>Reprise en concession de la section Langeais-Est – Druye</i>	<i>COFIROUTE</i>	<i>10 km</i>	<i>1^{er} juin 2007</i>
A20	<i>Reprise en concession du contournement de Montauban – travaux sur la rocade de Montauban</i>	<i>ASF</i>	<i>15,5 km</i>	<i>30 mai 2007</i>
A87	<i>Reprise en concession de la section de RN 260 Angers – Murs Erigné – mise aux normes autoroutières et élargissement</i>	<i>ASF</i>	<i>7,3 km</i>	<i>25 juin 2007</i>

2.– Mises en service prochaines – travaux en cours

Le total des sections neuves en travaux est égal à 407 km.

AUTOROUTES CONCÉDÉES EN TRAVAUX AU 1^{ER} SEPTEMBRE 2007

	DESCRIPTION	Société	Longueur	Date de mise en service	Coût de construction HT
A 86 OUEST	Rueil-Malmaison - A 13 (Vaucresson)	COFIROUTE	4,5 km	Mars 2008	nc
A 85	Esvres – Saint-Romain-sur-Cher	COFIROUTE	44 km	Janvier 2008	902,5 M€ (val 2002)
A 85	Esvres - Druye	COFIROUTE	19 km	Avril 2008	236 M€ (val 2001)
A 89	Thenon - Terrasson	ASF	18 km	Juin 2008	400 M€ (val 2002)
A 11	Contournement Nord d'Angers	COFIROUTE	13 + 5 km	Août 2008	111 M€ (val 2002)
A 87	Contournement de La Roche-sur-Yon	ASF	16 km	Juillet 2008	649 M€ (val 2005)
A 41	Saint-Julien-en-Genevois – Villy-le-Pelloux	ADELAC	19 km	Décembre 2008	650 M€ (val 2003)
A 19	Artenay - Courtenay	ARCOUR	100 km	Septembre 2009	
A 86 OUEST	A 13 – A 86 / Pont Colbert	COFIROUTE	5,5 km	Décembre 2009	24 M€ (val 2003)
A 13	Barreau A 13 / RD 613 (Caen)	SAPN	4 km	Décembre 2009	77 € (val 2001)
A 75	Raccordement A 75 – A 9	ASF	6 km	Mars 2010	967 M€ (val 2006)
A 65	Langon - Pau	A'LIENOR	150 km	Octobre 2010	50 M€ (val 2001)
A 87	Angers – Mûrs-Erigné	ASF	7 km	Fin 2010	18 M€ (val 2003)
A 13	Antenne de Chauffour	SAPN	2 km	Fin 2010	115 M€ (val 2001)
A 406	Contournement Mâcon	APRR	9 km	Fin 2010	204 M€ (val 2003)
A 432	Les Echets – La Boisse	APRR	12 km	Fin 2010	82,3 M€ (val 2005)
A 719	Antenne de Vichy	APRR	12 km	Fin 2011	49,7 M€ (val 2007)
A 71	Bretelle de Montluçon	APRR	10 km	Mi 2011	210 M€ (val 2003)
A 4	Contournement sud de Reims	Sanef	14 km	Mai 2011	131 M€ (val 2001)
A 89	Brive Nord – Saint-Germain-les-Vergnes	ASF	16 km	Juin 2012	162 M€ (val 2003)
A 16	L'Isle - Adam – Francilienne	Sanef	9 km	Décembre 2012	1068 M€ (val 2001)
A 89	Balbigny – La-Tour-de-Salvagny	ASF	53 km	Décembre 2012	

3.– Projets en cours

Les opérations en cours sont indiquées dans les tableaux ci-après, en distinguant leur degré de réalisation.

NOUVELLES CONCESSIONS EN COURS DE FINALISATION

A88	Falaise – Sées	<ul style="list-style-type: none"> • Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de novembre 2006 à janvier 2007 • Saisine du Conseil d'État à l'automne 2007 • Offres déposées en avril 2007 • Signature du contrat de concession début 2008
A150	Croix-Mare – Barentin	<ul style="list-style-type: none"> • Offres déposées en mars 2007
A355	Grand contournement Ouest de Strasbourg	<ul style="list-style-type: none"> • Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique en juin et juillet 2006 • Avis favorable de la commission d'enquête le 12 janvier 2007 • Projet de décret transmis au Conseil d'État • Offres déposées en avril 2007
A63	Salles – Saint Geours de Maremme	<ul style="list-style-type: none"> • Dossier d'avant-projet sommaire approuvé par décision ministérielle en octobre 2006 • Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de novembre à décembre 2006 • Avis favorable de la commission d'enquête le 8 février 2007 • Saisine du Conseil d'État à l'automne 2007 • Offres déposés en mars 2007 • Procédure de mise en concession annulée pour vice de forme
A831	Fontenay-le-Comte – Rochefort	<ul style="list-style-type: none"> • Offres déposées en mai 2007

Opérations dont la déclaration d'utilité publique a été prononcée entre le 1^{er} juillet 2006 et le 31 juillet 2007

A65	Langon – Pau	<ul style="list-style-type: none"> • Décret du 18 décembre 2006 • Dossier d'avant-projet sommaire modificatif approuvé par décision ministérielle de juillet 2007
A9	Dédoulement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier	<ul style="list-style-type: none"> • Décret du 30 avril 2007
A87	Murs-Erigné – Les Ponts de Cé	<ul style="list-style-type: none"> • Décret du 15 juin 2007
A406	Contournement sud de Mâcon	<ul style="list-style-type: none"> • Décret du 24 juillet 1997
A831	Fontenay-le-Comte – Rochefort	<ul style="list-style-type: none"> • Offres déposées en mai 2007
A432	Les Echets – La Boisse	<ul style="list-style-type: none"> • Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de mai à juin 2006 • Avis favorable de la commission d'enquête • Projet de décret transmis au Conseil d'État en septembre 2007
A71	Bretelle autoroutière de Montluçon	<ul style="list-style-type: none"> • Dossier d'avant-projet sommaire approuvé par décision ministérielle en septembre 2006 • Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de décembre 2006 à janvier 2007 • Avis favorable de la commission d'enquête rendu en février 2007
A45	Lyon – Saint Etienne	<ul style="list-style-type: none"> • Dossier d'avant-projet sommaire approuvé par décision ministérielle en septembre 2006 • Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de novembre 2006 à janvier 2007 • Avis favorable de la commission d'enquête en juillet 2007

Projets ayant fait l'objet d'un débat public

	Contournement autoroutier de Nice	<ul style="list-style-type: none"> • Débat public de novembre 2005 à février 2006 • Priorité donnée à l'amélioration de l'autoroute A8 à l'est du fleuve Var • Comparaison en cours de deux solutions (élargissement de l'autoroute et tunnel direct)
	Liaison Grenoble - Sisteron	<ul style="list-style-type: none"> • Débat public de juin à juillet et d'août à octobre 2006 • Décision ministérielle de principe en mars 2006 • Enquête préalable prévue courant 2009
	Prolongement de la Francilienne entre Orgeval et Méry-sur-Oise	<ul style="list-style-type: none"> • Débat public de mars à juillet 2006 • Concession écartée • Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique prévue fin 2009

Projets n'ayant pas encore fait l'objet d'un débat public

A16	Prolongement de l'A16 jusqu'à la Francilienne	Débat public prévu de septembre à novembre 2007
	Liaison Troyes-Auxerre-Bourges	Report de la saisine de la CNDP, en raison du Grenelle de l'environnement
	Liaison Langres-Vesoul	Décret de déclaration d'utilité publique en juin 2005 Concertation en cours
	Contournement de Toulouse	Débat public de septembre à décembre 2007
	Contournement sud de Nancy	Dossier du débat public en cours de validation
	Corridor Ile-de-France – Tours	Dossier de saisine de la CNDP en cours d'élaboration
	Liaison A89 – A6	Dossier d'avant-projet sommaire approuvé par décision ministérielle d'avril 2007 Enquête publique à l'automne 2007
	Liaison A6 – A46 Nord	Dossier d'avant-projet sommaire approuvé par décision ministérielle d'avril 2007 Enquête publique à l'automne 2007
A719	Vichy – Gannat	Dossier d'avant-projet sommaire approuvé par décision ministérielle de juin 2007 Préparation en cours de l'enquête publique

Études en cours

A54	Contournement d'Arles	Etudes d'avant-projet sommaire en cours
A650	Pau-Oloron	Etudes d'avant-projet sommaire en cours
A32	Sillon lorrain	Etudes d'avant-projet sommaire en cours
	Liaison Amiens-Lille-Belgique	Etudes d'avant-projet sommaire en cours
	Contournement de Rouen	Etudes d'avant-projet sommaire en cours
	Contournement de Bordeaux, Lyon (ouest), Aix-en-Provence, Chambéry, Tours, Clermont-Ferrand, Valence	Etudes préliminaires
A48	Amბérieru - Bourgoin	Etudes d'incidence en cours
	Aménagement de la RN154 en région Centre	Étude de financement
	RCEA entre A71 et A6	Etude de financement (Route Centre-Europe Atlantique)

D.- LES INVESTISSEMENTS RÉALISÉS EN 2006

Le montant des investissements réalisés par les SEMCA (société des autoroutes et du tunnel du Mont-Blanc ATMB et société française du tunnel du Fréjus SFTRF) et les ex-SEMCA (ASF/ESCOTA, APPR/AEA et SANEF/SAPN) sont élevés en 2006 à 480 millions d'euros pour les investissements complémentaires sur des autoroutes en service (ICAS) et à 226 millions d'euros pour la construction de sections nouvelles.

Les investissements de COFIROUTE se sont élevés en 2006 à 726 millions d'euros, dont 25 millions d'euros pour l'amélioration du réseau exploité, 408 millions d'euros pour les constructions neuves sur le réseau interurbain et 293 millions d'euros sur l'A86 Ouest.

On trouvera au tableau suivant les montants des subventions d'investissement et les encours d'avances obtenues par les sociétés d'autoroutes.

SUBVENTIONS ET ENCOURS D'AVANCES RECUES PAR LES SOCIÉTÉS AUTOROUTIÈRES

(en millions d'euros)

		Résultat net	Subventions d'investissement reçues en trésorerie	Subventions d'investissement enregistrées au bilan (non amorti)	Encours d'avances à l'actif au 31/12
ASF-APRR-SANEF EX SEMCA	2005	755,1	28,6	432,6	68,1
	2006		4,4	434,7	61,3
SEMCA (ATMB, SFTRF)	2005	-38,6	1,4	47,6	0
	2006	+7,9	1,0	46,5	0
SOCIÉTÉS PRIVÉES (COFIROUTE ET NOUVELLES)	2005	271,5	45,9	446,4	12,1
	2006	281,6	33,6	449,1	12,0
TOTAL	2005	988,0	67,3	826,6	80,2
	2006	1204,7	33,6	930,3	73,3

E.– LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

Selon le projet annuel de performances pour 2008, le programme n° 203 a trois objectifs, dotés au total de 9 indicateurs de performance.

L'objectif n° 1 est l'amélioration du niveau de sécurité et de qualité du service. Doté de deux indicateurs, cet objectif est discuté ci-après, avec l'action n° 2 *Entretien et exploitation du réseau*.

L'objectif n° 3 *Entretien et l'exploitation du réseau routier national au meilleur coût*, doté de trois indicateurs de performance est également examiné avec l'action n° 2 *Entretien et exploitation du réseau*.

L'objectif n° 2 *Moderniser efficacement le réseau routier national en maîtrisant les dépenses* est assorti des 4 indicateurs de performance détaillés dans le tableau ci-après.

INDICATEURS DE PERFORMANCE DE L'OBJECTIF N° 2 MODERNISER EFFICACEMENT LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL EN MAÎTRISANT LES DÉPENSES

Numéro de l'indicateur	2005	2006 Réalisation	2007 Prévision actualisée	2008 Cible
2.1 Coût kilométrique de construction en millions d'euros des opérations mises en service (millions d'euros)			6,00	6,00
2.2. Maîtrise des coûts de construction des opérations mises en service – taux moyen d'évolution du coût de construction sur le réseau non concédé (%)		1	10	10
2.3 Congestion sur le réseau routier national				
Quotité du linéaire de routes à 2 voies présentant un niveau de service dégradé (%)		13,7	13,3	13,2
Pourcentage de temps gêné sur les corridors principaux de circulation		8,9	9,8	10,9
2.4 Intérêt socio-économique des opérations mises en service				
Bénéfice actualisé ramené à l'euro investi dans des opérations mises en service - €/€		7,10	2,80	2,90
Médiane des bénéfices actualisés par euro investi des opérations mises en service dans l'exercice - €/€		2,3	1,64	1,8

Le premier indicateur reflète le coût kilométrique théorique d'une route neuve à 2x2 voies de 10 kilomètres de longueur aux caractéristiques représentatives d'une moyenne nationale. Le contexte global d'exigences sociales croissantes en faveur de la protection de l'environnement des infrastructures conduit à fixer la stabilisation des coûts en 2008 comme un objectif ambitieux.

Le deuxième indicateur consiste en le taux moyen d'évolution du coût de construction entre le coût fixé au moment de la déclaration d'utilité publique et le coût réel à la clôture du chantier. Compte tenu du délai souvent supérieur à cinq ans entre les deux dates, le taux est fixé à 10 %.

Le troisième indicateur porte sur la congestion du réseau national hors bouchons. Une distinction est faite entre, d'une part, le réseau à 2 voies, la gêne étant définie comme l'impossibilité de doubler, et, d'autre part, le réseau autoroutier en considérant le trafic de poids lourds. Si une stabilité est envisagée pour le réseau à 2 voies, en revanche pour le réseau routier, il s'agit de limiter la croissance de la gêne entraînée par la hausse du trafic routier de marchandises.

Le quatrième indicateur est relatif à l'intérêt socio-économique des opérations mises en service. On distingue d'une part le ratio sommes des bénéfices actualisés sur sommes des coûts d'investissement pour l'ensemble des opérations mises en service dans l'année, et, d'autre part, la médiane des bénéfices actualisés rapportés aux montants des investissements qui permet de mieux prendre en compte les petites opérations. Des augmentations sensibles sont attendues en 2008, de 17 % pour le premier ratio et de 29 % pour le second ratio.

IV.- L'ENTRETIEN ET L'EXPLOITATION DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL (ACTION N°2)

Comme on l'a vu précédemment, c'est la participation de l'AFITF qui permet une augmentation de crédits alloués à l'entretien du réseau routier national, les crédits budgétaires étant en diminution pour cette action.

A.- LA COMPENSATION PAR L'AFITF DE LA BAISSSE DES CRÉDITS BUDGÉTAIRES

Si l'on ne prend en compte que les crédits budgétaires, les demandes d'autorisations d'engagement pour l'entretien et l'exploitation du réseau national routier en 2008 diminuent de 10,6 % et les demandes de crédits de paiement de 5,3 %.

DEMANDES DE CRÉDITS POUR L'ACTION N°2 ENTRETIEN ET EXPLOITATION

(en euros)

Autorisations d'engagement							
		Titre 3 Dépenses de fonction- nement	Titre 5 Dépenses d'investis- sement	Titre 6 Dépenses d'interven- tion	Total	Prévisions FDC et ADP	TOTAL GÉNÉRAL
Action n° 2 Entretien et exploitation	2007	156 357 143	355 431 000	1 000 000	512 788 143	13 000 000	525 788 143
	2008	168 580 000	282 073 038	8 000 000	458 653 038	179 000 000	637 653 038
	Δ(%)	+7,8%	-20,6%	+700,0%	-10,6%	+1 279,9%	+21,3%
Crédits de paiement							
Action n° 2 Entretien et exploitation	2007	156 357 143	209 128 000	1 000 000	466 485 143	13 000 000	479 485 143
	2008	168 580 000	265 399 650	8 000 000	441 979 650	137 300 000	579 279 650
	Δ(%)	+7,8%	-14,1%	+700,0%	-5,3%	+956,2%	20,8%

Les autorisations d'engagement augmentent de 21,3 % en comptant les fonds de concours et les attributions de produit.

La diminution des crédits du budget général est ainsi plus que compensée par l'augmentation des autres sources de financement, à savoir les fonds de concours et les attributions de produits.

L'utilisation des fonds de concours et des attributions de produits est prévue en investissement de gros entretien selon le tableau suivant.

PARTICIPATION DES FONDS DE CONCOURS ET ATTRIBUTIONS DE PRODUITS AUX INVESTISSEMENTS DE GROS ENTRETIEN DU RÉSEAU

(en millions d'euros)

	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Remarque
AFITF	171	129	Mise en sécurité des tunnels – démarche de sécurité des usagers sur le réseau existant (SURE)
Collectivités locales	8	8,3	
Total	179	137,3	

Au total, les demandes de crédit pour cette action augmentent de 21,3 % à 637,6 millions d'euros en autorisations d'engagement et de 20,8 % à 579,3 millions d'euros.

Le tableau ci-après indique la répartition des autorisations d'engagement et des crédits de paiement pour 2008, par catégorie d'opération.

RÉPARTITION DES AE ET DES CP PAR TYPE D'OPÉRATION

(en millions d'euros)

Millions euros	Titre 3 Fonctionnement		Titre 5 Investissement		Titre 6 Intervention		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
A. Chaussées : entretien préventif et grosses réparations			201	179,9			201	179,9
B. Entretien courant et exploitation	168,6	168,6					168,6	168,6
C. Réhabilitation des ouvrages d'art			46,1	50,5			46,1	50,5
D. Immobilier, radios et matériels techniques			35,0	35,0			35,0	35,0
E. Compensation à verser en gestion aux départements					8,0	8,0	8,0	8,0
TOTAL	168,6	168,6	282,1	265,4	8,0	8,0	458,7	442,0

L'accroissement de l'effort total et l'intervention de l'AFITF se justifient par la nécessité de réaliser des opérations lourdes. Il s'agit par exemple du renouvellement de différentes routes et autoroutes non concédées, comme par exemple l'autoroute A25 entre Dunkerque et Lille, où la dégradation de la chaussée constituée de plaques de béton a contraint à abaisser la vitesse limite. D'autres opérations indispensables à caractère d'investissement seront financées par l'AFITF, comme la mise en sécurité de tunnels ou des aménagements de sécurité dans le cadre de la démarche SURE (Sécurité des usagers sur les routes existantes).

En autorisations d'engagement, les opérations relatives aux chaussées se répartissent, en 152 millions d'euros pour l'entretien préventif (renouvellement des couches de surface) et en 49 millions d'euros pour les grosses réparations (renforcement des structures). La dotation de 49 millions d'euros permettra d'effectuer des travaux sur la RN24 à la sortie de Rennes, sur l'A104 en Seine-et-Marne, sur l'A35 entre Colmar et Mulhouse, sur les RN 70 et 80 et la RN 124.

L'ensemble des PDMI est financé par l'AFITF à hauteur de 140 millions d'euros d'autorisations d'engagement, dont 80 millions d'euros réservés aux volets routiers des CPER dont le financement est épuisé afin d'achever les opérations en cours, et, 60 millions d'euros à la régénération.

L'entretien courant et l'exploitation se voient allouer, en AE comme en CP, 168,6 millions d'euros, dont 63 millions pour la maintenance et l'entretien

courant de l'infrastructure, et 105,6 millions d'euros pour l'exploitation et l'entretien des équipements et dépendances.

Pour la réhabilitation des ouvrages d'art, les demandes de crédits en AE s'élèvent à 46,1 millions d'euros en AE et à 50,5 millions en CP.

L'immobilier, la radio et les matériels techniques nécessitent 35 millions d'euros en AE.

La compensation à verser aux départements correspond aux 8 millions d'euros en AE et CP de compensation financière aux collectivités locales qui se verraient transférer des sections de routes au 1^{er} janvier 2008. Il s'agit principalement du transfert des routes sur l'île de la Réunion.

B.- LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

Les crédits d'entretien des routes seront alloués à des opérations d'entretien essentiellement préventif et au renouvellement des couches de roulement.

Le renouvellement des couches de roulement est d'une importance critique pour préserver la structure de la chaussée grâce à l'imperméabilisation de la couche de surface.

Les dernières années se caractérisaient depuis plusieurs années par un déficit, avec un taux de renouvellement de 4,5 à 5 % par an, alors que l'objectif est de 8,5 % correspondant à un renouvellement tous les douze ans.

L'objectif n° 1 du programme n° 203 est l'amélioration du niveau de *sécurité* et de *qualité* de service du réseau routier national.

**INDICATEURS DE PERFORMANCE DE L'OBJECTIF N°1 AMÉLIORER LE NIVEAU DE
SECURITÉ ET DE QUALITÉ DU RESEAU ROUTIER NATIONAL**

Numéro de l'indicateur	2005 Réalisation	2006 Réalisation	2007 Prévision actualisée	2008 Cible
1.1 Part du réseau routier national dans l'accidentologie totale sur le réseau routier français				
Pourcentage de tués à 30 jours et blessés hospitalisés de plus de 24 heures %			16	16
Nombre de tués à 30 jours			<750	<735
1.2. Satisfaction des usagers (notes/10)				
État physique du réseau hors autoroutes	7,3	7,1	7,1	7,3
État physique du réseau autoroutier non concédé	8,55	8,35	8,45	8,50
État physique du réseau concédé	9,1	9,1	9,3	9,2
Services à l'utilisateur sur le réseau non concédé	6,8	6,45	6,35	6,50
Services à l'utilisateur sur le réseau autoroutier non concédé	7,8	7,65	7,8	7,8
Services à l'utilisateur sur le réseau autoroutier concédé	8,6	8,45	8,65	8,8

Le premier indicateur de performance reprend la part du réseau routier national dans l'accidentologie totale, sur l'ensemble du réseau routier français et le nombre de tués à 30 jours. En 2007, le réseau national routier aurait une part de 16 % dans le total. L'objectif pour 2008 est de stabiliser cette part relative et de diminuer le nombre absolu de tués à 30 jours.

Le deuxième indicateur est constitué des notes attribuées par les usagers à l'état physique et aux services, lors d'une enquête par sondage annuelle réalisée par le CREDOC. Les objectifs pour 2008 varient entre une stabilisation et une augmentation de 2,5 % des notes obtenues. Il faut remarquer que les valeurs absolues des notes sont bien différenciées selon la nature du réseau considéré, concédé ou non, autoroutier ou général.

L'objectif n° 3 du programme est l'*entretien* et l'*exploitation* du réseau au meilleur coût.

Le taux de renouvellement aurait pu constituer un indicateur de performance du Programme Réseau routier national. Il lui a été préféré un indicateur de qualité du réseau résultant de la notation des chaussées par catégorie, sur la base de relevés à grand rendement de l'état du revêtement et de la déflexion effectués pour un tiers du réseau par an. De fait, la qualité des différents types de routes évolue globalement à la baisse avec des situations contrastées selon les catégories.

INDICATEURS DE PERFORMANCE DE L'ACTION N°3 ENTRETIEN ET EXPLOITATION DU RESEAU ROUTIER NATIONAL

Numéro de l'indicateur	2005	2006 Réalisation	2007 Prévision actualisée	2008 Cible
3.1 État des structures de chaussées				
Voies rapides urbaines	90	89	88	88
Voies à caractéristiques autoroutières	91	89	89	89
Grandes liaisons d'aménagement du territoire	85	83	85	87
Sur le réseau concédé		95	95	96
3.2 État des ouvrages d'art				
Sur le réseau non concédé	86,6		86,6	86,7
Sur le réseau concédé	93,8	93,4	92	93
3.3. Coût complet de l'entretien du réseau concédé				
Dépenses récurrentes de maintenance €/km				33 400
Dépenses d'entretien préventif et de grosses réparations des chaussées et des ouvrages d'art (hors tunnels) €/km				19 800
Mesure de l'évolution de la dépréciation du patrimoine dans l'année €/km			nd	0

Des interrogations ayant porté dans le passé sur le coût de construction et d'entretien des routes par les services de l'État, un audit a été effectué par le ministère délégué au budget et à la réforme de l'État. Il ressort de cet audit qu'ils sont dans la moyenne des coûts européens.

Il existe également un dispositif de surveillance des ponts et viaducs.

V.- LA POLITIQUE TECHNIQUE, L'ACTION INTERNATIONALE ET LE SOUTIEN AU PROGRAMME (ACTION N°3)

Les demandes de crédits de l'action n° 3 *Politique technique, action internationale et soutien au programme* s'élèvent, en autorisations d'engagement et en crédits de paiement, à 15 millions d'euros, contre 14,619 millions d'euros en 2007, soit une augmentation de 2,6 %.

Ces crédits recouvrent les moyens d'études et de fonctionnement de la direction générale des routes et des services qui lui sont rattachés. Il s'agit essentiellement de frais de contentieux, de déplacement, de formation et de dépenses informatiques.

Les fonds de concours et les attributions de produits devraient atteindre en 2008 un montant de 5 millions d'euros, contre 9 millions d'euros en 2007. Ces montants correspondent essentiellement aux rémunérations des prestations pour services rendus aux collectivités territoriales.

VI.- LES TARIFS DE PÉAGE AUTOROUTIER

La question des tarifs de péages autoroutiers est une question sensible à laquelle la Cour des comptes a consacré un rapport particulier à la mi-2007 et sur laquelle reviendra un rapport d'ensemble sur la privatisation prévu pour la fin 2007.

A.- LES PRINCIPES DE FIXATION DES TARIFS

Sur un plan théorique, on considère généralement que le tarif de péage autoroutier doit refléter deux paramètres de base, d'une part les coûts de construction, d'exploitation et d'entretien de l'autoroute, et, d'autre part, le prix du service rendu.

Bien qu'il soit aujourd'hui officiellement abandonné, l'adossement, qui a joué un rôle essentiel dans l'extension du réseau, est venu obscurcir le mode de calcul théorique. L'adossement consiste essentiellement à percevoir un péage supérieur au coût d'entretien sur une autoroute amortie, de manière à financer la construction de nouvelles autoroutes.

Lorsque la hausse des tarifs autoroutiers est mise en cause au motif qu'elle ne reflète ni une hausse de ses coûts d'entretien ni la fourniture d'un service de qualité supérieure, la société responsable est généralement soupçonnée de réaliser des profits indus ou de pratiquer un adossement caché aux dépens de l'utilisateur actuel, alors que le financement de nouvelles infrastructures pourrait être assuré par l'emprunt c'est-à-dire par l'utilisateur futur.

Les interrogations actuelles concernant les tarifs de péage autoroutiers portent sur deux situations différentes.

Les anciennes concessions autoroutières, datant d'avant la privatisation des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA) font l'objet d'un contrat d'entreprise qui comporte des lois tarifaires, encadrant les variations année après année. En cas de désaccord entre l'État et l'entreprise, le tarif est édicté par décret, l'augmentation étant limitée à soixante-dix pourcent de la hausse des prix.

Pour les nouvelles concessions, les tarifs de péage sont fixés une fois pour toutes, jusqu'à la fin de la concession. Une commission analyse les propositions de la société et prend en compte l'avis des élus, l'État vérifiant que les tarifs demandés ne sont pas trop élevés par rapport aux autres tarifs sur le réseau autoroutier. De fait, des différences peuvent s'observer entre les autoroutes : par exemple, les tarifs de l'A28, de l'A19 ou de l'A65 sont plus élevés que sur le réseau historique. Une fois validées par l'État, les tarifs et leur évolution sont définitifs.

Dans les deux cas, le régulateur, c'est-à-dire la Direction générale des routes, encadre le système

B.– LA MÉTHODE DE DÉTERMINATION DES TARIFS

Encadré dans le contrat de concession, le taux d'augmentation annuelle ou taux kilométrique moyen (TKM) est la somme d'une fraction de la hausse des prix (70 à 90 %) et d'un taux dépendant des investissements prescrits par le contrat de concession.

Le taux kilométrique moyen est le taux maximum d'augmentation autorisé au concessionnaire, celui-ci pouvant décider une augmentation inférieure.

Une fois déterminé le taux kilométrique moyen, la société soumet des grilles tarifaires permettant de modifier les tarifs de chaque trajet possible sur le réseau considéré. Ces modifications doivent être telles que l'augmentation moyenne totale égale le taux kilométrique moyen.

Le calcul repose nécessairement sur des sections de référence, à partir desquels sont constitués les trajets. Le taux kilométrique moyen sur une section de référence est égal à la somme des tarifs des différents trajets divisée par le kilométrage total des trajets. Une section de référence est elle-même constituée de sous-sections intermédiaires.

Or les contrats de concession prévoient logiquement de faire intervenir les trafics. Et c'est la moyenne des taux kilométriques moyens des sections de référence pondérée par les trafics correspondant qui doit permettre de retrouver le taux kilométrique moyen global.

C.– LES LACUNES DE LA MÉTHODE

La méthode utilisée pour valider les propositions des concessionnaires semble en réalité souffrir de deux lacunes, expliquant les divergences entre les sociétés autoroutières et l'État.

En tout état de cause, les concessionnaires ont la possibilité d'appliquer, à l'intérieur d'une section de référence, des hausses différenciées sur certains trajets à fort trafic et des hausses plus faibles sur des trajets à faible trafic, ce qui leur permet de moduler les trafics mais aussi de maximiser leurs recettes. D'où une situation de foisonnement des tarifs peu compréhensible pour les usagers.

Au surplus, les trajets d'une section de référence à une autre section de référence ne sont pas pris en compte dans la validation des taux kilométrique moyen des trajets par référence au taux kilométrique moyen global, ce qui ouvre des possibilités d'augmentation plus fortes que ce dernier.

Le régulateur n'est pas désarmé face aux propositions des concessionnaires. Quand les grilles sont jugées inacceptables, la direction générale des Routes peut fixer des tarifs par arrêté ministériel, par exemple au niveau qu'elle détermine ou en reconduisant par exemple les tarifs de l'année précédente.

CHAPITRE III.- LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE –PROGRAMME N° 207 SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET COMPTE SPÉCIAL, PROGRAMMES N° 751 RADARS ET N° 752 FICHER NATIONAL DU PERMIS DE CONDUIRE

Au plan budgétaire, le Programme n° 207 *Sécurité routière*, le compte spécial *Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route*, le programme n° 751 *Radars* et le programme n° 752 *Fichier national du permis de conduire* participent à la diminution du nombre d'accidents de la route.

La responsabilité du programme n° 207 et du programme n° 751 est confiée à la direction de la Sécurité et de la circulation routières (DSCR). Dans un souci de cohérence, le titulaire de cette dernière direction est également Délégué interministériel à la sécurité routière.

Au vu des résultats et des enquêtes d'accidentologie routière, l'action du Gouvernement en matière de sécurité routière privilégiera en 2008 trois domaines : l'alcool au volant, la réduction de la vitesse et la formation des conducteurs.

Cette action s'inscrira selon toute probabilité dans un plan quinquennal de sécurité routière.

I.- LE PROGRAMME N° 207 SÉCURITÉ ROUTIÈRE

A.- LES GRANDES LIGNES DU PROGRAMME N° 207 SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les crédits demandés pour le programme n° 207 *Sécurité routière* pour 2008 s'élèvent à 87,82 millions d'euros en autorisations d'engagement, soit une diminution de 5,4 %, et à 99,86 millions d'euros en crédits de paiement, en augmentation de 1,3 %.

Les fonds de concours et attributions de produits sont de 4,44 millions d'euros en autorisations d'engagement pour 2008 et de 15,52 millions d'euros en crédits de paiement.

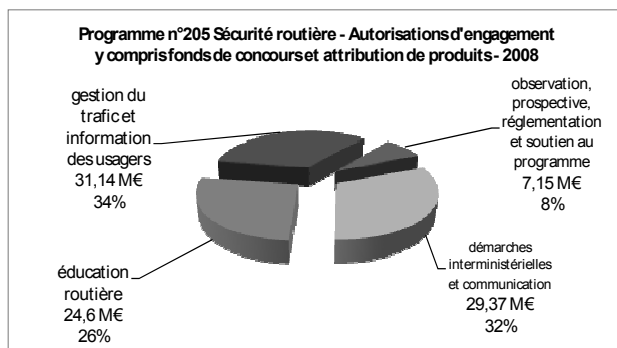
Au total, si les autorisations d'engagement y compris les fonds de concours et les attributions de produits diminuent de 2,3 % par rapport à 2007, les crédits de paiement augmentent de 3,5 %.

SYNTHÈSE DES DONNÉES BUDGÉTAIRES LFI 2007 ET PLF 2008 AU FORMAT 2008

(en euros)

Programme n° 207 Sécurité routière	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Prévisions de fonds de concours AE	Prévisions de fonds de concours CP
2007	92 859 096	98 559 096	1 620 000	12 890 000
2008	87 820 756	99 865 440	4 440 000	15 520 000
variation (%)	-5,4%	+1,3%	+174,1%	+20,4%

Le programme n° 207 Sécurité routière est composé de 4 actions. Les crédits les plus importants sont alloués à l'action n° 4 *Gestion du trafic et information des usagers*, suivie de l'action n° 2 *Démarches interministérielles et communication* (voir) diagramme ci-après.



Les demandes de crédits du programme n° 207 *Sécurité routière* pour 2008 sont de 87,8 millions d'euros en autorisations de programme, en diminution de 5,4 % par rapport à 2007, et de 99,9 millions d'euros en crédits de paiement, soit une augmentation de 1,3 %.

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT DU PROGRAMME N° 207 SÉCURITÉ ROUTIÈRE - LFI 2007 ET PLF 2008

(en euros)

		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Prévisions FDC et ADP	TOTAL GÉNÉRAL
Action n° 1 Observation, prospective, réglementation et soutien au programme	2007	5 400 000		1 800 000	7 200 000		7 200 000
	2008	5 650 000		1 500 000	7 150 000		7 150 000
	Δ(%)	+4,6%		-16,7%	-0,7%		-0,7%
Action n° 2 Démarches interministérielles et communication	2007	18 476 500		11 023 500	29 500 000		29 500 000
	2008	25 470 000		3 900 000	29 370 000		29 370 000
	Δ(%)	+37,9%		-64,9%	-0,4%		-0,4%
Action n° 3 Éducation routière	2007	8 292 096	3 900 000	13 167 000	25 359 096		25 359 096
	2008	9 550 000	5 000 000	10 050 000	24 600 000		24 600 000
	Δ(%)	+15,2%	+28,2%	-23,7%	-3,0%		-3,0%
Action n° 4 Gestion du trafic et information des usagers	2007	20 000 000	10 800 000		30 800 000	1 620 000	32 420 000
	2008	20 150 000	6 550 756		26 700 756	4 440 000	31 140 756
	Δ(%)	+0,8%	-39,3%		-13,3%	+174,1%	-3,9%
TOTAL	2007	52 168 596	14 700 000	25 990 500	92 859 096	1 620 000	94 479 096
	2008	60 820 000	11 550 756	15 450 000	87 820 756	4 440 000	92 260 756
	Δ(%)	+16,6%	-21,4%	-40,6%	-5,4%	+174,1%	-2,3%

DEMANDES DE CRÉDITS DE PAIEMENT DU PROGRAMME N°207 SÉCURITÉ ROUTIÈRE - LFI 2007 ET PLF 2008

(en euros)

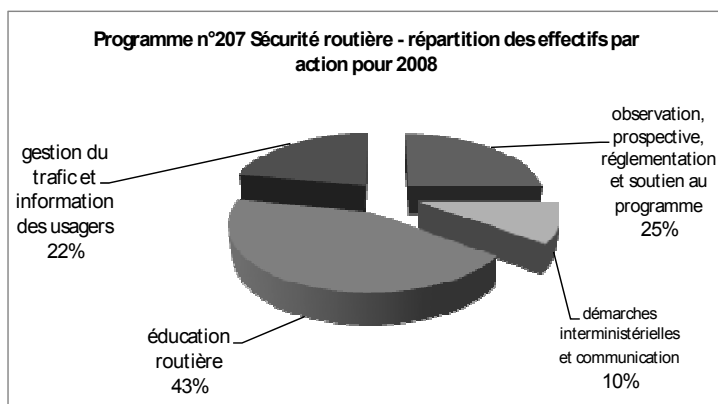
		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Prévisions FDC et ADP	TOTAL GÉNÉRAL
Action n°1 Observation, prospective, réglementation et soutien au programme	2007	5 400 000		1 800 000	7 200 000		7 200 000
	2008	5 650 000		1 500 000	7 150 000		7 150 000
	Δ(%)	+4,6%		-16,7%	-0,7%		-0,7%
Action n° 2 Démarches interministérielles et communication	2007	18 476 500		11 023 500	29 500 000		29 500 000
	2008	25 470 000		3 900 000	29 370 000		29 370 000
	Δ(%)	+37,9%		-64,6%	-0,4%		-0,4%
Action n° 3 Éducation routière	2007	8 292 096	4 400 000	13 167 000	25 859 096		25 859 096
	2008	9 550 000	5 500 000	10 050 000	25 100 000		25 100 000
	Δ(%)	+15,2%	+25,0%	-23,7%	-2,9%		-2,9%
Action n° 4 Gestion du trafic et information des usagers	2007	20 000 000	16 000 000		36 000 000	12 890 000	48 890 000
	2008	20 150 000	18 095 440		38 245 440	15 520 000	53 765 440
	Δ(%)	+0,8%	+13,1%		+6,2%	+20,4%	+10,0%
TOTAL	2007	52 168 596	20 400 000	25 990 500	98 559 096	12 890 000	111 449 096
	2008	60 820 000	23 595 440	15 450 000	99 865 440	15 520 000	115 385 440
	Δ(%)	+16,6%	+15,7%	-40,6%	+1,3%	+20,4%	+3,5%

Les dépenses de personnel du programme n° 207 *Sécurité routière* sont retracées dans l'action miroir n°9 *Personnels œuvrant pour les politiques du programme Sécurité routière* du programme n°217 *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables*.

Les deux tiers des dépenses du programme n° 207 *Sécurité routière* sont constitués par les dépenses de fonctionnement hors dépenses de personnel.

Les personnels mettant en œuvre le programme n° 207 *Sécurité routière* appartiennent à l'administration centrale de la direction générale des Routes, ainsi qu'aux directions interdépartementales des routes (DIR) et aux directions départementales de l'équipement.

Le projet annuel de performances pour 2008 évalue à 3 200 ETPT les effectifs œuvrant pour le programme n° 207 *Sécurité routière*, représentant une dépense de personnel de 159,18 millions d'euros. La répartition du travail est indiquée au graphique suivant.



Compte tenu des difficultés rencontrées pour l'organisation des examens du permis de conduire et de l'importance de la formation initiale, il serait sans doute utile d'examiner un redéploiement partiel vers l'opérationnel des personnels rattachés à l'action n°1 observation, prospective, réglementation et soutien au programme.

B.- LES DEMANDES BUDGÉTAIRES DES DIFFÉRENTES ACTIONS

1.- L'observation, la prospective, la réglementation et le soutien au programme – Action n° 1

Les crédits demandés pour l'action n°1 pour 2008 s'élèvent à 7,15 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiements, en diminution de 0,7 % par rapport à 2007.

Les dépenses liées à l'observation et à la prospective correspondent aux expérimentations liées aux véhicules, aux études relatives aux nouvelles technologies, au continuum éducatif, à la réglementation et à la doctrine, aux observatoires locaux et aux contrôles automatisés.

2.- Les démarches interministérielles et la communication – Action n° 2

Les demandes de crédits pour 2008 pour les démarches interministérielles et la communication (action n° 2), s'établissent à 29,4 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement, en diminution de 0,4 % par rapport à 2007.

Ces crédits sont distribués à part égale entre la communication grand public et les actions locales et les partenariats. La communication grand public comprend les campagnes nationales, les participations à des manifestations et salons et des études d'évaluation par sondage et enquêtes.

Les actions locales sont composées d'actions d'incitations, d'actions en partenariats avec des associations et des entreprises et l'animation de réseaux.

3.- L'éducation routière – Action n° 3

Les crédits demandés pour l'action n° 4 Éducation routière en 2008 s'élèvent à 24,6 millions d'euros en autorisations d'engagement, en diminution de 3 % par rapport à 2007, et à 25,1 millions d'euros en crédits de paiement, en diminution de 2,9 %.

Les crédits de cette action se répartissent entre les dépenses pour l'organisation du permis de conduire, à hauteur de la moitié du total, les dépenses pour la formation à destination des écoles de conduite, à hauteur de 10 %, et la compensation financière due aux établissements de crédits dans le cadre du permis à 1 euro pour un montant de dix millions d'euros.

4.- La gestion du trafic et information des usagers – Action n° 4

Les crédits demandés pour l'action n°5 Gestion du trafic et information des usagers s'élèvent pour 2008 à 26,7 millions d'euros en autorisations

d'engagement, en diminution de 13,3 % par rapport à 2007, et à 38,24 millions d'euros en crédits de paiement, en augmentation de 6,2 %.

Des fonds de concours importants sont affectés à l'action n°5, 4,4 millions d'euros en autorisations d'engagement (+174%), et surtout en crédits de paiement, lesquels représentent 15,5 millions d'euros (+20,4%).

L'action n° 4 met en œuvre en effet de nombreux partenariats, notamment dans le cadre de contrats de plan État-régions pour la période 2000-2006, ce qui explique la croissance importante des crédits de paiement, et de contrats de projets État-régions pour la période 2007-2012.

C. LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

Le programme n° 207 Sécurité routière est composé de quatre actions qui doivent concourir à quatre objectifs : la réduction du nombre d'accidents et de tués sur les routes, la mobilisation de l'ensemble de la société sur la sécurité routière, l'amélioration du service du permis de conduire et la sécurité des déplacements routiers et l'amélioration de la fluidité du trafic routier. Huit indicateurs de performance y sont rattachés.

1.– L'objectif n°1 : Réduire le nombre d'accidents et de tués sur les routes

Un ensemble de facteurs concourt à la sécurité routière. L'objectif n°1 du programme *Sécurité routière*, est la diminution aussi rapide que faire se peut, du nombre de tués et de blessés.

Le nombre total de tués suite à un accident de la route a baissé de 11 % de 2005 à 2006.

Illustrant la difficulté de faire changer en profondeur les comportements, la baisse enregistrée en 2007 par rapport à 2006 ne serait, selon les prévisions, que de 1 %.

INDICATEURS DE PERFORMANCE DE L'OBJECTIF RÉDUIRE LE NOMBRE D'ACCIDENTS ET DE TUÉS SUR LES ROUTES

Numéro de l'indicateur	2005	2006 Réalisation	2007 Prévision actualisée	2008 Cible
1.1 Nombre annuel de tués à moins d'un mois	5 543	4 942	< 4 900	< 4 400
1.2. Nombre annuel de blessés hospitalisés à plus de 24 heures	40 792	41 869	< 39 112	<38 500

Nécessitant une relance de la lutte contre la violence routière, la valeur cible pour 2010 pour le nombre de tués est une réduction à moins de 4 250 tués à moins d'un mois.

Après une augmentation du nombre de blessés de 2,6 % en 2006 par rapport à 2005, une diminution de 6,6 % est attendue pour 2007.

La valeur cible pour 2010 pour le nombre de blessés est de moins de 35 355 blessés hospitalisés plus de 24 heures, suite à un accident de la route.

D'autres chiffres très importants concernant les jeunes, les conducteurs de deux-roues et les tués en milieu urbain, mériteraient d'être plus souvent mis en avant dans la communication de la sécurité routière.

Le nombre de tués de la tranche d'âge 15-24 ans a atteint, en 2006, le chiffre de 163 tués par million d'habitants, soit deux fois plus que pour l'ensemble de la population (79 tués par million d'habitants).

Les usagers de deux-roues motorisés ont compté 1 161 tués en 2006, soit 24 % du total.

Le nombre de tués en milieu urbain s'est élevé à 1 418 personnes, soit 29 % du total.

2.- L'objectif n° 2 : *Mobiliser l'ensemble de la société sur la sécurité routière*

La mobilisation de l'ensemble de la société est recherchée par des communications interministérielle et ministérielle, par la mise en œuvre de plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) et des plans de prévention du risque routier (PPRR), ainsi que des partenariats avec les mondes professionnels et associatifs.

INDICATEURS DE PERFORMANCE DE L'OBJECTIF : MOBILISER L'ENSEMBLE DE LA SOCIÉTÉ SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Numéro de l'indicateur	2005	2006 Réalisation	2007 Prévision actualisée	2008 Cible
2.1 Évolution de l'opinion et des comportements				
% des personnes interrogées déclarant avoir souvenir des campagnes de communication de la sécurité routière - %	78	80	84	85
% des personnes interrogées déclarant avoir adopté un nouveau comportement sur les routes suite aux campagnes de communication de la sécurité routière vis-à-vis des règles du code de la route - %	73	70	73	73

Deux indicateurs sont utilisés pour mesurer l'efficacité des politiques suivies.

Un premier indicateur mesure le taux de mémorisation des actions de communication. Une hausse significative est obtenue depuis l'utilisation de

messages audiovisuels centrés sur le déroulement et les conséquences des accidents, à l'instar des campagnes choc mises en place dans certains pays avec des résultats positifs. Une hausse d'un point sur la mémorisation est attendue en 2008 par rapport à 2007, après des progrès plus significatifs les années précédentes. La valeur cible pour 2010 est de 90 %. On peut se demander pourquoi la ligne de communication choc n'est pas poursuivie sinon accentuée, compte tenu de la difficulté à continuer de progresser dans la réduction du nombre de victimes.

Un autre indicateur mesure l'efficacité de la communication, par l'inflexion affichée des comportements des conducteurs. Cette efficacité dépend de la pertinence des messages mais aussi d'un contexte général d'influence des comportements. L'écart de 12 points qui demeure entre les deux indicateurs montre l'ampleur du travail qu'il reste à accomplir pour infléchir durablement les comportements.

3.- L'objectif n° 3 : Améliorer le service du permis de conduire dans le cadre du développement de l'éducation routière tout au long de la vie

Trois indicateurs de performance sont rattachés à l'objectif n° 3. Les deux premiers indicateurs portent sur la formation au permis de conduire et sur sa délivrance. Le troisième traite du problème fondamental de la qualité de la formation au regard de l'accidentologie.

INDICATEURS DE PERFORMANCE DE L'OBJECTIF AMÉLIORER LE SERVICE DU PERMIS DE CONDUIRE

Numéro de l'indicateur	2005	2006 Réalisation	2007 Prévision actualisée	2008 Cible
3.1 Évolution du taux de réussite des écoles de conduite en première présentation du permis de conduite				
Part des écoles de conduite ayant un taux de réussite en première présentation au permis de conduire B inférieur à 50 % - %	43,79	46,37	40	39
Écart entre le taux de réussite des écoles de conduite participant au dispositif du permis à 1€ par jour (écoles conventionnées) et le taux de réussite de l'ensemble des écoles de conduite - %	73	70	73	73
3.2. Dépense moyenne d'un examen pratique du permis de conduire pour l'administration relevant du ministère chargé de la sécurité routière - € / permis	25	25	24	26
3.3 Part des conducteurs ayant leur permis depuis moins de deux ans impliqués dans un accident corporel - %	18	18,83	17,8	17,5

On constate une diminution de la proportion d'écoles de conduite dont les résultats lors de la première présentation au permis de conduire sont inférieurs à 50 %. La cible pour 2010 est que les écoles de conduite aux résultats médiocres ne représentent plus que 39 % du total.

Les dépenses de l'administration chargée de la sécurité routière devraient atteindre 26 € par permis en 2008, contre 24 en 2007.

L'indicateur le plus pertinent par rapport à l'objectif global de sécurité routière est, à l'évidence, l'indicateur 3.3 relatif à l'implication dans des accidents corporels des conducteurs récemment titulaires du permis de conduire. La lenteur des progrès enregistrés dans ce domaine oblige sans aucun doute à revoir le processus de formation et de délivrance du permis.

4.- L'objectif n° 4 : *Garantir la sécurité des déplacements routiers et améliorer la fluidité du trafic routier*

L'objectif de l'action n° 4 est de garantir la sécurité des déplacements routiers et d'améliorer la fluidité du trafic.

INDICATEURS DE PERFORMANCE DE L'OBJECTIF MOBILISER L'ENSEMBLE DE LA SOCIÉTÉ SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Numéro de l'indicateur	2005	2006 Réalisation	2007 Prévision actualisée	2008 Cible
4.1 Temps perdu dans les encombrements sur les réseaux de voies rapides urbaines de s deux principales agglomérations françaises				
Paris – heures x km	710 000	nd	782 775	782 775
Lyon – heures x km	73 000	76 000	80 000	80 000
4.2. Rapport des taux de satisfaction comparés des usagers sur les actions de gestion de trafic et d'information routière sur les autoroutes gratuites et à péage – ratio	0,92	0,92	0,91	0,91

La fluidité du trafic est la résultante de nombreux facteurs, l'évolution du trafic, la qualité de l'information aux usagers, le développement des infrastructures routières et l'essor du report modal.

La modestie des ambitions affichées, à savoir une stabilisation du temps perdu par les automobilistes dans les embouteillages parisiens et lyonnais, en 2008 mais aussi à l'horizon 2010 (valeur cible) semble en totale contradiction, d'une part, avec les objectifs de sécurité routière, à moins de considérer la congestion du système routier comme le moyen de peser sur l'accidentologie, et, d'autre part, avec l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.

On ne peut également manquer d'être frappé par la modestie affichée pour l'amélioration de l'information sur le réseau autoroutier non concédé. La complexité du réseau notamment autour des agglomérations urbains rend certes plus difficile la mise en place d'un système d'information efficace que sur de grandes portions linéaires.

Il n'en reste pas moins que c'est précisément sur le réseau non concédé que l'efficacité de l'information serait la plus grande.

II.- LE COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE CONTRÔLE ET SANCTION AUTOMATISÉS DES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE

La création du compte d'affectation spéciale *Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route* a pour but de garantir le financement de l'amélioration et l'extension du système des radars automatiques par l'allocation directe d'une partie des recettes qu'il génère.

Les recettes des amendes radars constituent en effet une source de recettes dont l'importance, pour le moment, est croissante et dont la répartition est discutée pour des utilisations diverses, par les différentes parties prenantes

A.- LES RECETTES DES AMENDES RADARS

Le produit des amendes radar a atteint 349 millions d'euros en 2006. Le versement au compte d'affectation spécial a représenté 140 millions d'euros. En 2007 le produit des amendes radar devrait s'élever à 416 millions d'euros, le versement au CAS étant inchangé.

Pour 2008, selon les informations communiquées à votre Rapporteur spécial, des recettes de 660 millions d'euros pourraient être atteintes, en incluant les amendes forfaitaires majorées.

MONTANT DES AMENDES RADAR

	2003	2004	2005	2006	2007	2008 estimations
Nombre de radars (au 31/12)				1 500	1 850	2 350
Produit des amendes forfaitaires, dont une fraction vient abonder le CAS dans les limites fixées par la loi (en millions d'euros)	nc	nc	180,2	292,4	349	560
Produit des amendes majorées venant abonder le budget de l'État (en millions d'euros)	nc	nc	13,8	57,4	67	100
Montant total des amendes radar (en millions d'euros)	4,8	106	204	349,8	416	660

Au 31 août 2007, à titre indicatif, le montant global des recettes (hors amendes forfaitaires majorées), certifié par la direction générale de la Comptabilité publique (DGCP), s'établissait à 227,4 millions d'euros.

B.- LA RÉPARTITION DES RECETTES DU CONTRÔLE AUTOMATISÉ

Depuis la loi de finances pour 2006 (article 49), le produit des amendes issues du contrôle automatisé des infractions au code de la route fait l'objet d'une répartition entre le compte d'affectation spéciale *Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route*, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) et les communes pour le solde éventuel.

Ainsi, en 2006, le compte a reçu 140 millions d'euros, l'AFITF 100 millions d'euros et les communes et leurs groupements le solde de 52 millions d'euros.

L'article 16 du présent projet de loi de finances modifie l'article 49 de la loi de finances pour 2006 en proposant la répartition suivante : 204 millions pour le CAS et 100 millions d'euros pour les communes et leurs groupements. Les départements se verraient attribuer un versement de 30 000 euros par radar fixe implanté sur le domaine routier départemental. L'AFITF recevrait le solde, soit un peu plus de 200 millions d'euros, avec un plafond de 226 millions d'euros (voir tableau ci-après).

AFFECTATION DU PRODUIT DES AMENDES RADAR DE 2006 À 2008

(en millions d'euros)

	2006	2007	2008	Remarques
Rappel des recettes du CAS radar pour les seules amendes forfaitaires	292	349	560	
Fraction des recettes affectées au compte d'affectation spéciale « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route »	140	140	204	L'augmentation permettra de financer un programme complémentaire d'implantation de 500 nouveaux équipements
Part revenant aux communes et à leurs groupements	52	100	100	Estimation 2007 reconduite en 2008
Montant attribué aux départements		0	30 000 euros par radar fixe	Attribution exclusive du versement de toute taxe ou redevance
Solde versé à l'AFITF	100	109	< 226	

C.- LE COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE CONTRÔLE ET SANCTION AUTOMATISÉS DES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE

La loi de finances du 31 décembre 2005 a créé le compte d'affectation spéciale (CAS) *Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route*, dans son article 49- 1, afin que les dépenses liées aux coûts relatifs à la conception, à l'entretien, à la maintenance, à l'exploitation et au développement

de systèmes automatiques de contrôle et sanction soient couvertes par le produit des amendes perçues par ceux-ci.

**RECETTES DU COMPTE D’AFFECTATION SPÉCIALE CONTRÔLE ET SANCTIONS
AUTOMATISÉS DES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE**

(en euros)

Amendes perçues par la voie du système de contrôle sanction automatiques	2007	140 000 000
	2008	204 000 000
	$\Delta(\%)$	+45,7%
Recettes diverses ou accidentelles	2007	0
	2008	0

Les lois de finances pour 2006 et pour 2007 ont prévu que le compte d’affectation spéciale finance à la fois le programme n°751 *Radars* relevant du ministre de l’écologie, du développement et de l’aménagement durables, et le programme n°752 *Fichier national du permis de conduire*, relevant du ministre de l’intérieur, de l’outre-mer et des collectivités territoriales.

**DÉPENSES DU COMPTE D’AFFECTATION SPÉCIALE CONTRÔLE ET SANCTIONS
AUTOMATISÉS DES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE**

(en euros)

Autorisations d’engagement et crédits de paiement (euros)		AE=CP
Programme n°751 <i>Radars</i> (action unique)	2007	116 000 000
	2008	191 975 000
	$\Delta(\%)$	+65,5%
Programme n°752 <i>Fichier national du permis de conduire</i> (action unique)	2007	24 000 000
	2008	12 025 000
	$\Delta(\%)$	-49,9%

Il est prévu une forte augmentation des dépenses du programme n°751 *Radars*, afin de compléter le dispositif actuel.

Les dépenses du programme n°752 *Fichier national du permis de conduire* seraient en diminution de près de 50 %, dans l’attente du lancement d’une nouvelle application de gestion informatique du permis à point.

III.– LE PROGRAMME N°751 RADARS

Le programme n°751 *Radars* a pour objet le financement du programme Radars (action n°1) qui a trait aux équipements de contrôle automatique mais aussi au traitement des infractions.

A.- LES DEMANDES DE CRÉDITS POUR 2008

Par rapport au budget 2007, le montant du programme n°751 varie significativement.

Cette augmentation doit permettre l'implantation de 500 nouveaux dispositifs de contrôle automatisé, avec une diversification des infractions contrôlées, mais aussi d'assurer le fonctionnement de la chaîne de contrôle automatisé et la maintenance d'un parc d'équipement de plus en plus important.

DEMANDES D'AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT DU PROGRAMME N°751 RADARS - LFI 2007 ET PLF 2008

(en euros)

		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Prévisions FDC et ADP	TOTAL GÉNÉRAL
Action n°1 Radars	2006	72 366 386	56 506 919	- 32 785	128 840 520	0	128 840 520
	2007	62 000 000	54 000 000		116 000 000	0	116 000 000
	2008	93 030 000	98 945 000		191 975 000	0	191 975 000
	Δ(%) 2008/2007	+50,0%	+83,2%		+65,5%		+65,5%
Action n° 2 Aide au financement du permis de conduire des jeunes	2006						
	2007	0	0	0	0	0	0
	2008	0	0	0	0	0	0
	Δ(%) 2008/2007						
TOTAL	2006	72 366 386	56 506 919	-32 785	128 840 520		128 840 520
	2007	62 000 000	54 000 000		116 000 000		116 000 000
	2008	93 030 000	98 945 000		191 975 000		191 975 000
	Δ(%) 2008/2007	+50,0%	+83,2%		+65,5%		+65,5%

Les demandes de crédits de fonctionnement du programme n°751 sont de 93 millions d'euros, en augmentation de 50 % par rapport à 2007. Il s'agit, à hauteur de 89 % du total, de dépenses de maintenance, de télécommunications et d'exploitation du Centre national de traitement.

Les dépenses de soutien au programme, d'études et d'actions de communications représentent 11 %, soit un peu plus de 10 millions d'euros.

Les demandes de crédits d'investissement pour 2008 s'élèvent à 98,9 millions d'euros, en augmentation de 83 % par rapport à 2007.

Les dépenses liées au nouveau programme de radars représentent un montant de 55,2 millions d'euros.

Il est prévu d'installer 250 radars fixes supplémentaires et de doter les forces de l'ordre de 80 radars mobiles supplémentaires. 150 nouveaux dispositifs de contrôle du respect des feux rouges sont déployés. 20 dispositifs de contrôle

des distances de sécurité et 48 dispositifs d'information seront installés dans les tunnels monotubes directionnels. Enfin, une expérimentation sera réalisée pour la verbalisation assistée par ordinateur.

Les demandes de crédits pour le fonctionnement du dispositif de contrôle automatisé représentent un montant de 41,47 millions d'euros.

DEMANDES DE CRÉDITS DE PAIEMENT DU PROGRAMME N°751 RADARS - LFI 2007 ET PLF 2008

		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Prévisions FDC et ADP	TOTAL GÉNÉRAL
Action n°1 Radars	2006	50 312 632	29 475 308		78 787 940	0	78 787 940
	2007	62 000 000	54 000 000		116 000 000	0	116 000 000
	2008	93 030 000	98 945 000		191 975 000	0	191 975 000
	Δ(%) 2008/2007	+50,0%	+83,2%		+65,5%		+65,5%
Action n° 2 Aide au financement du permis de conduire des jeunes	2006						
	2007	0	0	0	0	0	0
	2008	0	0	0	0	0	0
	Δ(%) 2008/2007						
TOTAL	2006	50 312 632	29 475 308		79 787 940		79 787 940
	2007	62 000 000	54 000 000		116 000 000		116 000 000
	2008	93 030 000	98 945 000		191 975 000		191 975 000
	Δ(%) 2008/2007	+50,0%	+83,2%		+65,5%		+65,5%

Le développement du Centre national de traitement requiert à lui seul 24,2 millions d'euros.

Il est à noter que sur les 450 radars dont l'installation était initialement prévue en 2007, une centaine reste à installer, ainsi que 50 dispositifs feux rouges.

B.- L'OBJECTIF ET LES INDICATEURS DE PERFORMANCE DU PROGRAMME

L'objectif du programme n°751 *Radars* est d'assurer l'efficacité du système de contrôle sanction, en termes de respect des règles du code de la route et en termes de gestion.

Le programme est doté de quatre indicateurs de performance (voir tableau ci-après).

Le premier indicateur est relatif à la vitesse moyenne en rase campagne, calculée à partir de 200 000 relevés par an, réalisés à partir de 362 points d'observation. Si tous les automobilistes respectaient les limitations de vitesse, la vitesse moyenne ainsi calculée s'établirait à 77 km/h. La prévision pour 2007 est

de 82 km/h. L'objectif pour 2008 est fixé à 81 km/h. La réduction de la vitesse moyenne est la résultante d'un ensemble d'actions, ce qui donne à cet indicateur un caractère synthétique.

INDICATEURS DE PERFORMANCE DU PROGRAMME N°751 RADARS

Numéro de l'indicateur	2005	2006 Réalisation	2007 Prévision actualisée	2008 Cible
1.1.Évolution des vitesses moyennes – km/h	83	81,9	82	81
1.2. Évolution des excès de vitesse de plus de 30 km/h et de plus de 40 km/h				
<i>Excès de vitesse de plus de 30 km/h - %</i>	<i>1,03</i>	<i>0,98</i>	<i>0,90</i>	<i>0,85</i>
<i>Excès de vitesse de plus de 40 km/h - %</i>	<i>0,25</i>	<i>0,23</i>	<i>0,25</i>	<i>0,25</i>
1.3. Pourcentage d'avis de contravention envoyés par rapport au nombre d'infractions relevées par les flashes des radars				
<i>Pourcentage des avis de contravention envoyés par rapport au nombre d'infractions relevées par les flashes des radars - %</i>	49	46,6	47,3	50
<i>Pourcentage relatif seulement aux immatriculations françaises et de pays ayant signé un accord opérationnel avec la France - %</i>		59,4	60,3	62
1.4. Disponibilité des radars - %			88	89

Le deuxième indicateur est calculé sur la base de relevés faits à partir de 363 points d'observation, suivant un calendrier précis privilégiant les heures creuses. Ces relevés sont réalisés indépendamment de ceux des forces de l'ordre. On constate une diminution sensible du nombre d'excès de vitesse en pourcentage total du trafic.

La question est de savoir par quels moyens baisser l'asymptote vers laquelle les observations semblent converger.

Les troisième et quatrième indicateurs portent sur l'efficacité du système de contrôle-sanction automatisé. Le quatrième indicateur montre que des progrès techniques doivent encore être faits sur la possibilité d'exploiter les flashes des cabines radars.

Le troisième indicateur montre l'urgence à interconnecter les fichiers d'immatriculation des véhicules en Europe.

IV.– LE PROGRAMME N°752 FICHIER NATIONAL DU PERMIS DE CONDUIRE

L'actuel système d'information relatif au permis de conduire est confronté à la nécessité de prendre en charge un nombre d'information croissant pour chaque titulaire. De nouvelles fonctionnalités doivent par ailleurs être offertes aux titulaires du permis de conduire, comme la consultation par Internet depuis le 1^{er} juillet 2007. La confidentialité et la régulation des consultations sont actuellement assurées par la nécessité d'obtenir un numéro d'accès à la Préfecture.

Le fichier national de permis de conduire, dans sa version actuelle, date d'avant l'introduction du permis de conduire à points et repose sur des technologies informatiques obsolètes. Sa modernisation est d'autant plus indispensable qu'une prochaine directive européenne établira le permis de conduire européen.

Répondant à ce double objectif, le projet Faeton a pour but la mise en place d'une nouvelle application informatique et la production de permis de conduire. Son développement sera financé par des crédits reportés.

La demande de crédits en 2008 ne porte que sur les seuls crédits de fonctionnement nécessaires à la gestion du permis à points dans l'actuel système.

DEMANDES D'AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT DU PROGRAMME N°752 FICHIER NATIONAL DU PERMIS DE CONDUIRE - LFI 2007 ET PLF 2008

		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Prévisions FDC et ADP	TOTAL GÉNÉRAL
Action n°1 Fichier national du permis de conduire	2006	7 142 342			7 142 342		7 142 342
	2007	9 000 000	15 000 000		24 000 000	0	24 000 000
	2008	12 025 000			12 025 000		12 025 000
	<i>Δ(%) 2008/2007</i>	+33,6%	-100 ;0%		-49,9%		-49,9%
TOTAL	2006	7 142 342			7 142 342		7 142 342
	2007	9 000 000	15 000 000		24 000 000		24 000 000
	2008	12 025 000			12 025 000		12 025 000
	<i>Δ(%) 2008/2007</i>	+33,6%	-100,0%		-49,9%		-49,9%

C'est pourquoi la demande de crédits est en diminution de 49,9 % par rapport à 2007, en autorisations d'engagement comme en crédits de paiements.

DEMANDES DE CRÉDITS DE PAIEMENT DU PROGRAMME N°752 FICHIER NATIONAL DU PERMIS DE CONDUIRE - LFI 2007 ET PLF 2008

		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Prévisions FDC et ADP	TOTAL GÉNÉRAL
Action n°1 Fichier national du permis de conduire	2006	4 196 433			4 196 433		4 196 433
	2007	9 000 000	15 000 000		24 000 000	0	24 000 000
	2008	12 025 000			12 025 000		12 025 000
	<i>Δ(%) 2008/2007</i>	+33,6%	-100 ;0%		-49,9%		-49,9%
TOTAL	2006	4 196 433			4 196 433		4 196 433
	2007	9 000 000	15 000 000		24 000 000		24 000 000
	2008	12 025 000			12 025 000		12 025 000
	<i>Δ(%) 2008/2007</i>	+33,6%	-100,0%		-49,9%		-49,9%

L'indicateur de performance du programme n°752 Fichier national du permis de conduire est le taux de réalisation du programme Faeton.

INDICATEURS DE PERFORMANCE DU PROGRAMME N°752 FICHIER NATIONAL DU PERMIS DE CONDUIRE

Numéro de l'indicateur	2005	2006 Réalisation	2007 Prévision actualisée	2008 Cible
1.1. Taux de réalisation du programme de modernisation du système informatique du fichier national du permis de conduire - %			5	40

Le projet Faeton a pris du retard en 2007. Il est prévu une accélération en 2008, avec un taux de réalisation de 40 % en fin d'année. Le projet Faeton devrait être achevé en 2010.

V.- LES NOUVEAUX CHANTIERS URGENTS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La lutte contre l'insécurité routière semble avoir buté en 2007 sur de nouveaux obstacles. C'est pourquoi le programme radars doit être relancé et d'autres actions doivent être mises en place.

Un plan quinquennal de sécurité routière est actuellement en préparation à cet effet.

A.- LA LUTTE CONTRE L'ALCOOL AU VOLANT, PREMIER FACTEUR D'ACCIDENTS

Jusqu'en 2006, le premier facteur d'accident était la vitesse. En 2007, c'est l'alcool au volant qui est le premier facteur d'accident. C'est pourquoi un plan sur l'alcool au volant doit constituer une priorité d'action.

Dans les pays anglo-saxons et en Europe du Nord où la préoccupation de sécurité routière est plus ancienne qu'en France, l'interdiction de la conduite automobile après la consommation d'alcool est une évidence culturelle.

La diffusion des éthylomètres permettra de faire à la fois de la prévention et de la pédagogie. L'objectif est que l'ensemble des conducteurs aient la possibilité de s'auto-évaluer pour leur alcoolémie. D'où les discussions actuelles de la direction de la Sécurité et de la circulation routières (DSCR) avec les distributeurs potentiels (Relais H, pharmacie, points de vente de carburants) et les exploitants des lieux où l'éthylotest pourrait être pratiqué (cafés – restaurants, discothèques). Par ailleurs, une étude est conduite avec les constructeurs sur les éthylotests anti-démarrage. Des avancées devraient se faire, compte tenu de l'importance croissante de la sécurité pour les automobilistes et de la meilleure compréhension des constructeurs pour cette demande.

Une importance particulière est accordée au problème des usagers vulnérables, au nombre desquels figurent les jeunes adultes. Rappelons que la proportion de jeunes tués sur la route est deux fois plus élevée que celle de la population totale.

Les discothèques et boîtes de nuit constituent une préoccupation majeure. La mise en place d'une représentation, pour le moment inexistante, de la profession permettra, seule, des mesures d'ensemble efficaces, comme l'interdiction de la consommation d'alcool avant l'entrée, la mise en place d'horaires cohérents de fermeture pour éviter les passages d'une boîte de nuit à une autre, qui génèrent souvent des accidents ou l'implantation de bornes d'éthylotest sur les lieux de loisirs.

L'interdiction de la vente de boissons alcoolisées dans les points de vente de carburants est par ailleurs une mesure réglementaire indispensable. Cette interdiction existe déjà sur les autoroutes, sauf pour les produits alcoolisés dits du terroir. L'interdiction devra être généralisée, à la fois à tous les produits alcoolisés sur les autoroutes et à l'ensemble des points de vente sur tout le territoire national.

B.- LA RÉFORME DU PERMIS DE CONDUIRE

Le nombre d'accidents corporels impliquant des conducteurs débutants dans les six mois de l'obtention de leur permis augmente régulièrement.

Le principe du permis de conduire à vie doit, à l'évidence, être remis en cause. Les règles d'attribution de points doivent également être perfectionnées, ainsi que celle de la récupération de points perdus à la suite d'infractions.

Par ailleurs, les formations au permis de conduire sont jugées trop onéreuses, de même que le coût de l'examen.

Selon la direction de la Sécurité et de la circulation routières, le permis à un euro n'obtient pas le succès escompté pour des raisons qui n'en remettent pas en cause le principe. La population visée n'est pas atteinte réellement, la nécessité d'une caution étant un élément dissuasif. Une fois corrigé, ce système pourrait être couplé utilement à différents dispositifs d'intégration des jeunes en difficulté.

Différents principes pourraient être mis en œuvre pour une réforme du permis de conduire

Les comparaisons avec les autres pays montrent qu'une formation continue est indispensable. Plus tôt débute l'apprentissage de la conduite, meilleure est la formation, ce qui pourrait impliquer une réforme de la conduite accompagnée pour en étendre le recours encore trop limité. Un statut spécifique pourrait être donné aux conducteurs novices, certains pays leur interdisant la conduite de nuit et le transport de jeunes.

Une délégation de service public pourrait être mise en place pour l'obtention du permis, sur le modèle britannique ou belge. Une agence privée, totalement indépendante des auto-écoles, serait chargée de l'examen du permis de conduire. Le corps d'inspecteurs du permis de conduire serait chargé du contrôle de l'agence. Une meilleure transparence serait exigée des auto-écoles quant à leurs formations et à leurs résultats. Une redevance de l'ordre de 50 euros permettrait de réguler la présentation au permis.

Une autre solution semble pouvoir rencontrer un grand succès. L'exemple est donné par les bourses au permis de conduire comme celles délivrées par la ville de Suresnes. Un soutien financier est apporté aux jeunes ne pouvant faire face aux coûts de formation. La ville offre une participation de 50 à 80 % des frais aux candidats remplissant certains critères, comme la situation sociale, scolaire ou professionnelle et la motivation. Le boursier signe une convention avec la ville aux termes de laquelle il s'engage à suivre régulièrement sa formation mais aussi à réaliser un projet à caractère social ou humanitaire dans les six mois suivant la signature.

C.- LE DÉVELOPPEMENT ET LA MODERNISATION DU SYSTÈME DE SANCTION ET DE CONTRÔLE DE LA VITESSE

Selon une étude récente, les trois quarts de la diminution du nombre d'accidents de la route en France sont dus aux radars automatiques. En quatre ans, la vitesse moyenne a diminué de 10 km/h. Selon le dernier baromètre sur la sécurité routière, 71 % des français sont favorables aux radars.

Fin 2007, seront opérationnels 1 850 radars, fixes ou embarqués. L'objectif pour 2008 est de 2500 radars.

En plus de l'augmentation quantitative, l'efficacité du système est un autre objectif des pouvoirs publics. Environ 50 % des flashes sont inexploitable car flous ou concernant des véhicules étrangers.

L'EFFICACITÉ DES CONTRÔLES RADARS

	Résultats 2006	Prévisions 2007
% d'avis de contrôle envoyés	46,6 %	47,5 %
% d'avis de contrôle envoyés hors voitures étrangères	59,4 %	60,3 %

Les radars d'approche sont peu à peu remplacés par les radars d'éloignement face arrière plus efficaces. Des améliorations sont recherchées pour la qualité du flash et pour les motos.

Autre piste pour une efficacité accrue du dispositif des contrôles automatiques, les radars mobiles détectent d'ores et déjà plus d'infractions que les radars fixes.

Début 2008 seront mis en service 50 radars de feux rouges et 30 radars interdistance réservés aux tunnels monovoie bidirectionnelle, première étape d'un déploiement plus étendu. La verbalisation assistée par ordinateur sera également testée en 2008.

La sanction des infractions commises par des véhicules étrangers suppose l'interconnexion des fichiers d'immatriculation. Le seul cas actuellement réglé est celui des véhicules luxembourgeois. Pour l'Allemagne qui est d'accord pour coopérer, les travaux sont en cours pour rendre compatibles les deux fichiers d'immatriculation nationaux. Des discussions sont également en progrès avec l'Espagne.

Le développement et la modernisation du système automatisé de contrôle-sanction a pour but une modification des comportements.

Si l'on compare la situation française à celle d'autres pays, de très importantes marges de progrès existent.

Le Royaume Uni compte en effet 7 000 radars pour un territoire de 244 030 km².

La Suède compte 5 000 radars pour 449 750 km².

La France comptera 1 850 radars fin 2007, pour les 544 000 km² de l'hexagone.

Le signalement précis des radars est par ailleurs à remettre en question, une deuxième phase pouvant être engagé avec une signalisation du type « *portion de route de 10 km avec radar* ».

D.- MODERNISATION DU PARC, RÉGULATION DU TRAFIC ET SÉCURITÉ DES DEUX-ROUES

Le vieillissement du parc automobile est accidentogène. Le taux de dangerosité d'un véhicule augmente rapidement à partir de 4 ans d'âge et atteint des niveaux élevés au-dessus de 8 ans. Le renouvellement du parc automobile favoriserait donc la sécurité routière et la réduction des émissions de CO₂ du secteur des transports. Le coût des véhicules automobiles est toutefois un facteur décisif dans le non-renouvellement. Un facteur à prendre en compte pour toute mesure favorisant le renouvellement du parc est le coût du traitement des véhicules retirés de la circulation.

La régulation dynamique du trafic doit être développée sur le réseau autoroutier. Des tests sont en cours autour de Valence et de Bordeaux, afin de mesurer la portée sur la fluidité du trafic des interdictions de doubler et des réductions de vitesse s'appliquant aux poids lourds.

L'augmentation rapide des immatriculations de deux-roues motorisés fait craindre une augmentation du nombre d'accidents dans les prochains mois, alors que la tendance a été inverse en 2006.

S'agissant de l'utilisation des bicyclettes, le port du casque devrait être rendu obligatoire, 69 % des accidents de vélo entraînant un traumatisme crânien.

Il serait injustifiable que le développement de la pratique du vélo dans les agglomérations, qui pourrait diminuer, dans un premier temps, du fait de l'obligation du port du casque, soit considéré comme prioritaire par rapport à la sécurité des usagers.

*

* *

CHAPITRE IV.— LES TRANSPORTS FERROVIAIRES ET MARITIMES – PROGRAMME N°226 TRANSPORTS TERRESTRES ET MARITIMES – PROGRAMME N°173 PASSIFS FINANCIERS FERROVIAIRES

Les transports terrestres et maritimes font l'objet du programme n°226 de la mission *Écologie, développement et aménagement durables*.

Les objectifs de ce programme sont l'amélioration des dessertes et le développement des réseaux (objectif n°1), l'entretien et la rénovation des réseaux (objectifs n°2 et 3), le rééquilibrage modal (objectif n°5), la concurrence étant considérée comme la garantie de la complémentarité des modes et des opérateurs (objectif n° 4).

Les données budgétaires du projet annuel de performances pour 2008 sont présentées dans la suite et complétées par des informations sur les grands opérateurs du secteur, en distinguant les modes de transports.

I.— LES PERSPECTIVES BUDGÉTAIRES POUR 2008

Le programme n°226 *Transports terrestres et maritimes* est un programme à la fois lourd et composite.

A lui seul, il représentera en 2008 20 % des demandes d'autorisations d'engagement pour 2008 de la mission *Écologie, développement et aménagement durables*. Si l'on y ajoute les autorisations d'engagement du programme n°173 *Passifs financiers ferroviaires*, le montant atteint 33 % du total.

Composite, le programme n°226 comprend cinq actions. Deux d'entre elles se rapportent aux infrastructures : d'une part les infrastructures de transports collectifs et ferroviaires, et, d'autre part, les infrastructures fluviales et portuaires et l'aménagement littoral. Deux autres actions portent sur la régulation et le contrôle, d'une part pour les transports terrestres, et, d'autre part, pour les transports fluviaux et maritimes. La cinquième action a trait au soutien au programme.

A.— LES GRANDES LIGNES DU PROGRAMME N°226 TRANSPORTS TERRESTRES ET MARITIMES POUR 2008

Le fait marquant pour l'évolution budgétaire du programme n°226 en 2008, c'est la diminution des demandes d'autorisations d'engagement et de crédits de paiement de 13 % et la baisse attendue de 9 % pour les fonds de concours et les attributions de produits.

SYNTHÈSE DES DONNÉES BUDGÉTAIRES DU PROGRAMME N°226 - LFI 2007 ET PLF 2008 AU FORMAT 2008

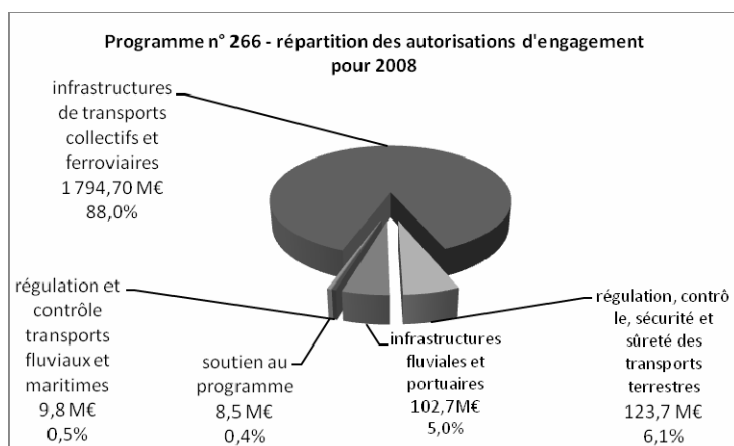
(en euros)

Programme n°226 Transports terrestres et maritimes	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Prévisions de fonds de concours AE	Prévisions de fonds de concours CP	ETPT
2007	2 347 024 109	2 349 589 176	506 790 000	518 569 000	8 143
2008	2 039 512 542	2 039 512 542	461 400 000	472 382 529	7 891
<i>variation (%)</i>	<i>-13,1%</i>	<i>-13,2%</i>	<i>-9,0%</i>	<i>-8,9%</i>	

1.– La priorité donnée aux transports collectifs et ferroviaires

La priorité est clairement donnée, au sein du programme, aux transports ferroviaires et collectifs, qui sont destinataires de plus de 94 % des crédits.

Les demandes d'autorisations d'engagement pour 2008 au titre du programme n°226 sont en effet allouées à hauteur de 88 % à l'action n°1 *Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires*, de 6,1 % à l'action n°2 *Régulation, contrôle, sécurité et sûreté des services de transports terrestres*, de 5 % à l'action n°3 *Infrastructures fluviales et portuaires*, de 0,5 % à l'action n°4 *Régulation et contrôle dans le domaines des transports fluviaux et maritimes* et de 0,4 % à l'action n°6 *Soutien au programme*.



Les tableaux suivants récapitulent les demandes d'autorisations d'engagement et de crédits de paiement pour 2008.

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT DU PROGRAMME N°226 TRANSPORTS TERRESTRES ET MARITIMES - LFI 2007 ET PLF 2008

(en euros)

		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Prévisions FDC et ADP	TOTAL GÉNÉRAL
Action n°1 Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires	2007			2 081 165 525	2 081 165 525	434 200 000	2 515 365 525
	2008			1 794 750 241	1 794 750 241	396 820 000	2 191 570 241
	<i>Δ(%)</i>			<i>-13,8%</i>	<i>-13,8%</i>	<i>-8,6%</i>	<i>-12,9%</i>
Action n° 2 Régulation, contrôle, sécurité et sûreté des transports terrestres	2007	4 015 550	3 086 898	113 628 460	120 730 908		120 730 908
	2008	3 750 000	2 800 000	117 153 000	123 703 000	4 000 000	127 703 000
	<i>Δ(%)</i>	<i>-6,6%</i>	<i>-9,3%</i>	<i>+3,1%</i>	<i>+2,5%</i>		<i>+5,8%</i>
Action n° 3 Infrastructures fluviales et portuaires et aménagement du littoral	2007	56 215 711	2 681 668	65 586 316	124 483 695	69 930 000	194 413 695
	2008	56 588 357		46 123 944	102 712 301	57 800 000	160 512 301
	<i>Δ(%)</i>	<i>+0,7%</i>	<i>-100,0%</i>	<i>-29,7%</i>	<i>-17,5%</i>	<i>-17,3%</i>	<i>-17,4%</i>
Action n° 4 Régulation et contrôle dans les transports fluviaux et maritimes	2007	2 011 251	680 349	8 114 936	10 806 536		10 806 536
	2008	1 840 000	603 000	7 400 000	9 843 000		9 843 000
	<i>Δ(%)</i>	<i>-8,5%</i>	<i>-11,4%</i>	<i>-8,8%</i>	<i>-8,9%</i>		
Action n°6 Soutien au programme	2007	9 838 445			9 838 445	2 660 000	12 498 445
	2007	8 504 000			8 504 000	2 780 000	11 284 000
	<i>Δ(%)</i>	<i>-13,6%</i>			<i>-13,6%</i>	<i>+4,5%</i>	<i>-9,7%</i>
Total	2007	72 080 957	6 448 915	2 268 494 237	2 347 024 109	506 790 000	2 858 814 109
	2008	70 632 357	3 403 000	1 965 427 185	2 039 512 542	461 400 000	2 500 912 542
	<i>Δ(%)</i>	<i>-2,0%</i>	<i>-47,2%</i>	<i>-13,4%</i>	<i>-13,1%</i>	<i>-9,0%</i>	<i>-12,4%</i>

**CRÉDITS DE PAIEMENT DU PROGRAMME N°226 TRANSPORTS TERRESTRES ET MARITIMES -
LFI 2007 ET PLF 2008**

(en euros)

		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Prévisions FDC et ADP	TOTAL GÉNÉRAL
Action n°1 Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires	2007			2 081 677 132	2 081 677 132	429 200 000	2 510 877 132
	2008			1 794 750 241	1 794 750 241	408 452 299	2 203 202 540
	Δ(%)			-13,8%	-13,8%	-4,8%	-12,3%
Action n° 2 Régulation, contrôle, sécurité et sûreté des transports terrestres	2007	3 399 785	3 086 922	111 438 710	117 925 417	2 000 000	119 925 417
	2008	3 340 000	2 800 000	117 153 000	123 293 000	3 100 000	126 393 000
	Δ(%)	-1,8%	-9,3%	+5,1%	+4,6%	+55,0%	+5,4%
Action n° 3 Infrastructures fluviales et portuaires et aménagement du littoral	2007	59 692 406	4 906 497	66 530 377	131 128 280	84 709 000	215 837 280
	2008	56 588 357		47 073 944	103 662 301	58 050 230	161 712 531
	Δ(%)	-5,2%	-100,0%	-29,2%	-20,9%	-31,5%	-25,1%
Action n° 4 Régulation et contrôle dans les transports fluviaux et maritimes	2007	1 618 945	680 354	7 469 407	9 768 706		11 748 641
	2008	1 600 000	603 000	7 400 000	9 603 000		10 984 000
	Δ(%)	-1,2%	-11,4%	-0,9%	-1,7%		-6,5%
Action n°6 Soutien au programme	2007	9 088 641			9 088 641	2 660 000	11 748 641
	2008	8 204 000			8 204 000	2 780 000	10 984 000
	Δ(%)	-9,7%			-9,7%	+4,5%	
Total	2007	73 799 777	8 673 773	2 267 115 626	2 349 589 176	518 569 000	2 868 158 176
	2008	69 732 357	3 403 000	1 966 377 185	2 039 512 542	472 382 529	2 511 895 071
	Δ(%)	-5,5%	-60,8%	-13,3%	-13,2%	-8,9%	-12,4%

2.- Une répartition des effectifs entre les actions inverse de celle des crédits

Les dépenses de personnel du programme n°226 *Transports terrestres et maritimes* sont prises en charge par l'action miroir n°10 du programme intitulée *Personnels œuvrant pour le programme Transports terrestres et maritimes*.

En 2008, ces personnels représenteront 7 891 ETPT, pour une masse salariale de 343,59 millions d'euros (AE=CP)

Ces personnels sont répartis, analytiquement en pourcentage des ETPT, entre les différentes actions, comme indiqué dans le tableau suivant.

RÉPARTITION DES EFFECTIFS DU PROGRAMME N°226 TRANSPORTS TERRESTRES ET MARITIMES

	% des ETPT	Positionnement
Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires	3 %	Administration centrale, DRE
Régulation, contrôle, sécurité et sûreté des transports terrestres	20%	DRE, DRTT
Infrastructures fluviales et portuaires, aménagement du littoral	68 %	Les trois quarts sont mis à disposition de Voies navigables de France (VNF)
Régulation et contrôle dans les domaines des transports fluviaux et maritimes	9 %	Services de l'État

La répartition des moyens en personnels est donc inverse de celle des crédits : les personnels rémunérés sur crédits budgétaires œuvrent en effet à 77 % pour les transports fluviaux et maritimes.

3.- Les objectifs et les indicateurs de performance

Le programme n°226, qui comprend six actions, se voit assigner 5 objectifs assortis de 12 indicateurs de performance.

L'intérêt des indicateurs de performance est discutée dans la suite, lorsqu'ils portent clairement sur un mode de transport en particulier.

B.- LES GRANDES LIGNES DU PROGRAMME *PASSIFS FINANCIERS FERROVIAIRES*

Le désendettement du système ferroviaire fait l'objet du programme spécifique n°173 *Passifs financiers ferroviaires* au sein de la mission *Écologie, développement et aménagement durables*.

Une baisse de 2,2 % est prévue en 2008 pour les autorisations d'engagement et les crédits de paiement.

SYNTHÈSE DES DONNÉES BUDGÉTAIRES DU PROGRAMME N°173 - LFI 2007 ET PLF 2008 AU FORMAT 2008

(en euros)

Programme n°173 Passifs financiers ferroviaires	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Prévisions de fonds de concours AE	Prévisions de fonds de concours CP	ETPT
2007	1 357 200 000	1 357 200 000			-
2008	1 327 200 000	1 327 200 000			-
variation (%)	-2,2%	-2,2%			

1.– Des demandes de crédits en légère diminution

Les crédits demandés, égaux en autorisations d'engagement et en crédits de paiement, s'élèvent à 1,327 milliard d'euros, en baisse de 2,2 %, par rapport à 2007.

Le programme se compose de deux actions, le désendettement de Réseau ferré de France (RFF) et le désendettement de la SNCF.

PROGRAMME N°137 PASSIFS FINANCIERS FERROVIAIRES

(en euros)

Autorisations d'engagement = crédits de paiement		Titre 6 Dépenses d'intervention	Total
Action n°1 Désendettement de RFF	2007	730 000 000	730 000 000
	2008	730 000 000	730 000 000
	Δ(%)	0	0
Action n° 2 Désendettement de la SNCF	2007	627 200 000	627 200 000
	2008	597 200 000	597 200 000
	Δ(%)	-4,8%	-4,8%
Total	2007	1 357 200 000	1 357 200 000
	2008	1 327 200 000	1 327 200 000
	Δ(%)	-2,2%	-2,2%

La contribution pour 2008 au titre du désendettement de RFF reste stable en 2008, à 730 millions d'euros. Elle pourrait diminuer à l'avenir, à la faveur d'une augmentation des tarifs des sillons ferroviaires.

En revanche, la contribution au désendettement de la SNCF diminue de 4,8 % dès 2008, à 597,2 millions au lieu de 627,2 millions en 2007, grâce au redressement financier de l'exploitation.

2.– Des indicateurs de performance en amélioration

L'objectif du programme est naturellement d'assurer une gestion au meilleur coût de la dette ferroviaire.

Deux indicateurs sont attachés à la réalisation de cet objectif. Il s'agit, d'une part, du coût moyen du stock de la dette de RFF et de la SNCF, et, d'autre part, de l'écart entre le coût du financement de RFF et de la SNCF et celui de l'État.

Le projet annuel de performances 2006 du programme *Passifs financiers ferroviaires* ne comportait aucun indicateur. Il avait été jugé indispensable par la représentation nationale de disposer d'un indicateur mesurant l'écart entre les taux d'intérêt dont l'État bénéficie lors de ses opérations de financement et ceux qui sont offerts à RFF et à la SNCF, écart désigné sous le terme de *spread*.

Le projet annuel de performances 2007 a ainsi vu l'introduction d'un premier indicateur sur le coût moyen du stock de dette. La demande d'un indicateur mesurant le *spread* a été maintenue, introduit en conséquence dans le présent projet annuel de performances, qui comprend en conséquence deux indicateurs.

Les résultats de ces deux indicateurs sont présentés dans la suite, dans les développements consacrés à l'évolution de la dette ferroviaire.

Toutefois, trois de ces indicateurs sont transversaux, se rapportant à l'objectif n° 3 *Assurer la sécurité et la sûreté des personnes et des biens dans les transports terrestres et fluviaux* et à l'objectif n° 4 *Veiller à une concurrence loyale et harmonisée dans chaque mode de transport dans un cadre européen*.

Le tableau ci-dessous présente l'intensité du contrôle des transports routiers de matières dangereuses. S'il se confirmait qu'il est pertinent, cet indicateur devrait sans doute être complété par d'autres, relatifs aux autres modes de transports.

INDICATEURS DE PERFORMANCE DE L'OBJECTIF N°3 ASSURER LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ DES PERSONNES ET DES BIENS DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES ET FLUVIAUX

Numéro de l'indicateur	2005	2006 Réalisation	2007 Prévision actualisée	2008 Cible
3.1 Intensité du contrôle des transports routiers de matières dangereuses - %	6	4	6	6

Le deuxième indicateur porte sur les obligations des entreprises en matière d'évaluation et de prévention des risques professionnels.

INDICATEURS DE PERFORMANCE DE L'OBJECTIF N°4 VEILLER À UNE CONCURRENCE LOYALE ET HARMONISÉE DANS CHAQUE MODE DE TRANSPORT DANS UN CADRE EUROPÉEN

Numéro de l'indicateur	2005	2006 Réalisation	2007 Prévision actualisée	2008 Cible
4.1 Taux de respect par les entreprises de transport de leurs obligations en matière d'évaluation / prévention des risques professionnels				
Entreprises d'au moins 50 salariés - %	72	77	80	82
Entreprises de 11 à 49 salariés - %	50	59	63	65
4.2. Infractions à la réglementation sociale européenne lors des contrôles - %	2,7	3,5	2,7	2,7

On constate un écart important entre les très petites entreprises de transports et les autres, que l'intensité des contrôles devrait permettre de réduire. Quant au taux d'infraction à la réglementation sociale européenne, sa stabilité pose la question de sa pertinence.

INDICATEURS DE PERFORMANCE DE L'OBJECTIF N°2 AMÉLIORER L'ENTRETIEN ET LA QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS FERROVIAIRES, FLUVIALES, PORTUAIRES ET MARITIMES

Numéro de l'indicateur	2005	2006 Réalisation	2007 Prévision actualisée	2008 Cible
2.1 Coût kilométrique moyen des opérations de régénération – M€/km	0,934	0,99	0,979	0,950
2.2. Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien – k€/km	34	34,4	35,7	35,2
2.3 Taux de disponibilité du réseau ferroviaire				
Retards constatés toutes causes confondues – minutes /train	0,87	1,01	0,94	0,91
Retards constatés imputables au gestionnaire de l'infrastructure – minutes/train	0,42	0,45	0,44	0,43
2.4 Taux de disponibilité du réseau fluvial - %	91,6	88,2	93,6	94
2.5 Évolution du coût du dragage dans les ports autonomes - €/m ³	1,08	1,11	1,14	1,16

II.– LES TRANSPORTS FERROVIAIRES

Les transports ferroviaires sont au centre d'une actualité très fournie concernant non seulement les aspects sociaux mais également l'endettement des opérateurs, leur place dans les investissements de prochaines années voire des prochaines décennies.

Au regard des priorités concernant le ferroviaire, plusieurs questions clé se posent. On peut citer par exemple le choix entre la régénération du réseau existant et son extension ou bien l'émergence de la concurrence dans ce secteur et sa régulation.

Des questions fondamentales se posent enfin sur les orientations des grands acteurs, que ce soit la SNCF mais aussi Réseau ferré de France.

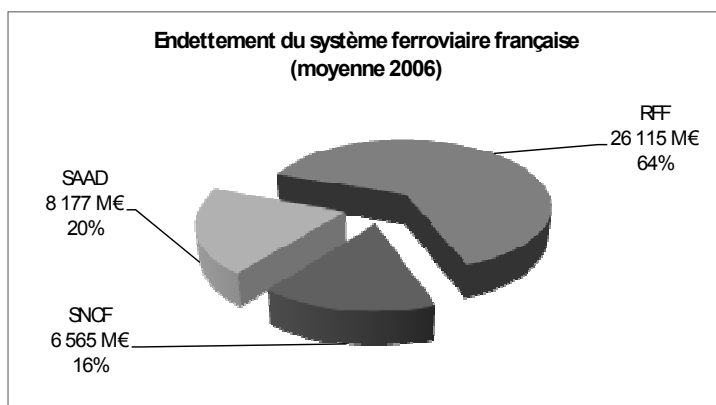
Ces questions sont examinées dans la suite, à la lumière du projet annuel de performances pour 2008.

A.– LA DETTE FERROVIAIRE

L'endettement du système ferroviaire français a atteint 40,9 milliards d'euros en moyenne sur 2006, contre 41,2 milliards d'euros, en diminution de 1 % par rapport à l'endettement moyen de 2005.

Cet endettement a trois composantes : la dette de Réseau ferré de France qui représente 64 % du total, la dette du Service annexe d'amortissement de la

dette, qui s'élève à 20 % du total, et la dette de la SNCF, qui représente 16 % de l'endettement total.



Le tableau ci-après indique l'évolution au cours du temps des trois composantes de la dette.

ENDETTEMENT DU SYSTÈME FERROVIAIRE FRANÇAIS (ENCOURS MOYENS ANNUELS)

(en millions d'euros)

	Dette SNCF (Entreprise nette) Encours moyen	SAAD Encours moyen	Dette RFF Encours moyen s	TOTAL encours moyen
1990	14 910			14 910
1991	11 555	5 733		17 288
1992	14 644	5 560		20 204
1993	18 772	5 363		24 135
1994	22 207	5 073		27 280
1995	25 536	11 810		30 568
1996	28 728	4 464		33 192
1997	5 732	8 483	20 661	34 876
1998	6 595	8 177	22 576	37 348
1999	6 295	40 057	25 930	41 234
2000	6 002	8 724	25 718	40 444
2001	6 145	8 930	26 061	41 136
2002	6 508	8 864	25 242	40 164
2003	7 463	7 907	25 234	40 604
2004	6 673	8 561	25 568	40 802
2005	6 421	9 141	25 613	41 175
2006	6 565	8 177	26 115	40 857

1.– La dette de la SNCF et du SAAD

Au 31 décembre 2006, l'endettement net de la SNCF s'élevait à 7,044 milliards d'euros, en intégrant les opérations de cession-bail et les engagements vis-à-vis d'Eurofima. L'endettement moyen en 2006 était de 6 565 millions d'euros.

ÉVOLUTION DE LA DETTE AU 31 DÉCEMBRE DE LA SNCF ET DU SAAD

(en millions d'euros)

Millions d'euros	Dettes nettes entreprise au 31 décembre	SAAD	Total SNCF et SAAD
1997	6 898	8 540	15 438
1998	7 197	8 414	15 611
1999	6 711	8 946	15 657
2000	6 384	8 930	15 314
2001	6 758	8 930	15 688
2002	7 291	8 854	16 145
2003	7 294	8 769	16 063
2004	6 880	8 499	15 379
2005	6 726	8 260	14 986
2006	7 044	8 007	15 051

La dette de la SNCF n'est pas consolidée dans la dette publique au sens du traité de Maastricht, l'entreprise n'appartenant pas au secteur des administrations publiques.

Au 31 décembre 2006, la dette du service annexe d'amortissement de la dette (SAAD) s'élevait à 8 milliards d'euros, pour un endettement moyen de 8 177 millions d'euros en 2006.

L'engagement de l'État vis-à-vis de la SNCF de contribuer au remboursement de la dette portée par le Service annexe d'amortissement de la dette (SAAD) n'était, jusqu'à présent, pas comptabilisé dans la dette publique au sens de Maastricht, car la contribution de l'État était décidée chaque année, dans le cadre de la loi de finances, sans avoir été formellement pérennisée.

Eurostat estime désormais que ce traitement en comptabilité nationale doit être modifié, au motif que l'engagement de l'État, s'il ne valait pas reconnaissance de dette dès la création du SAAD, d'un point de vue juridique, s'assimile néanmoins en pratique à la contraction d'une dette vis-à-vis de la SNCF, dès lors que cet engagement annuel s'est trouvé reconduit trois années de suite.

Au vu de cette précision nouvelle, relative à l'interprétation à donner aux règles de comptabilité nationale, Eurostat a demandé que le traitement du SAAD soit modifié *a posteriori*.

C'est pourquoi l'INSEE est conduit, à l'occasion de cette notification, à réviser la chronique des déficits et de la dette publics au sens de Maastricht.

Plus précisément, la dette publique est augmentée en 1993, car cette date est celle à partir de laquelle la contribution de l'État au SAAD est versée pour la troisième année consécutive, ce qui vaut *de facto* selon l'interprétation d'Eurostat une reconnaissance de dette de sa part vis-à-vis de la SNCF. Cette dette publique est également augmentée en 1997 et en 1999, dates auxquelles le SAAD a été rechargé. Le déficit public se trouve augmenté sur ces mêmes trois années (1993, 1997 et 1999).

A l'inverse, sur toutes les autres années à compter de 1993 jusqu'en 2006, ce nouveau traitement affecte le déficit public à la baisse. En effet, le versement annuel de l'État, qui pesait entièrement sur le déficit public dans la méthode de calcul utilisée jusqu'à présent, est désormais décomposé entre une partie correspondant à des paiements d'intérêts, qui pèse sur le déficit public, et une partie correspondant au remboursement du principal de la dette, opération financière qui ne pèse pas sur le déficit.

2.– La dette de Réseau ferré de France (RFF)

Au regard des critères d'Eurostat, Réseau ferré de France n'appartient pas au secteur des administrations publiques, les péages représentant plus de la moitié de ses charges d'exploitation. Sa dette n'est pas garantie par l'État. Les 26 milliards d'euros de dette à fin 2006 ne sont donc pas consolidés dans le périmètre de l'État français pour le calcul de la dette publique.

a) L'augmentation de la dette de RFF de 1997 à 2004

L'augmentation de la dette de RFF de 2000 à 2004 s'explique par le fait que RFF a dû financer jusqu'en 2003 des déficits d'exploitations couplés à des charges financières importantes. La capacité d'autofinancement n'était, en effet, pas suffisante pour financer les programmes d'investissements.

L'équilibre global de RFF était alors assuré par des dotations annuelles en capital dont le montant a fortement varié selon les années (1 829 millions d'euros en 2000, 1 067 millions d'euros en 2001, 1 362 millions d'euros en 2002, pas de dotation en capital en 2003).

L'année 2004 marque en ce sens un tournant, avec de nouvelles dispositions budgétaires qui permettent non seulement de clarifier les comptes de l'établissement mais aussi de restaurer progressivement les équilibres financiers.

Ces dispositions se sont traduites en 2004 dans les comptes de RFF par le versement de 800 millions d'euros au titre d'une contribution au désendettement liée à la prise en charge de la dette d'infrastructure héritée à sa création et de 675 millions d'euros au titre d'une subvention de régénération destinée aux travaux de renouvellement et de mise aux normes du réseau.

RFF a ainsi dégagé depuis 2004 une capacité d'autofinancement positive, maîtrisant ainsi son endettement dans un contexte de croissance des investissements, investissements en grande partie de développement qui généreront des revenus durables permettant de rembourser la part financée sur fonds propres.

b) Les nouvelles perspectives d'évolution de la dette de RFF

Jusqu'en 2003, l'équilibre global de RFF était assuré par des dotations annuelles en capital. Depuis 2004, de nouvelles dispositions budgétaires permettent non seulement de clarifier les comptes de l'établissement mais aussi d'en restaurer progressivement les équilibres financiers.

La pérennisation de la nouvelle dette financière doit permettre à RFF de définir une politique adaptée de gestion de son endettement en distinguant :

- une dette dite « article 4 » relative aux investissements de développement financés sur fonds propres par RFF (dont le montant peut être estimé à 6,8 milliards d'euros à fin 2006) et qui a pour vocation à être amortie sur le long terme par les revenus des projets (conformément à l'article 4 des statuts de RFF) ;
- le solde de la dette pouvant se décliner entre une part amortissable par RFF et une part amortissable par la contribution au désendettement de RFF versée par l'État.

Lors de la mise en place du nouveau système de financement en 2004, les dettes amortissables et non amortissables étaient évaluées respectivement à 9,3 et 11,8 milliards d'euros.

D'après les projections actualisées en 2005 prenant en compte la baisse des recettes effectives de péages par rapport aux hypothèses retenues en 2004, la dette dite « amortissable par la contribution au désendettement de RFF » serait apurée à l'horizon 2028, et la dette dite « amortissable par les revenus de RFF » serait réduite à environ 3 ou 4 milliards d'euros. Seule subsisterait donc une dette dite « article 4 », dont le montant dépend des investissements futurs de développement, et qui a par définition vocation à être amortie à terme par les revenus issus de ces investissements.

Ces projections de 2005 ont toutefois été établies dans l'hypothèse d'une contribution de l'État au désendettement de RFF de 800 millions d'euros. Ce montant a été réduit à 730 millions d'euros depuis 2006.

VERSEMENT DE L'ÉTAT À RÉSEAU FERRE DE FRANCE POUR CONTRIBUTION AU DÉSENETTEMENT

(en millions d'euros)

	2004	2005	2006	2007	2008
Contribution au désendettement (inscrite au programme PFF)	800	800	730	730	730

Par ailleurs, de nouveaux éléments nécessitent une révision de ces projections. Les hypothèses d'évolution des péages, des investissements de renouvellement et des contributions de l'État doivent être mises à jour, comme celles de l'affectation du produit des cessions d'actifs immobiliers.

Ces éléments sont en cours d'examen. A la suite du rapport qu'a rendu en août 2007 la mission conjointe de l'Inspection générale des finances et du Conseil général des ponts et chaussées, un nouveau système de tarification définira l'évolution des péages au-delà de 2010. La trajectoire financière de l'établissement sera examinée dans le cadre des travaux engagés pour établir un contrat de performance entre l'État et RFF. Les projections concernant l'évolution des dettes amortissables et non amortissables de RFF seront revues en conséquence. On s'inquiétera ici du risque de retard au désendettement de l'établissement public.

3.– La contribution de l'État au désendettement du système ferroviaire

Le tableau suivant indique l'évolution de la contribution totale de l'État au désendettement du système ferroviaire. On retrouve, bien entendu, pour les années 2007 et 2008, les demandes de crédits en autorisations d'engagement et en crédits de paiement du programme n° 173 *Passifs financiers ferroviaires* décrit précédemment.

ÉVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DE L'ÉTAT AU DÉSENETTEMENT DU SYSTÈME FERROVIAIRE

(en millions d'euros)

	RFF		SNCF	TOTAL
	Dotation en capital	Contribution au désendettement	SAAD	
1997	1 220		677	1 897
1998	1 524		677	2 201
1999	1 906		677	2 583
2000	1 829		677	2 506
2001	1 067		677	1 744
2002	1 362		677	2 039
2003			677	677
2004		800	677	1 477
2005		800	677	1 477
2006		730	627	1 357
2007		730	627	1 357
2008		730	597	1 327

Une séquence de diminution de la charge de la dette est entamée, mais son rythme est encore très lent, à savoir une diminution d'un quart en 8 ans.

4.– La gestion de la dette ferroviaire

Le projet annuel de performances pour 2008 présente deux indicateurs se rapportant à la gestion de la dette ferroviaire.

Le rapport entre les charges financières de l'année et l'encours moyen de la dette, constitutif de l'indicateur de performance 1.1 du programme n°173 *Passifs financiers ferroviaires* montre que le coût moyen du stock de la dette de RFF devrait rejoindre celui de la dette de la SNCF en 2007. Un différentiel de 20 points est attendu pour 2008, au détriment de RFF, qui semble devoir supporter des conditions de marché moins favorables que la SNCF.

INDICATEURS DE PERFORMANCE DU PROGRAMME N°173 *PASSIFS FINANCIERS FERROVIAIRES*

Numéro de l'indicateur	2005	2006 Réalisation	2007 Prévision actualisée	2008 Cible
1.1 Coût moyen de la dette des établissements publics ferroviaires				
Coût moyen du stock de la dette de RFF – en %	4,45	4,76	5,1	5,2
Coût moyen du stock de la dette de la SNCF – en %	5,08	5,12	5,08	4,99
1.2 Écart entre le coût de financement des établissements publics ferroviaires et celui de l'État				
Écart entre le coût moyen de financement de RFF et celui de l'État – point de base 1pb = 0,01%		18	20	20
Écart entre le coût moyen de financement de la SNCF et celui de l'État – point de base 1pb = 0,01%	13,2	12,7		13

L'autre indicateur compare la qualité de la signature de RFF et de la SNCF avec celle de l'État.

La comparaison directe de l'écart entre le coût moyen de financement des établissements publics ferroviaires – RFF et SNCF – et celui de l'État est difficilement accessible par le biais des taux relatifs aux obligations émises. En effet, les émissions de ces établissements et celles de l'Agence France Trésor ne sont pas nécessairement simultanées, ni de maturités équivalentes ou de volume comparable.

Néanmoins, cet écart peut être efficacement mesuré sur le marché des dérivés de taux d'intérêt (les « *swap* » ou échanges de taux fixes contre des taux variables) qui est significativement plus dynamique. En effet, la cotation régulière des échanges de taux pour toutes les maturités permet de connaître les « *asset swap* », c'est à dire le « *swap* » de taux correspondant à des obligations à taux fixe particulières, celles de RFF ou de la SNCF en l'occurrence.

L'indicateur mesure donc, pour une maturité donnée, le différentiel de taux (ou « *spread* ») existant sur les « *asset swap* » des émissions des établissements publics ferroviaires, d'une part, et ceux de l'État, d'autre part. Cet indicateur est calculé en moyenne pondérée par les volumes d'émission de l'année. L'écart de

taux n'est donc pas mesuré à l'émission du titre mais à l'occasion de son traitement sur les marchés.

Il convient enfin de noter que cet écart ne mesure pas seulement la qualité de gestion des établissements ; il est en effet sensible à la perception qu'ont les marchés de la solidité du lien entre l'État et les opérateurs et donc au risque associé. Les établissements ferroviaires n'ont pas de prise sur cette perception. On constate, en tout état de cause, que Réseau ferré de France doit acquitter, dans ses emprunts, une surprime – qui peut paraître surprenante - par rapport à la SNCF.

B.- LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET FERROVIAIRES (ACTION N°1)

Les investissements dans les infrastructures de transport sont retracés dans le projet annuel de performances pour 2008, à l'action n°1 *Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires*.

1.- Vue d'ensemble des ressources de l'action n°1

Les demandes de crédits de l'action n°1 s'élèvent, pour 2008, à 1 794,7 millions d'euros, en autorisations d'engagement comme en crédits de paiement. La diminution est de 13,8 % par rapport à 2007. Il s'agit à 100 % de dépenses d'intervention, c'est-à-dire de transferts à Réseau ferré de France.

RESSOURCES DE L'ACTION N°1 INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET FERROVIAIRES

Autorisations d'engagement					
		Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Prévisions FDC et ADP	TOTAL GÉNÉRAL
Action n°1 Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires	2007	2 081 165 525	2 081 165 525	434 200 000	2 515 365 525
	2008	1 794 750 241	1 794 750 241	396 820 000	2 191 570 241
	Δ(%)	-13,8%	-13,8%	-8,6%	-12,9%
Crédits de paiement					
Action n°1 Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires	2007	2 081 677 132	2 081 677 132	429 200 000	2 510 877 132
	2008	1 794 750 241	1 794 750 241	408 452 299	2 203 202 540
	Δ(%)	-13,8%	-13,8%	-4,8%	-12,3%

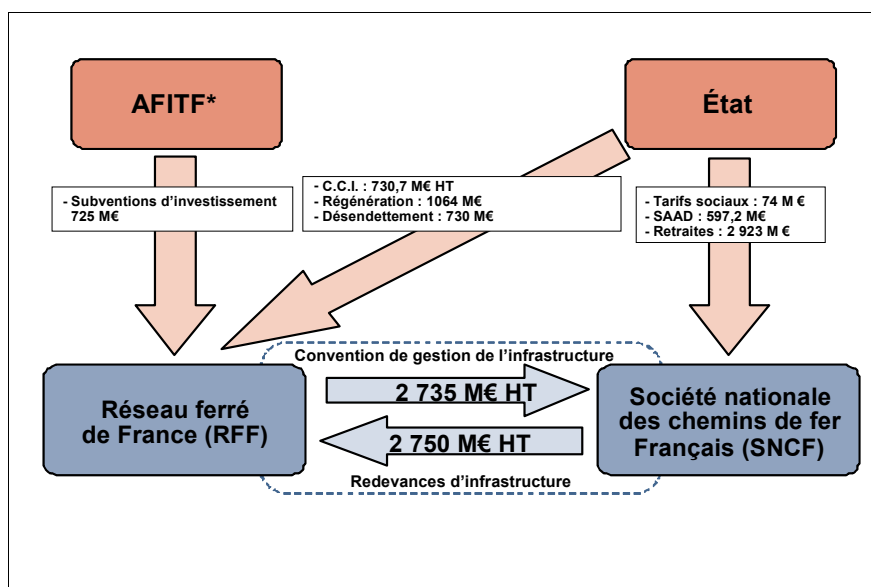
Le budget de l'État financera ainsi la contribution aux charges d'infrastructure (CCI) versée à Réseau ferré de France (RFF) à hauteur de 730 millions d'euros et la subvention de renouvellement et de mises aux normes du réseau ferroviaire également versée à RFF, à hauteur de 1 064 millions en 2008.

L'AFITF abondera par ailleurs les moyens de l'action, pour un montant de 396,82 millions d'euros en autorisations d'engagement et 408,45 millions d'euros en crédits de paiement. Ces montants correspondent à la part de l'État dans les contrats de plan État-régions 2000-2006.

Tant les dépenses d'intervention que les apports de l'AFITF sont en diminution, respectivement de 13,8 % (AE=CP) et de 8,6 % en AE et 4,8 % en CP.

Le graphique suivant, dit « triangle ferroviaire », synthétise les relations financières entre l'État, Réseau ferré de France, la SNCF et l'AFITF.

TRIANGLE FERROVIAIRE POUR 2008



2.- Les dépenses d'intervention de l'État

Ces dépenses d'intervention prévues pour 2008, d'un montant de 1,794 milliard d'euros, sont composées de deux postes : d'une part la contribution aux charges d'infrastructure, et, d'autre part, la subvention versée à RFF, pour la régénération.

a) La contribution aux charges d'infrastructure

La contribution de l'État aux charges d'infrastructure (CCI) représentera en 2008 un montant de 731 millions d'euros.

En loi de finances pour 2007, la contribution aux charges d'infrastructures (CCI) versée par l'État à Réseau ferré de France (RFF) s'était élevée à 1,089

milliard d'euros TVA incluse, soit 912 millions d'euros hors TVA, mode de comptabilisation finalement retenu par Bercy. On s'interrogera sur les réponses successives à la question de la soumission de cette contribution à la TVA.

Le tableau suivant présente l'évolution depuis 2004 de la CCI, à périmètres comparables.

ÉVOLUTION DE LA CONTRIBUTION AUX CHARGES D'INFRASTRUCTURE VERSÉES À RFF
(en millions d'euros)

	2004	2005	2006	2007	2008
Versements de l'État à RFF					
<i>Contribution aux charges d'infrastructure</i>	1 110	1 038	978	912	731

Pour 2008, la CCI s'élèvera à 731 millions d'euros, en baisse de 19,8 % par rapport à 2007. Cette baisse sera compensée dans les comptes de RFF par l'augmentation des péages et par une augmentation des plus-values de cession des biens de RFF inutiles au service public ferroviaire.

D'après le projet annuel de performances pour 2008, les recettes sur péage devraient augmenter de 60 millions d'euros.

Depuis plusieurs années, les pouvoirs publics augmentent la part du financement de l'entretien et de l'exploitation du réseau ferré national supportée par les utilisateurs. En conséquence, depuis 2004, les barèmes des péages sont augmentés pour augmenter les recettes de RFF.

Prévue pour augmenter les recettes de RFF, ce mécanisme incite toutefois la SNCF à rationaliser la circulation de ses trains et à diminuer ses achats de sillons.

La SNCF fait valoir que sa compétitivité est obérée par le haut niveau des tarifs de péages ferroviaires en France. En réalité les concurrents de la SNCF qui acquittent les mêmes tarifs sont placés sur un pied d'égalité. Par ailleurs, les augmentations de tarifs portent essentiellement sur les lignes à grande vitesse, ce qui n'empêche pas le trafic TGV d'augmenter fortement.

Les augmentations de tarifs de péages ne portent pas sur le fret ferroviaire, alors que les tarifs actuels ne couvrent pas le coût marginal, ce qui entraîne une perte de RFF pour chaque train de fret. Le relèvement des tarifs de péage du fret ferroviaire est donc une question qui se posera tôt ou tard.

Le financement de la rénovation du réseau par la vérité des coûts est un arbitrage essentiel en faveur du long terme. Le développement du trafic ferroviaire de voyageurs en réponse à un changement de comportement assurera la croissance des recettes, une fois la rationalisation des achats de sillons que la SNCF a entreprise.

Il en sera de même pour le fret ferroviaire, une fois les usagers convaincus de la qualité et de la régularité des services.

b) La régénération

Les opérations de régénération concernent aussi bien les voies que les ouvrages d'art ou la signalisation. Les opérations de régénération correspondent à des investissements de renouvellement à hauteur des trois quarts, et pour le quart restant, à des investissements de mise aux normes ou de développement.

La subvention versée par le budget de l'État à Réseau ferré de France à des fins de régénération s'élèvera à 1 064 millions d'euros en 2008, contre 985 millions d'euros en 2007, soit une augmentation de 8 %. Le tableau suivant précise l'évolution de cette subvention depuis 2004.

ÉVOLUTION DE LA SUBVENTION POUR RÉGÉNÉRATION VERSÉE À RFF

	2004	2005	2006	2007	2008
Versements de l'État à RFF					
<i>Subventions régénération (crédits de paiement)</i>	675	900	970	985	1 064

En contrepartie à l'augmentation de la subvention, les pouvoirs publics ont demandé des gains de productivité à la SNCF et à Réseau ferré de France (RFF).

La SNCF a pour objectif de passer entièrement le réseau en revue. Effet pervers, une meilleure connaissance de celui-ci peut entraîner de nouveaux ralentissements. Mais globalement, la situation du réseau ne s'aggrave pas. En 2008, le nombre de ralentissements devrait commencer à diminuer.

L'avenir des voies secondaires utilisées par moins de 10 trains par jour se pose, dans la mesure où les dépenses peuvent être élevées pour leur maintien en opération.

9 régions sur 22 ont signé un contrat de projet de régénération des voies ferrées. Dans ce cadre, l'État finance un tiers des dépenses, Réseau ferré de France un autre tiers et la région le dernier tiers.

A titre d'exemple, le contrat de projet de l'État avec la région Midi-Pyrénées, d'un montant de 351 millions d'euros, prévoit le renouvellement de neuf lignes et le développement de nouvelles lignes. Le protocole correspondant a été signé par la région, la SNCF et RFF. L'investissement total d'ici à 2013 s'élèvera à 820 millions d'euros, financé à hauteur de 93 millions d'euros par l'État au titre de sa part dans le contrat de projet, de 200 millions d'euros par RFF, de 500 millions d'euros par la région, et pour le solde, par des fonds européens, la SNCF et les collectivités.

3.– La contribution de l'AFITF

L'AFITF prend à sa charge la contribution de l'État pour les volets ferroviaire, combiné, et transports collectifs des contrats de plan État-régions (2000-2006) ou de projets État-régions (2007-2013), pour un montant de 396,8 millions d'euros en autorisations d'engagement et de 408,5 millions d'euros en crédits de paiement.

La contribution de l'AFITF correspond également à la part de l'État dans d'autres investissements :

- le projet CDG-Express conduit par l'État ;
- le financement des transports collectifs en site propre ;
- des aménagements de sécurité du réseau ferroviaire (passages à niveau et tunnels) ;
- des infrastructures de transport ferroviaire et combiné hors CPER ;
- le financement, à partir de 2008, du programme Gares (CP uniquement) ;
- le financement du programme Bruit de réduction des nuisances sonores (AE et CP).

Les contributions de l'AFITF en 2008 diminuent, par rapport à 2007, de 8,6 % en autorisations d'engagement et de 4,8 % en crédits de paiement.

4.– La régénération et le développement

Le développement représente une part prépondérante des dépenses d'infrastructure, avec une proportion de 51 % en 2006 et 58 % en 2007 par rapport au total des dépenses. Les parts du renouvellement s'établissent respectivement à 39 % et 32 % du total.

Une réorientation des priorités est prévue en 2008, avec une augmentation de la subvention pour régénération versée à RFF.

a) Les opérations de développement

Les opérations de développement ont mobilisé en 2006 un montant total de 1 171 millions d'euros, dont 65 % pour l'extension du réseau LGV, 33 % pour le réseau classique et 2 % pour la productivité. La prédominance des opérations du réseau LGV en 2006 correspond à la fin de la construction de la LGV Est.

En 2007, la part des LGV devrait baisser à 43 %, celle du réseau classique augmenter à 53 % et la productivité passer à 4 % du total.

La répartition des dépenses entre le développement et le renouvellement est indiquée dans le tableau ci-après.

DÉPENSES DE DÉVELOPPEMENT ET DE RENOUELEMENT POUR LE RÉSEAU FERROVIAIRE

(en millions d'euros)

Dépenses totales (millions d'euros)	2006	2007
Opérations de développement (article 4 – opérations générant des recettes supplémentaires)	1 171	1 586
<i>Extension du réseau LGV</i>	758	684
<i>Développement du réseau classique</i>	390	845
<i>Productivité</i>	23	57
Opérations de développement (hors article 4)	13	12
Valorisation du patrimoine	9	34
Renouvellement	896	869
Mise aux normes	137	162
Travaux pour tiers	61	71
TOTAL	2 300	2 734

Le détail des opérations de 2006 est indiqué dans le tableau suivant.

OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENTS SUR LE RÉSEAU FERRÉ EN 2006

(en millions d'euros)

	Opérations	Dépenses 2006
Extension du réseau LGV	LGV Méditerranée	11
	LGV Est	556
	LGV Est 2 ^{ème} phase	1
	LGV Rhin Rhône	121
	LGV Sillon alpin / Lyon Turin fret	0
	LGV Sud Europe Atlantique	11
	LGV Bretagne Pays de Loire	8
	LGV Bordeaux Toulouse	0
	Installations terminales de Perpignan	50
	Capacité LGV Sud-Est (Paris Lyon)	0
	TOTAL	758
Développement du réseau classique	CPER 11 ^{ème} Plan	6
	CPER 12 ^{ème} Plan hors IDF	296
	CPER 12 ^{ème} Plan IDF	67
	Électrification vallées vosgiennes	2
	Ligne du Haut Bugey	4
	Avenir Saône-Rhin	0
	LNRVS	0
	Modernisation du RER B	2
	Autoroutes ferroviaires Dijon Modane Fréjus	13
	Contournement de l'agglomération lyonnaise	0
	Fret hors transport combiné	4
	Fret transport combiné	1
	TOTAL	390

Il est à noter que la ligne TGV Est rencontre un grand succès commercial avec, environ, un million de voyageurs par mois, des taux de remplissage élevés et un taux de régularité satisfaisant.

b) Les opérations de régénération

L'audit du réseau ferré national réalisé par les experts de l'École polytechnique fédérale de Lausanne a mis en évidence un déséquilibre entre les moyens dédiés au renouvellement et ceux consacrés à l'entretien courant et a dressé un constat sévère, sans être alarmiste, de l'état du réseau et des méthodes de gestion.

Un plan de renouvellement du réseau ferré national sur la période 2006–2010 a été arrêté en mai 2006. Sa mise en œuvre a été engagée aussitôt. Les premiers résultats de ce plan ont pu être mesurés dès 2006 : 470 km de voies ont été renouvelés, contre 420 km en 2005, et le programme 2007 porte sur 540 km.

Fin 2006, il y avait 1 285 km de sections de lignes connaissant des limitations de vitesse. Les ralentissements existants fin 2006 faisaient perdre environ 1 200 000 minutes x trains par an sur les lignes des groupes UIC 7 à 9. Les travaux programmés en 2007 devraient permettre de lever 139 km de ralentissements et d'en éviter 150 km et ainsi de regagner 290 000 minutes perdues. Ils devraient donc permettre de diminuer de 25 % environ la perte de temps constatée fin 2006.

La subvention de régénération a pour objet de financer les opérations de renouvellement et de mise aux normes du réseau. Ces opérations, qui ne génèrent pas de recettes supplémentaires pour RFF, ne peuvent être financées dans le cadre de l'article 4 du décret 97-444. Cette subvention a été mise en place en loi de finances 2004, de telle sorte que la capacité d'autofinancement dégagée dans les comptes de RFF puisse être affectée au remboursement de la dette.

INVESTISSEMENTS DANS LE RÉSEAU FERRÉ

(en millions d'euros)

	Participation de RFF				Subventions d'investissement hors régénération	Total
	Total	Dont article 4 (opérations rentabilisables)	Dont régénération hors article 4 (subvention de régénération)	Dont produits de cessions		
2006	1 289	294	995	0	1 012	2 301
2007	1 387	311	985	91	1 346	2 734

Les moyens dont dispose RFF pour le renouvellement sur la période 2006-2010 sont en augmentation constante, l'augmentation prévue pour 2008 étant de 8 % par rapport à 2007.

SUBVENTION À RFF POUR LA RÉGÉNÉRATION

(en millions d'euros)

	2005	2006	2007	2008
Subventions à RFF pour la régénération	900	970	985	1 064

Cet effort devra être poursuivi pour donner un coup d'arrêt au vieillissement du réseau, puis réduire l'âge moyen des installations pour optimiser les dépenses globales de maintenance. Il mobilisera aussi, au delà des moyens budgétaires, les ressources du système ferroviaire dans son ensemble, dont les gains de productivité qui ont été contractualisés dans le cadre de la convention de gestion de l'infrastructure 2007-2010.

5.– Les indicateurs de performance

Trois indicateurs de performance du programme n°226 *Transports terrestres et maritimes* sont relatifs aux transports ferroviaires.

Le premier a trait au coût de régénération des voies. Après une montée du coût de régénération à un million d'euros par kilomètre en 2006, les coûts devraient diminuer de 5 % en 2008, en raison d'une montée en régime des opérations, qui permettent de baisser les coûts. La diversité des opérations peut toutefois entraîner des variations statistiques des coûts d'une année sur l'autre.

Le deuxième indicateur porte sur le coût d'entretien des voies. Ce coût semble stable autour de 35 000 euros par kilomètre.

INDICATEURS DE PERFORMANCE DE L'OBJECTIF N°2 AMÉLIORER L'ENTRETIEN ET LA QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS FERROVIAIRES, FLUVIAUX, PORTUAIRES ET MARITIMES

Numéro de l'indicateur	2005	2006 Réalisation	2007 Prévision actualisée	2008 Cible
2.1 Coût kilométrique moyen des opérations de régénération – M€/km	0,934	0,99	0,979	0,950
2.2. Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien – k€/km	34	34,4	35,7	35,2
2.3 Taux de disponibilité du réseau ferroviaire				
Retards constatés toutes causes confondues – minutes /train	0,87	1,01	0,94	0,91
Retards constatés imputables au gestionnaire de l'infrastructure – minutes/train	0,42	0,45	0,44	0,43

Le troisième indicateur porte sur le taux de disponibilité du réseau ferroviaire. L'objectif est la diminution des retards constatés, dont ceux dus au gestionnaire de l'infrastructure.

Les opérations de régénération devraient à terme permettre de réduire ces retards, même si, dans un premier temps, le trafic pourra être perturbé par les chantiers correspondants.

C.– RFF EN QUÊTE D'UN PLAN À LONG TERME

Après une première phase de mise en place suivant sa création en 1997 en tant qu'établissement public industriel et commercial propriétaire et gestionnaire des infrastructures ferroviaires, Réseau ferré de France (RFF) a comme mission la gestion et la modernisation du réseau ferré, dans un contexte d'ouverture à la concurrence.

Les opérations de RFF s'inscrivent dans le long terme tant pour la création de lignes nouvelles, construites en plusieurs années et pour plusieurs décennies, que le remboursement de sa dette.

Une contractualisation de l'ensemble de ses activités semble donc nécessaire.

Une convention pour 2007-2010 a été signée avec la SNCF pour la gestion de l'infrastructure.

Une convention avec l'État semble tout aussi nécessaire, définissant à moyen-long terme le programme de désendettement et l'évolution des redevances pour l'utilisation du réseau.

1.– La nécessité d'un plan à long terme pour améliorer les résultats

Le résultat d'exploitation de Réseau ferré de France (RFF) s'est élevé à + 226,9 millions d'euros en 2006, contre +259,8 millions d'euros en 2005. Cette diminution de près de 12,7 % s'explique par l'augmentation des charges de personnel dans un contexte de croissance des programmes mis en œuvre par RFF et par l'augmentation des dotations aux amortissements, dans un contexte où les produits ne progressent pas suffisamment.

Le résultat net de RFF se dégrade de façon importante en 2006, à -283,4 millions d'euros à comparer à -126,2 millions d'euros en 2005. La dégradation du résultat financier (-539 millions d'euros en 2006), s'explique par la baisse du niveau de la subvention de désendettement.

Les investissements de RFF se sont établis à 2 335 millions d'euros en 2006 à comparer à 2 347 millions d'euros en 2005. Le lancement des travaux de la LGV Rhin-Rhône, et dans une moindre mesure, ceux de la ligne du Haut-Bugey, prennent le relais de l'achèvement de la LGV Est.

Les opérations de développement sur le réseau classique, réalisés dans le cadre du CPER, ont augmenté de 84 millions d'euros. Les opérations de renouvellement et de mise aux normes ont progressé en 2006 de plus de 150 millions d'euros, suite au lancement du plan de rénovation du réseau.

Le résultat prévisionnel d'exploitation, à 214 millions d'euros, ne s'améliore pas par rapport à 2006, malgré la hausse de 3 % en euros courants des

recettes de péages attendues. Les produits de gestion du patrimoine devraient en effet diminuer de 12 millions d'euros en raison d'un ralentissement des transferts et des cessions réalisées en 2006 par la Sovafim. Les opérations de gros entretien devraient également se traduire par une augmentation des charges de 50 millions d'euros.

Le programme d'investissement de 2007 porte sur 2 733 millions d'euros dont 1 585 millions d'euros pour les opérations de développement et de modernisation et 1 087 millions d'euros pour les opérations de renouvellement et de mise aux normes.

Le budget 2008 sera élaboré à l'automne 2007 pour être soumis au conseil d'administration de RFF à la fin de l'année.

Dans le cadre de la mise en œuvre du plan de rénovation du réseau et des objectifs qui y ont été fixés en matière de maîtrise des coûts d'entretien du réseau, la convention de gestion de l'infrastructure entre RFF et la SNCF a été conclue pour la première fois en 2007 dans un cadre pluriannuel (2007-2010).

L'évolution des recettes de péages et la maîtrise des charges d'infrastructure contribueront à l'amélioration du résultat d'exploitation.

2.– Les subventions versées à RFF

Les tableaux suivants récapitulent le montant des crédits versés par l'État à RFF depuis l'année 2002.

Depuis la loi de finances 2006, établie conformément à la loi organique relative aux lois de finances (LOLF), les subventions au profit de RFF sont inscrites d'une part au titre des actions n°1 *Infrastructures de transport ferroviaires et collectifs*) et n° 2 *Régulation, contrôle, sécurité et sûreté des transports terrestres* du programme n°226 *Transports terrestres et maritimes*, et, d'autre part, au titre du programme n°173 *Passifs financiers ferroviaires*.

MONTANTS DES SUBVENTIONS VERSÉES PAR L'ÉTAT À RFF ENTRE 2002 ET 2005

(en millions d'euros)

Millions d'euros	2002	2003	2004	2005
Contribution aux charges d'infrastructure (TTC jusqu'en 2005)	1 682	1 657	1 328	1 242
Dotation en capital	1 362			
Subventions d'investissement aux aménagements de sécurité et aux opérations d'entretien et de réhabilitation			675	900
Subventions aux infrastructures de transports collectifs en Île-de-France	3	30	8	88
Subventions aux infrastructures de transport ferroviaire	197	217	232	
Subvention aux infrastructures de transport combiné		4	5	
Contribution au désendettement			800	800
TOTAL	3 241	1 897	3 051	3 030

En 2007, le programme de sécurité des passages à niveau et des tunnels ainsi que le programme des infrastructures de transport combiné a été pris en charge par l'AFITF, d'où la diminution de 30 millions d'euros en 2006 à 7 millions d'euros en 2007 des crédits affectés à ces dépenses. En 2008, l'AFITF continuera à prendre en charge ces dépenses, et y ajoutera les programmes gares et bruits.

MONTANTS DES SUBVENTIONS VERSÉES PAR L'ÉTAT À RFF DEPUIS 2006

(en millions d'euros)

		2006	2007	2008
Programme transports terrestres et maritimes (Actions n°1 et 2)	Contribution aux charges d'infrastructure	978	912	731
	Subvention de renouvellement et de mise aux normes du réseau ferroviaire	970	985	1 064
	Programme gares, bruit, sécurité des passages à niveau et des tunnels, infrastructures de transport combiné	30	7 Seulement gares et bruit	
Programme Passifs financiers ferroviaires	Subvention de désendettement	730	730	730
TOTAL		2 709	2 634	2 525

Au total, en 2008, l'État versera 2 520 millions d'euros à RFF, contre 2 634 millions d'euros en 2007, soit une diminution de 6,8 %, subvention de désendettement comprise.

Les subventions des collectivités territoriales à RFF se sont élevées à 609 millions d'euros en 2006 et celles de l'Union européenne à 38 millions d'euros (voir tableau ci-après).

**MONTANTS DES SUBVENTIONS VERSÉES À RFF PAR LES COLLECTIVITÉS
TERRITORIALES ET L'UNION EUROPÉENNE**

(en millions d'euros)

	2004	2005	2006	2007 (8 mois)
Subventions des collectivités territoriales	549	538	609	321
Subvention de l'Union européenne	119	63	38	29

Les autres ressources de RFF sont les versements de la SNCF au titre des péages d'infrastructure. Il est prévu en 2008 une augmentation de 8,3 % de ces versements, grâce à une augmentation des péages et du trafic.

En rémunération de la gestion de ses infrastructures, RFF versera en 2008 2 750 millions d'euros à la SNCF. Le solde devrait être positif pour RFF de 15 millions d'euros, après avoir été négatif depuis 2004.

Le tableau suivant présente les principaux flux financiers relatifs à RFF depuis 2004.

FLUX FINANCIERS RELATIFS À RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

(en millions d'euros)

	2004	2005	2006	2007	2008
Versements de l'État à RFF					
Contribution aux charges d'infrastructure	1 110	1 038	978	912	731
Subventions régénération (crédits de paiement)	675	900	970	985	1 064
Contribution au désendettement (inscrite au programme n°173 Passifs financiers ferroviaires)	800	800	730	730	730
Versements de la SNCF à RFF au titre des péages d'infrastructure					
Versements de RFF à la SNCF au titre de la convention de gestion	2 130	2 183	2 285	2 540	2 750
Versements de RFF à la SNCF au titre de la convention de gestion	2 531	2 531	2 600	2 715	2 735

D.– LA SNCF FACE À DES CHOIX STRATÉGIQUES

La SNCF a réussi son pari de développer le trafic ferroviaire de voyageurs et d'en tirer des ressources en augmentation forte. Ses réussites techniques sont incontestables et couronnées par des succès commerciaux.

Compte tenu des difficultés rencontrées pour redresser l'activité fret, la question stratégique qui se pose à la SNCF est d'éventuellement mobiliser toutes ses ressources pour faire décoller enfin cette activité ou bien d'accentuer encore la priorité de fait donnée aux transports de voyageurs.

1.– Les contributions au profit de la SNCF

Les recettes directes tirées du trafic par la SNCF se sont élevées, en 2006, à 8 411 millions d'euros. Les contributions de l'État à la SNCF, hors exploitation, ont atteint la même année 3 547 millions d'euros et les contributions d'exploitation versées par l'État et les collectivités publiques 3 742 millions d'euros.

a) Les contributions de l'État hors exploitation

Les contributions de l'État hors exploitation ont représenté un montant de 3 398 millions d'euros en 2007.

CONTRIBUTIONS DE L'ÉTAT À LA SNCF HORS EXPLOITATION

(en millions d'euros TTC)

	2002	2003	2004	2005	2006 (liquidation)	2007 (budget)	2008 Prévisions
SAAD	677	677	677	677	627	627	597
Retraites SNCF	2 282	2 376	2 431	2 526	2 470	2 771	2 923
Aides au Plan Fret				250	450	0	0
Total État	2 959	3 053	3 108	3 453	3 547	3 398	3 520
AFITF				26	36		

La contribution de l'État au service annexe d'amortissement de la dette (SAAD) de la SNCF a représenté un montant de 627 millions d'euros en 2006. En loi de finances 2007, cette contribution, qui est versée dans le cadre de l'action n° 2 du programme n°173 *Passifs financiers ferroviaires* de la mission *Transports*, reste stabilisée à 627 millions d'euros. Le montant inscrit au projet de loi de finances pour 2008 est de 597,2 millions d'euros.

Hors exploitation, l'État a contribué également à hauteur de 2 470 millions d'euros en 2006 aux charges de retraite des personnels au statut et a inscrit au budget 2007 une contribution de 2 771 millions d'euros correspondant au programme n°198 *Régimes sociaux et de retraites des transports terrestres* de la mission *Régimes sociaux et de retraites*. Le montant inscrit dans le présent projet de loi de finances est de 2 923 millions d'euros.

Dans le cadre du plan fret, l'État s'est engagé à verser 800 millions d'euros à Fret SNCF pour recapitaliser cette activité. La première tranche de 250 millions d'euros a été versée à la suite de la décision de la Commission européenne autorisant cette aide d'État en mars 2005. La deuxième et la troisième tranche, d'un montant global de 450 millions d'euros ont été versées fin 2006. Compte tenu des résultats 2006 de Fret SNCF qui ont été en deçà des prévisions du plan fret, aucune contribution additionnelle ne sera versée en 2007 à l'EPIC, conformément aux exigences de la Commission européenne.

b) Les contributions d'exploitation

Les contributions d'exploitation sont versées, d'une part, par l'État, et, d'autre part, par les collectivités publiques.

Les contributions d'exploitation versées par l'État à la SNCF en 2006 représentent un total de 288 millions d'euros.

La compensation pour tarifs sociaux, d'un montant de 74 millions d'euros en 2007, sera stable en 2008, ainsi que l'indique le projet annuel de performances du programme n°226 *Transports terrestres et maritimes*. La compensation tarifaire presse s'est élevée à 7 millions d'euros en loi de finances 2007. Une subvention d'exploitation de 20 millions d'euros en 2007 a été versée au titre de la politique sociale en matière d'emplois (emplois jeunes et autres contrats spécifiques).

CONTRIBUTIONS VERSÉES À LA SNCF POUR L'EXPLOITATION

(en millions d'euros)

	2002	2003	2004	2005	2006 (liquidation)	2007 (budget)
I.- État (montants TTC)						
Tarifs sociaux	115	115	115	100	89	74
Défense	156	151	155	159	172	171
Presse	11	12	7	7	6	7
Mesures pour l'emploi	50	34	28	22	21	20
Total État	332	312	305	288	288	272
II.- Collectivités publiques (montants TTC)						
STIF	1 151	1 200	1 234	1 312	1 405	1 473
SRV (Régions)	1 286	1 325	1 640	1 720	1 771	1 852
Réductions tarifaires	216	228	234	266	278	336
Total collectivités publiques	2 653	2 753	3 108	3 298	3 454	3 661
III.- Usagers (montant HT)						
Recettes directes du trafic	7 527	7 458	7 828	7 999	8 411	

Les subventions de l'État versées pour le transport combiné sont versées depuis 2002 directement aux opérateurs et non à la SNCF.

Pour 2007, le montant des contributions versées par les autres collectivités publiques s'élève à un total de 3 661 millions d'euros.

Le versement du STIF s'élève à 1 473 millions d'euros au budget prévisionnel 2007, contre 1 405 millions en 2007. Ce versement correspond à la contribution accordée par l'autorité organisatrice à la SNCF, celle-ci intégrant les compensations pour les cartes orange vendues par le STIF mais utilisées sur le périmètre SNCF hors Île-de-France, les commissions sur vente, et le forfait négocié dans le cadre du contrat STIF/SNCF.

Les contributions à l'exploitation des services régionaux de voyageurs versées par les régions ont atteint 1 771 millions d'euros en 2006 et 1 852 millions d'euros au budget prévisionnel 2007.

Les compensations des réductions tarifaires versées par les autres collectivités publiques à la SNCF pour 336 millions d'euros en 2007, contre 278 millions en 2006.

En 2006, la contribution directe des usagers de la SNCF a représenté un montant total de 8 411 millions d'euros (prévisions non disponibles pour 2007).

2.- Les résultats et la stratégie de la SNCF

L'activité de la SNCF doit s'envisager dans ses deux périmètres, celui de l'établissement public SNCF, et celui du groupe SNCF auquel s'ajoutent les filiales de l'établissement public. L'établissement public est structuré en quatre branches opérationnelles : la branche fret, la branche voyageurs France Europe, la branche transport public et la branche infrastructure. Les différentes filiales sont rattachées aux quatre branches

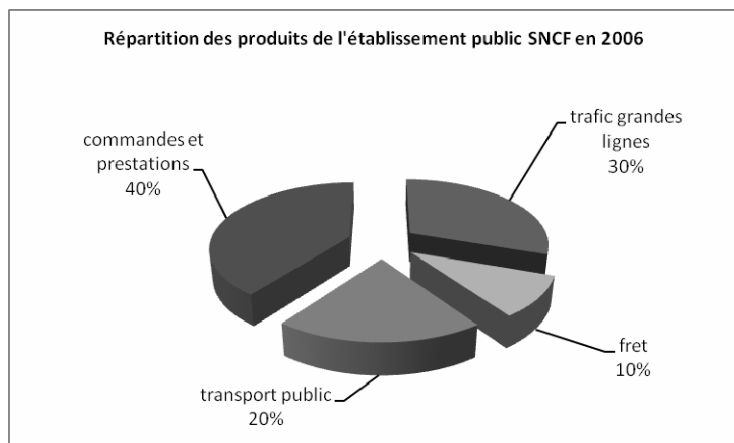
Les résultats de la SNCF et du groupe SNCF, sont positifs depuis 2005, l'année 2007 devant confirmer cette orientation satisfaisante.

a) La SCNF établissement public

Le chiffre d'affaires en 2006 de la SNCF s'est établi à 16 743 millions d'euros, en augmentation de 4,6 % par rapport à 2005.

Les produits du trafic, qui représentent près de 60 % du chiffre d'affaires, ont eux-mêmes augmenté de 4,6 %, grâce au dynamisme des activités voyageurs.

La répartition du chiffre d'affaires est indiquée par le graphique suivant.



RÉSULTATS DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC SNCF ET BUDGET 2007

(en millions d'euros)

Millions d'euros	2005	2006	Budget 2007
Chiffre d'affaires	16 009	16 743	17 113
Produit d'exploitation courante	17 232	17 947	18 205
Charges d'exploitation courante	-15 822	-16 460	-16 735
Excédent brut d'exploitation	1 410	1 487	1 470
Amortissements et provisions	-779	-785	-865
Résultat d'exploitation	631	702	604
Résultat financier (hors dividendes non récurrents)	-223	-239	-251
Résultat courant (hors dividendes non récurrents)	409	462	353
Dividendes non récurrents	35	215	391
Résultat courant (yc dividendes non récurrents)	444	677	744
Résultat exceptionnel et intégration fiscale	886	101	
Résultat net	1 330	778	
Provision pour dépréciation du fret	0	-640	
Résultat net (yc dividendes non récurrents)	1 330	138	

Les produits du trafic de la branche Transport Public ont augmenté de 5,8 % par rapport à 2005, principalement grâce à la croissance du trafic et des compensations tarifaires.

Les nouvelles offres ont permis d'augmenter significativement les volumes de transport, en association avec un effet prix favorable lié à l'indexation prévue dans les conventions.

Les produits du trafic fret ont diminué de 1,6 % par rapport à 2005 par l'effet des grèves nationales et surtout des conflits locaux, à la suite des difficultés opérationnelles dans la transformation de son appareil de production.

Les commandes publiques de prestations de services ont augmenté de 4,9 % par rapport à 2005. Les prestations pour les autorités organisatrices ont progressé sous l'effet de l'indexation des rémunérations forfaitaires du STIF et des TER et de la répercussion directe des hausses de barèmes de péages RFF.

La rémunération de la SNCF, gestionnaire d'infrastructure, par RFF s'est inscrite à 2 695 millions d'euros, en progression par rapport à 2005. Les travaux effectués pour RFF ont augmenté par rapport à 2005, en raison d'un volume d'activité plus élevé sur les opérations de régénération et de développement des installations ferroviaires, qui ont compensé la baisse des travaux sur le chantier du TGV Est.

Les charges d'exploitation courante ont augmenté de 4 % en 2006 par rapport à 2005.

La hausse des péages s'est élevée à 118 millions d'euros, en raison de l'augmentation des barèmes RFF à hauteur de 109 millions d'euros et de l'augmentation des volumes liées à la croissance du trafic voyageurs.

Sur ces bases, le résultat net à fin décembre 2006 correspond à un bénéfice de 138 millions d'euros, contre un bénéfice de 1 330 millions d'euros en 2005. Notons que le résultat 2005 intégrait des plus values de cession et d'apport de titres à SNCF Participations (SHEM notamment).

La performance économique prévue pour 2007 s'appuie sur le développement des produits d'exploitation, la maîtrise des charges et la poursuite des actions de productivité dans l'ensemble de l'entreprise. Toutefois les coûts de lancement et le premier semestre d'exploitation du TGV Est Européen pèsent sur les comptes.

Finalement, comme on l'a vu précédemment, grâce à la croissance de son chiffre d'affaires et à la pérennité du soutien de l'État et des collectivités publiques, la SNCF se désendette année après année, son taux d'endettement étant actuellement inférieur à 1. Son évolution tranche donc avec celle de la *Deutsche Bundesbahn*, dont l'endettement atteint environ 20 milliards d'euros.

b) Le groupe SNCF

Le groupe SNCF a réalisé en 2006 un chiffre d'affaires de 21 874 millions d'euros de chiffre d'affaires, contre 16 743 millions d'euros pour l'établissement public SNCF.

Le tableau suivant présente les évolutions comparées des grandes données comptables des deux entités.

COMPARAISON DES PRINCIPALES DONNÉES COMPTABLES DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC SNCF ET DU GROUPE SNCF

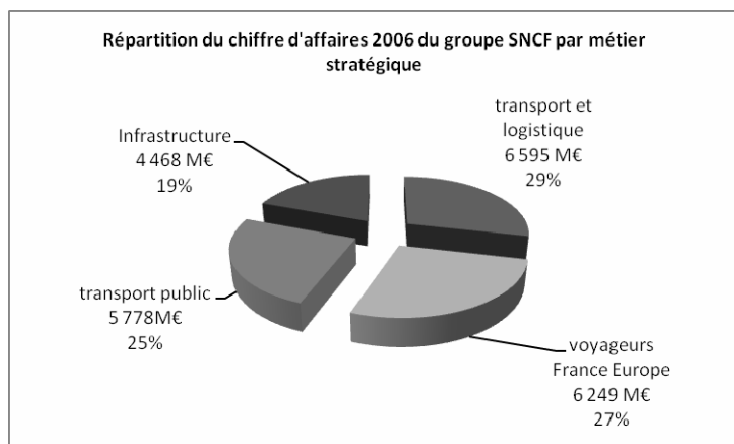
(en millions d'euros)

	2004	2005	2006
SNCF établissement public			
Chiffre d'affaires	15 500	16 009	16 743
Investissements	1 774	2 224	2 421
Endettement	7 083	6 177	5 565
Groupe SNCF			
Chiffre d'affaires	20 209	20 855	21 874
Investissements	1 991	2 602	2 718
Endettement	7 775	6 483	6 106

Les filiales du groupe SNCF apporte ainsi à l'établissement public un chiffre d'affaires supplémentaire égal à 30 % de celui de l'établissement public.

Leurs investissements représentent un surplus de 11 %, pour un endettement additionnel de 11 %.

Les activités consolidées du groupe se sont réparties à 29 % dans le transport et la logistique, 27 % dans le transport de voyageurs, 25 % dans le transport public.



La part du fret et de la logistique dans le groupe SNCF est égale à 29 %. Par comparaison, le fret représente moins de 10 % du chiffre d'affaires de l'établissement public.

Le tableau suivant présente, par métier stratégique, les chiffres d'affaires, l'excédent brut d'exploitation et le résultat courant réalisés par le groupe SNCF en 2005 et en 2006.

RÉSULTATS CONSOLIDÉS DU GROUPE SNCF PAR MÉTIER STRATÉGIQUE

(en millions d'euros)

		Transport et Logistique	Branche Voyageurs France Europe	Branche Transport public	Infrastructure et ingénierie
Chiffre d'affaires	2005	6 448	5 963	5 478	4 359
	2006	6 595	6 249	5 778	4 468
	Δ(%)	+2,3%	+4,8%	+5,5%	+2,5%
Excédent brut d'exploitation	2005	193	419	193	19
	2006	202	401	202	0
	Δ(%)	+4,7%	-4,2%	+4,7%	-100,0%
Résultat courant	2005	-116	-5	652	-43
	2006	-103	-25	725	-72
	Δ(%)	+11,2%	-400,0%	+11,2%	-67,4%

Dans l'activité fret, les principales filiales de l'établissement public SNCF se trouvent dans le transport combiné avec Naviland Cargo, Novatrans, Rouch, Froidcombi, Ecorail. Dans l'autoroute ferroviaire, les filiales sont CME et Lorryrail, dans la distribution Districhrono, dans le transport de céréales Logistra et CRC, dans la chimie nucléaire et les masses indivisibles STSI, dans le transport d'automobiles STVA, dans le transport portuaire Sealogis, à l'international Fret international, dans les wagons France Wagons, Ermewa et SGV.

Enfin, l'établissement public SNCF possède une participation minoritaire de 43,07 % de Geodis, par l'intermédiaire de Groupe SNCF Participations. Présente dans tous les secteurs de la logistique, Geodis a réalisé un chiffre d'affaires de 3,8 milliards d'euros en 2006, compte 23 800 employés et est présent dans 120 pays.

Dans l'activité Voyageurs France-Europe, les principales filiales de l'établissement public sont Eurostar Group, avec une participation de 62 %, Thalys (70 %) et Lyria (74 %).

Dans la branche transport public dont les activités portent aussi bien sur le train que les bus, les tramways ou les métros, la principale filiale est le groupe Keolis.

La branche infrastructure comprend les filiales SNCF International, Systra, Inexia et Arep (patrimoine).

3.– Le régime spécial des retraites de la SNCF

Le passage des comptes de la SNCF à la norme IFRS s'est accompagné de la création, le 8 mai 2007, d'une caisse de retraite autonome. Il s'agit là d'une étape symbolique forte, en ce qu'elle assure le changement d'interlocuteur pour les retraités de la SNCF.

L'harmonisation avec le régime de la fonction publique semble être une bonne base de négociation. L'adossement est une question du débat. Il entraîne le paiement d'une soulte ou droit d'entrée mais la subvention d'équilibre peut être diminuée. L'inconvénient serait de banaliser le régime de retraite des cheminots.

Selon la SNCF, l'équité concurrentielle devrait être rétablie, dix points de cotisations de plus que la concurrence étant à sa charge depuis 1990. Par ailleurs, l'indexation est une question critique qu'il convient de traiter avec la plus grande prudence. La réforme pourrait intégrer la modernisation de certaines dispositions comme l'égalité homme-femme ou la prise en compte des années d'études. L'âge moyen des agents de la SNCF est de 47 ans. Les positions ne semblent pas figées.

4.– Le Plan Fret

Le Plan Fret 2004-2006 n'ayant pas suffi à redresser l'activité fret de la SNCF, une réorganisation est intervenue en 2006. La question est de savoir dans quelle mesure ces nouveaux efforts seront suffisants.

a) Le Plan Fret 2004-2006

Fin 2003, Fret SNCF, la branche de la SNCF responsable de l'activité de transport de fret, connaissait une situation très difficile avec des pertes de parts de marché face à la concurrence routière, une insatisfaction de ses clients sur la qualité des acheminements et un résultat net déficitaire de 450 millions d'euros en 2003.

Le Plan Fret 2004-2006 a donc été appliqué pour améliorer la qualité de service et restaurer l'équilibre d'exploitation. Ce plan, approuvé par la Commission européenne en mars 2005, prévoyait le versement par l'État à la SNCF de quatre tranches de recapitalisation, d'un montant total de 800 millions d'euros. Dans les faits, 700 millions d'euros ont été versés par l'État, en trois tranches, au titre du Plan Fret, auxquels il convient d'ajouter 700 millions d'euros de recapitalisation apportés par la SNCF. Ces capitaux ont essentiellement servi à renouveler le parc de locomotives (commande d'un millier de locomotives) et à améliorer les systèmes d'information.

Le plan a permis de doter Fret SNCF d'une armature industrielle mais n'a pas permis d'atteindre les résultats économiques et la qualité de service escomptés.

Après deux années de redressement (– 220 millions d'euros en 2005, contre – 382 millions d'euros en 2004), Fret SNCF a de nouveau accru ses pertes en 2006 avec un résultat courant de -260 millions d'euros et un volume transporté de l'ordre de 41 milliards de tonnes-km contre 55 en 2000.

La pression concurrentielle sur les prix, une fiabilité et une régularité insuffisantes, des gains de productivité limités et une montée des coûts d'énergie, de personnel, d'amortissement et des frais financiers élevés expliquent ces mauvaises performances.

C'est pourquoi une profonde réorganisation a été lancée en 2006.

b) La réorganisation et ses promesses

La direction du fret a désormais des moyens dédiés, tant en ce qui concerne les conducteurs que des matériels. Il existe ainsi désormais une « famille du fret » à la SNCF. La direction du fret assure également le pilotage industriel des activités fret des filiales de la branche transport et logistique de la SNCF.

La réorganisation se traduit également par la mise en place d'une structure client par client, par exemple pour la sidérurgie, la chimie, les constructeurs automobiles ou les produits de grande consommation. En outre, cinq directions régionales du fret ont été mises en place.

Pour la direction de la SNCF, le redressement du fret ferroviaire passe par le redéploiement des moyens sur les grands flux français et européens de marchandises. En conséquence, la SNCF a réduit de 262 unités le nombre de sites proposant un service de wagon isolé. A titre de référence, la *Deutsche Bahn* a réduit de 2 100 à 1 400 le nombre de sites proposant ce type de service.

Des améliorations doivent également être apportées sur les délais, les fréquences et la fiabilité des dessertes. Au plan des infrastructures, différents aménagements seront réalisés pour accroître la rentabilité des trains de fret, par exemple en augmentant la longueur des voies d'évitement avec un financement de l'AFITF.

De nouveaux services seront également mis en place, par exemple pour le fret rapide par TGV. Ainsi la filiale 50-50 de la SNCF et de La Poste intitulée Fret GV, annoncée en 2006, se spécialisera sur le courrier rapide par TGV. Les liaisons Paris-Lille et Paris-Strasbourg seront visées en priorité et devraient démarrer à la mi-2008. La priorité serait donnée au renforcement du réseau hexagonal exploité depuis vingt-cinq ans par les deux entreprises, la prestation étant nouvellement commercialisée. Dans un deuxième temps, Fret GV pourrait développer une activité fret à partir de la plate-forme de Roissy en direction des grands aéroports européens.

La réorganisation semble porter ses fruits.

Les résultats du premier semestre 2007 montrent en effet une légère amélioration du chiffre d'affaires (+3,5%), qui résulte non seulement d'une augmentation des tarifs mais aussi des volumes transportés.

RÉSULTATS DE FRET SNCF

(en millions d'euros)

Millions d'euros ou %	1 ^{er} semestre 2006 (pro forma)	1 ^{er} semestre 2007
Chiffre d'affaires	970	1004 (+3,5%)
Résultat courant	-137	-100 (+27,2%)

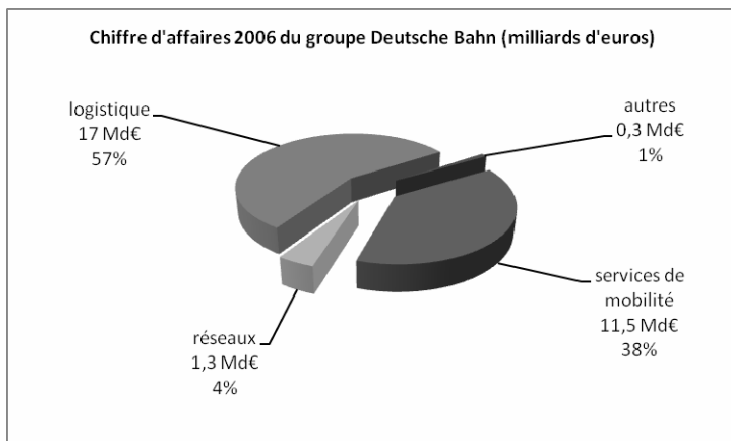
La réussite de la réorganisation du fret ferroviaire de la SNCF est, sans aucun doute, un enjeu essentiel de la politique des transports, encore renforcé par la priorité donnée à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports.

E.- LA *DEUTSCHE BAHN*: UNE STRATÉGIE DYNAMIQUE SUR DES BASES NOUVELLES

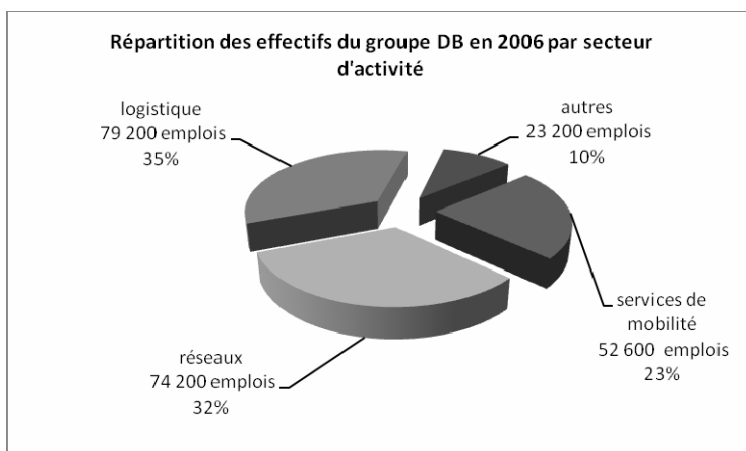
La transposition d'un modèle étranger dans le cadre national n'est pas possible dans un secteur aussi complexe que celui du transport ferroviaire où l'histoire et les relations sociales jouent un rôle déterminant. Votre Rapporteur spécial considère toutefois que l'étude du groupe *Deutsche Bahn* peut éclairer la réflexion, ne serait-ce qu'en mettant en évidence le fait que plusieurs stratégies sont possibles dans le secteur ferroviaire.

La *Deutsche Bahn* (DB) est aujourd'hui un groupe diversifié dans les transports de tous types. Pour les services de mobilité pour les passagers, ses activités couvrent le transport ferroviaire de longue distance et de proximité mais aussi le transport par bus. Pour le transport de marchandises, le groupe DB est présent dans la logistique au sens large, incluant le fret ferroviaire mais aussi le fret routier, le fret aérien et le fret maritime. Le groupe DB assure également la gestion du réseau ferroviaire allemand.

La répartition du chiffre d'affaires total du groupe DB de 30,1 milliards d'euros en 2006 est indiquée par le graphique ci-après.



Les effectifs des activités de logistique et de services de mobilité dépassent désormais les effectifs assurant la gestion du réseau ferré.



Dans les services de mobilité, le groupe DB est le numéro 1 en Europe pour le transport ferroviaire de voyageurs en Europe, le n°1 du transport public de proximité en Europe et le n°1 des transports par bus en Allemagne. Pour les services de logistique, le groupe DB est n°1 du fret ferroviaire en Europe, le n°1 des transports terrestres en Europe, le n° 2 du fret aérien mondial et le n° 3 du fret maritime mondial.

1.– La restructuration du système ferroviaire allemand

Le groupe *Deutsche Bahn* comprend une holding de tête intitulée *Deutsche Bahn AG* détenue à 100 % par l'État fédéral. Les participations de DB AG concernent tous les domaines du transport et de la logistique.

La croissance du groupe DB repose sur une restructuration majeure du secteur ferroviaire opérée après la réunification. Les coûts dits échoués ont été transférés à une structure de défaillance intitulée BEV (voir encadré ci-après).

LE BEV, STRUCTURE DE DÉFAISANCE DES CHEMINS DE FER ALLEMANDS ⁽¹⁾

A la suite de la réunification allemande (1990) et dans le contexte nouveau des premières mesures communautaires visant à libéraliser le transport ferroviaire (directive initiale 91-440 du 29 juillet 1991), une réforme ferroviaire de grande ampleur fut lancée en Allemagne.

La loi du 27 décembre 1993, mise en œuvre dès le 1^{er} janvier 1994, a réorganisé les chemins de fer allemands (*ENeuOG - Eisenbahnneuordnungsgesetz*). En application de son article 1^{er}, une autre loi traitait spécialement de l'unification et de la nouvelle structure des chemins de fer allemands (*BEZNG - Bundeseisenbahnneugliederungsgesetz*).

La nouvelle organisation sépare la nouvelle entreprise exploitante (la *Deutsche Bahn AG*) des structures étatiques chargées des chemins de fer.

L'EBA (Eisenbahn Bundesamt) prend en charge les missions régaliennes de pilotage du secteur, d'homologation et de contrôle. L'EBA, dont le siège est à Bonn, comprenait en 2006 environ 1 150 agents, contre environ 1.500 en 1994, répartis sur 16 sites à travers toute l'Allemagne. Le *BEV* (*Bundeseisenbahnvermögen*), dont le siège est à Bonn, prend en charge les missions patrimoniales, avec aujourd'hui environ 4 400 agents répartis sur 11 sites à travers toute l'Allemagne). Ces deux structures étatiques sont sous la tutelle du ministère fédéral chargé des transports, le *BMVBS*, direction E (*Eisenbahnen*) située à Bonn, Referat E-12 (*BEV, EBA*).

Le rôle essentiel du BEV pour le redressement du secteur ferroviaire doit être détaillé.

En 1994, le BEV a hérité de toute la dette cumulée précédente des ex-sociétés de chemins de fer Ouest (*Deutsche Bundesbahn*) et Est (*Deutsche Reichsbahn*), fret et voyageurs compris, soit près de 35 milliards d'euros de dette déposés dans cette structure de défaillance. Il est à noter que cette dette a été intégrée dans la dette publique de l'État au 1^{er} juillet 1999. Le BEV a également hérité du patrimoine foncier non directement nécessaire à l'exploitation ferroviaire (essentiellement des logements sociaux, vendus par la suite).

(1) Informations communiquées par Daniel Thurière, conseiller transports, ambassade de France à Berlin, octobre 2007.

Le BEV a également pris en charge les retraites issues des mêmes sociétés. Pour la période 1994 à 2002, ces charges pour les personnels non mis à disposition de DB AG représenteraient un montant cumulé de 45 milliards d'euros pris en charge par l'État, en application notamment du règlement communautaire 1192/69 du 26 juin 1969.

Le BEV a enfin hérité les agents fonctionnaires (*Beamte*) alors en activité et immédiatement mis par le BEV à disposition de DB AG. Les effectifs correspondants représentaient 108 000 agents en 1994 et ne sont plus que de 42 000 agents ou 40 000 équivalents temps plein en 2006. Le BEV continue de les rétribuer conformément à la grille de la fonction publique. La DB AG rembourse au BEV le coût des agents fonctionnaires mis à disposition et rémunérés sur la base de la grille salariale de la convention collective applicable à la DB. Le versement effectué par DB AG au BEV s'est élevé, en 2006, à 1,6 milliard d'euros, dont 1,3 pour les salaires et 0,3 pour les charges sociales. Le versement pour 2006 était de 1,7 milliard d'euros.

Ainsi, dès sa création en 1994, la DB AG a pu ignorer les questions liées au statut de fonctionnaire ;

Le total désendettement de DB AG en 1994 l'a rendue capable de se lancer dans une politique de construction de nouvelles infrastructures –nouvelles lignes à grande vitesse- et de développement par croissance externe –acquisition d'opérateurs stratégiques importants au niveau européen et même mondial dans le fret et la logistique. Cette politique de croissance s'est toutefois réalisée au prix d'un nouvel endettement. La dette actuelle de DB AG d'environ 20 milliards d'euros est une dette nouvelle.

Le BEV, avec la prise en charge par l'État fédéral en 1994 de toute la dette, des retraites et de l'aspect statutaire, a donc constitué un atout essentiel lors de la création de DB AG.

Actuellement, les missions du BEV sont :

- la prise en charge d'environ 49 000 agents fonctionnaires mis à disposition ou en disponibilité de DB AG,
- les retraites pour environ 210.000 bénéficiaires,
- l'administration et l'exploitation des biens fonciers non nécessaires à l'exploitation ferroviaire,
- les services médicaux (médecins de la DB),

– le maintien et la poursuite des services sociaux de l’entreprise selon la loi *ENeuOG*, comme, par exemple, l’aide aux malades pour les agents fonctionnaires (*KVB – Krankenversorgung der Bundesbahnbeamten*), qui prend en charge environ 400 000 assurés y compris leurs familles, la fondation Entraide des chemins de fer, qui regroupe environ 365.000 membres (donneurs). Même après la vente des parts des 18 sociétés de logement des chemins de fer, ces services sociaux de l’entreprise –mission du BEV- continuent.

– les accords contractuels avec les acquéreurs des participations assurent au BEV pour l’avenir aussi les recettes nécessaires à la garantie des aides au logement.

La loi de finances 2007 établit les recettes et les dépenses du BEV (chapitre 1222 du budget n°12, c’est-à-dire celui du ministère en charge des transports, le *BMVBS*), selon les dispositions suivantes :

– les recettes sont prévues à hauteur de 1,8 milliard d’euros, contre 1,6 en 2006 et 1,7 en 2005, provenant principalement des salaires et charges que lui verse la DB pour les agents fonctionnaires mis à disposition

– les dépenses sont estimées à 7,6 milliards d’euros, dont 5 pour les retraites et aides diverses et 1,6 pour les émoluments des agents fonctionnaires mis à disposition de DB AG (ce qui signifierait qu’aujourd’hui le coût d’un agent fonctionnaire mis à disposition de DB AG est sensiblement équivalent à celui d’un employé sur contrat de droit privé de DB AG),

– soit un solde négatif de 5,8 milliards d’euros.

Les effectifs des agents à statut de fonctionnaire (*Beamte*) étaient fin 2006 égaux à 42 000 personnes ou 40 000 équivalents temps plein, contre 41 000 fin 2005.

Le nombre total d’employés du groupe DB AG, y compris les employés des entreprises de transport routier et de logistique, s’élève à 249 000 ou 237 000 équivalents temps plein (contre 225.000 fin 2005).

Sans que les solutions adoptées soient nécessairement transposables, l’Allemagne fournit ainsi l’exemple de la création d’une structure de défaisance qui a permis le redémarrage des chemins de fer allemands sur des bases financières nouvelles.

Il ne fait pas de doute que la création du BEV a rendu possible une stratégie dynamique de réduction des effectifs, de développement du fret et d’élargissement de ses activités à toute la chaîne logistique et à l’ensemble des services de mobilité. En tout état de cause, la totalité des embauches réalisées depuis 1994 se fait dans le cadre de contrats de droit privé.

Grâce à la reprise de la dette ancienne et des charges résultant des engagements antérieurs sur les salaires et les retraites, la *Deutsche Bahn AG* a pu recourir à un endettement élevé - 20 milliards d’euros fin 2006 - pour financer sa croissance organique et sa croissance externe.

2.– La politique dynamique de croissance interne et externe de la *Deutsche Bahn*

L'analyse faite par la direction du groupe *Deutsche Bahn* est que les activités ferroviaires doivent prendre place dans une structure proposant une gamme complète de modes de transport et de services de mobilité pour les personnes et de logistique pour les marchandises.

Le fret ferroviaire apporte une contribution indispensable à la rentabilité du groupe. Sous certaines conditions, le fret ferroviaire est en effet plus rentable que le transport de passagers. Par ailleurs, le transport ferroviaire de voyageurs sera de plus en plus concurrencé par les lignes aériennes à bas coût, compétitives même pour des liaisons de distance réduite comme Cologne-Berlin. Les barrières à l'entrée des compagnies à bas coûts qui existent dans certains pays tomberont dans un avenir proche.

Mais le fret routier n'a pas de rival pour les transports de marchandises de moins de 200 km. Sa compétitivité serait encore accrue avec l'autorisation des poids lourds de 60 tonnes.

Même si le ferroviaire est, pour des raisons historiques, le noyau de l'activité de la DB, le transport ferroviaire ne peut être à l'avenir qu'une composante parmi d'autres d'un ensemble de services de mobilité et de logistique. L'amont et l'aval du ferroviaire sont indispensables pour assurer sa rentabilité.

En conséquence, la DB a mis en place une politique d'acquisitions d'entreprises nationale ou étrangères lui donnant un contrôle total de toutes ses filiales, dans l'ensemble de la chaîne de transport et de logistique.

Dans les services de mobilité, le groupe DB est le numéro 1 en Europe pour le transport ferroviaire de voyageurs en Europe, le n°1 du transport public de proximité en Europe et le n°1 des transports par bus en Allemagne.

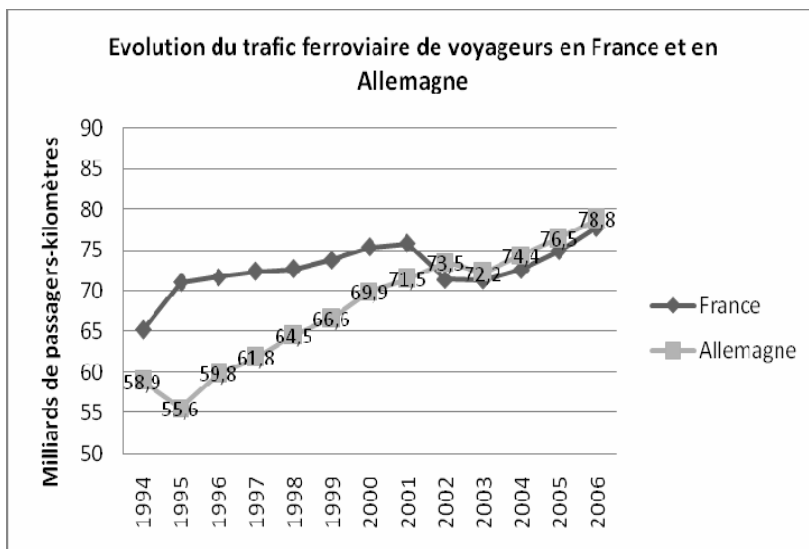
Le groupe DB a par ailleurs racheté le fret ferroviaire néerlandais et danois, une partie des frets ferroviaires suisse et italien, et, sous réserve de l'accord de la Commission européenne, la compagnie britannique EWS.

Globalement, dans les services de logistique, le groupe DB est n°1 du fret ferroviaire en Europe, le n°1 des transports terrestres en Europe, le n°2 du fret aérien mondial et le n°3 du fret maritime mondial.

a) L'expansion du trafic de voyageurs

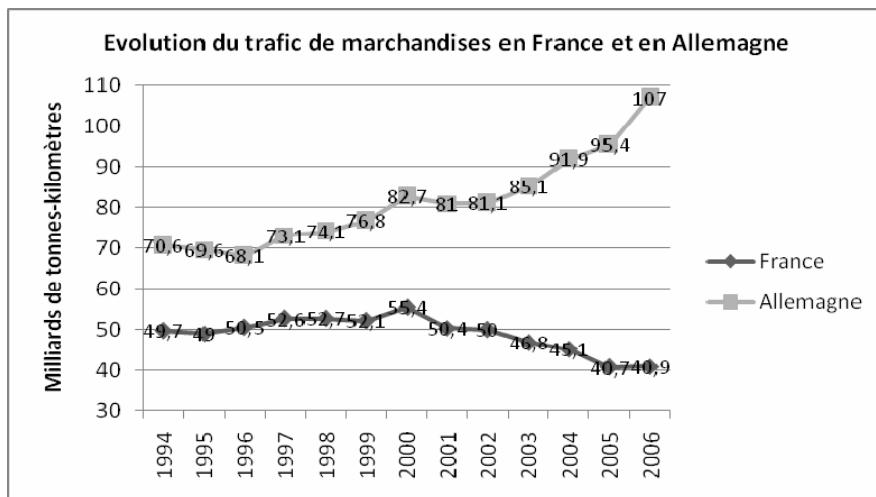
Dans le domaine du transport ferroviaire de voyageurs, le groupe *Deutsche Bahn* a transporté 77,8 milliards de voyageurs-kilomètres et les autres entreprises ferroviaires allemandes 1 milliard de voyageurs-kilomètres. Au total, le trafic ferroviaire de voyageurs a occupé, en 2006, une part de marché de 8,9 % contre 10 % en France.

Le groupe DB a, dans le cadre de filiales spécialisées, développé des services spécifiques, comme DB *Autozug* et *CityNightLine* pour les transports d'automobiles et les trains de nuit. Une autre filiale, DB *Regio*, est spécialisée dans les transports régionaux et l'exploitation des *S-Bahn* (métro aérien) de Berlin et de Hambourg. La DB possède par ailleurs la plus importante entreprise de location de voitures et de parkings d'Allemagne.



b) Un écart croissant avec la France pour le fret ferroviaire

Dans le trafic ferroviaire de marchandises, le groupe DB a, en 2006, transporté 89,5 milliards de tonnes-kilomètres et les autres entreprises 17,5 milliards de tonnes-kilomètres. La part de marché des concurrents du groupe DB est passée de 4,8 % en 2002 à 16,4 %.



En Allemagne, le ferroviaire a, en 2006, assuré 16,1 % du trafic total de marchandises.

Le groupe DB a racheté le groupe Schenker de logistique intégrée, présent dans 30 pays, numéro un en Europe du transport routier, numéro deux mondial du fret aérien derrière DHL et numéro 3 fret maritime derrière Kuhn & Nagel et DHL. Le groupe DB possède ainsi 30 000 camions.

La filiale *Railion* est le numéro un du fret ferroviaire en Europe. La filiale *Stinnes* est, pour sa part, spécialisée dans le transport de marchandises en vrac.

Avec ces différentes entreprises, le groupe DB est en mesure de prendre en charge intégralement les besoins de logistique de grandes entreprises. Ainsi, pour le nouveau site de production de Volkswagen en Russie, le groupe DB va construire les sites de production et les infrastructures, acheminer les équipements de production et les composants automobiles et assurer la distribution des produits finis. Le groupe DB est également responsable de la logistique de l'usine BMW de Leipzig et de l'approvisionnement des unités de production aux États-Unis et en Asie.

Avec le groupe *Deutsche Bahn*, l'Allemagne met ainsi en pratique une stratégie de maximisation de ses atouts géographiques et économiques.

L'effondrement du bloc soviétique et l'élargissement de l'Union européenne aux pays d'Europe de l'est ont placé l'Allemagne au centre des échanges entre l'ouest et l'est de l'Europe, donnant de fait le rôle de plaques tournantes aux réseaux ferroviaires et routiers allemands.

L'Allemagne, premier exportateur mondial, entend aussi assurer le transport multimodal de ses exportations vers toutes les destinations du monde, ce qui a conduit le groupe DB à devenir un opérateur de logistique intégrée.

L'ouverture du capital de la holding *Deutsche Bahn AG* a pour but d'accélérer encore l'expansion du groupe, en lui apportant des ressources en capitaux propres supplémentaires nécessaires au financement des investissements internes et externes.

3.— La grève des conducteurs de la *Deutsche Bahn*

Premier cas de grève générale en vingt ans dans les chemins de fer allemands, la grève des conducteurs de train de la *Deutsche Bahn (DB)* d'octobre 2007, a pour sujet unique des augmentations salariales. Cette grève intervient, comme le prévoit la loi, dans la seule période autorisée, celle de la renégociation de la convention collective. Le syndicat catégoriel GDL exige des augmentations de 31 % pour l'ensemble des personnels de bord, conducteurs, contrôleurs et personnels de service de restauration, au motif que leurs rémunérations sont basses et inférieures à celles de leurs homologues français des TGV.

Environ 40 % des conducteurs sont en grève, ce qui entraîne une réduction de service de 20 à 30 %.

La direction de la DB refuse de faire droit aux revendications du syndicat GDL pour plusieurs raisons. L'impact d'une augmentation de 31 % dégraderait les comptes alors que la privatisation est programmée. Les syndicats généraux ont obtenu début 2007 une augmentation générale de 4,5 % sur 19 mois, dont le bien-fondé serait mis en cause. Un accord avec GDL, syndicat minoritaire, créerait un précédent pour d'autres syndicats minoritaires et catégoriels prêts à bloquer le système ferroviaire pour faire progresser leurs revendications.

4.— La privatisation du groupe *Deutsche Bahn*

La privatisation partielle de son capital est une réforme d'une importance majeure pour le groupe *Deutsche Bahn*. Il s'agit certes, en premier lieu, d'augmenter ses ressources pour investir. Mais il s'agit aussi d'acquérir plus de liberté par rapport à l'État, dont, au demeurant, la contribution aux investissements est jugée insuffisante. Enfin, la privatisation partielle permettra de faire des agents de la DB des actionnaires intéressés à l'augmentation de l'activité et des bénéfices, une politique systématique de bonus et de primes étant naturellement mise en place.

Pour la direction de la DB, un système ferroviaire performant doit comporter trois acteurs. L'État édicte le cadre législatif d'ensemble et contrôle la gestion financière et le niveau des investissements. Une autorité de régulation ferroviaire garantit la sécurité et l'égalité des droits des opérateurs, en veillant notamment au respect de la non-discrimination de ces derniers. Le reste des activités doit être assuré par le marché.

Le Gouvernement fédéral a adopté en juillet 2007, un projet de loi de privatisation à 49 % de la *Deutsche Bahn*. En application de la loi fondamentale,

l'État garderait la propriété du réseau de 34 000 km et la majorité du capital de la DB. Le groupe DB resterait chargé de la gestion du réseau ferroviaire. L'État fédéral lui verserait 2,5 milliards d'euros par an de subvention pour l'entretien du réseau.

L'adoption du projet est programmée pour la mi-2008. Dans un premier temps, l'ouverture du capital serait limitée à 25-30 %.

Pour le moment, les investissements dans le réseau routier bénéficient d'une subvention de l'État de 4,5 milliards d'euros, abondée par les collectivités territoriales à hauteur de 1,6 milliard d'euros. Le réseau ferroviaire bénéficie, lui, d'une subvention d'investissement de 3,5 milliards d'euros. Depuis 1984, les *Länder* reçoivent une subvention annuelle de 6,6 milliards d'euros répartie en fonction de différents critères, dont la population. Cette subvention doit, selon la loi, être utilisée prioritairement pour le ferroviaire et l'est effectivement à hauteur de 80 %.

Certains *Länder* redoutent qu'une logique de rentabilisation du réseau ferroviaire prenne le pas sur les impératifs de service public. Les conséquences pourraient en être la fermeture de lignes et de gares peu fréquentées. Par ailleurs, la part des *Länder* dans les charges d'entretien du réseau pourrait s'accroître. Enfin, certains élus SPD s'opposent à ce que des subventions publiques servent à maintenir ou développer un réseau qui sera exploité dans un cadre privé.

Les *Länder* de Saxe-Anhalt, de Brandebourg et de Rhénanie du Nord-Westphalie sont en pointe dans la résistance à ce projet, dont l'adoption est subordonnée à l'accord du *Bundesrat*.

Des retards sont probables dans le déroulement du processus de privatisation.

F.– VERS UNE CONCURRENCE LOYALE ET HARMONISÉE DANS LE FERROVIAIRE

La création d'un régulateur ferroviaire en France est imminente. Par cette création, la France apportera une contribution importante à la constitution d'un grand réseau transeuropéen de transport ferroviaire. L'autorité de régulation aura pour principal objectif de permettre le développement de la concurrence sur les meilleures bases possibles. Cette création devra s'accompagner de moyens budgétaires supplémentaires.

1.– Les étapes de l'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire

Les deux dimensions – théorique et pratique – de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire en Europe doivent être soigneusement distinguées. En effet, le régime de concurrence dans le transport ferroviaire est

nettement plus avancé au niveau des textes que dans la pratique. Les deux encadrés qui suivent font le point sur chacun de ces deux aspects.

LA CONCURRENCE DANS LE TRANSPORT FERROVIAIRE SELON LES TEXTES EUROPÉENS

▪ 1991 : le lancement du processus de libéralisation par la directive 91/440

En tant que première étape du processus d'intégration des chemins de fer européens dans un marché unique, la directive 91/440 impose l'indépendance financière et juridique des entreprises ferroviaires à l'égard de l'État, et la séparation au minimum comptable entre l'activité de gestionnaire d'infrastructure et celle d'entreprise ferroviaire.

Disposition pratique importante, les entreprises ferroviaires européennes exploitant des trafics internationaux de transport combiné se voient reconnaître une liberté d'accès à l'ensemble du réseau. Il en est de même pour les regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires souhaitant exploiter des trafics internationaux de passagers ou de marchandises.

▪ 2001 : la mise en place des conditions de fonctionnement d'un marché ouvert

Un premier paquet ferroviaire¹ prévoit un certain nombre de mesures nécessaires à l'instauration de la concurrence : répartition des capacités, octroi de licences, redevances pour utilisation des infrastructures, services fournis aux nouveaux entrants par les entreprises ferroviaires historiques.

L'ouverture du **fret international** à la concurrence est prévue en 2003 pour les 50 000 km de voies du réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF) qui accueillent près de 80 % du trafic.

▪ 2004 : l'accélération de la libéralisation

Le deuxième paquet ferroviaire instaure l'ouverture à partir du 1^{er} janvier 2006, de l'ensemble du réseau à l'ensemble du fret ferroviaire international et au fret national à partir du 1^{er} janvier 2007.

Une agence ferroviaire européenne, installée à Valenciennes, est chargée, pour le compte de la Commission européenne des travaux techniques en matière de sécurité et d'interopérabilité.

▪ 2006-2007 : l'extension de l'ouverture au trafic de voyageurs

¹ Paquet législatif : ensemble de propositions de textes législatifs européens – directives et règlements – relatives à un domaine donné.

Le troisième paquet ferroviaire était en cours d'adoption début octobre 2007, après qu'un accord soit intervenu au conseil des ministres de l'Union européenne. Le Parlement européen a adopté le 25 septembre 2007 la première étape de la libéralisation du transport ferroviaire de passagers.

L'ouverture à la concurrence du transport international de voyageurs interviendra le 1^{er} janvier 2010. Le cabotage intérieur, c'est-à-dire la possibilité de prendre et de laisser des voyageurs tout au long d'un parcours international, sera autorisé à cette date mais sera encadré. A la même date, les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs pourront être attribués après un appel d'offres. Dès 2009, les voyageurs usagers des trains bénéficieront des mêmes droits minimaux dans l'ensemble de l'Union européenne, notamment pour les remboursements en cas de retard, de 25 % du prix du billet en cas de retard de plus d'une heure et de 50 % pour les retards supérieurs à deux heures. Une licence de conducteur ferroviaire européen a, par ailleurs, été créée afin de permettre un plus grande mobilité dans la profession.

Les obstacles structurels à l'entrée de nouveaux acteurs sur le marché du fret ferroviaire ne doivent pas être sous-estimés : lourdeur des investissements à pratiquer dans la formation d'agents de conduite et dans les matériels de traction, difficulté d'obtenir des sillons, non priorité des trains de fret, etc. La part de marché des nouveaux entrants dans le fret ferroviaire ne dépassera donc pas 4 % fin 2007.

LA CONCURRENCE DANS LA PRATIQUE

Trois nouvelles entreprises ferroviaires sont d'ores et déjà actives en France.

▪ **Veolia Cargo France**

Filiale de Veolia Transport, Veolia Cargo France a obtenu son certificat de sécurité dès décembre 2004 et a été le premier nouvel entrant à opérer sur le réseau français. Parmi les contrats marquants de Veolia Cargo France : liaison Meuse-Sarre pour un groupement de sidérurgistes allemandes (juin 2005) ; liaison Golbey (France) et Offenbourg (Allemagne) pour le papetier Norske Skog ; trois à cinq rotations par semaine entre l'usine du groupe O-I fabricant de bouteilles dans le Nord et l'usine d'un brasseur alsacien ; transport de laitier broyé entre Bordeaux et Toulouse pour Lafarge-Ciments ; en partenariat avec CMA-CGM, transfert de conteneurs entre le Havre, Marseille et les principales régions économiques européennes.

▪ **Euro Cargo Rail (ECR)**

Euro Cargo Rail, filiale de EWS International (English, Welsh and Scottish Railway) a obtenu son certificat de sécurité en octobre 2005. EWS a été rachetée en 2007 par la Deutsche Bahn.

▪ **Seco-Rail**

Filiale de Colas (groupe Bouygues), Seco-Rail est spécialisée dans la maintenance et le renouvellement des voies ferrées. Cette société est renforcée par la présence récente au sein du groupe, de Spie Rail, spécialiste des travaux ferroviaires en France et à l'international.

▪ **Les autres entreprises dotées d'un certificat de sécurité mais non encore actives**

Rail4Chem est une entreprise ferroviaire allemande spécialiste des transports chimiques sur longue distance, exploitant son service en partenariat avec Fret SNCF. **Europorte 2** est une filiale d'Eurotunnel dont l'objectif est un partenariat avec le port autonome de Dunkerque. **CFL Cargo** est la filiale fret des chemins de fer luxembourgeois et d'Arcelor-Mittal. **B-Cargo** est une filiale de l'opérateur historique belge SNCB.

▪ **La croissance des parts de marché des nouveaux entrants**

En 2007, la part des nouveaux entrants devrait atteindre 3 à 4 % du marché du fret ferroviaire en France.

Rappelons que la part de marché des nouveaux entrants s'est élevée à 16,6 % en 2006 en Allemagne.

2.- L'Agence ferroviaire européenne

L'agence ferroviaire européenne (European Railway Agency – ERA), officiellement créée en 2004 et opérationnelle depuis la mi-2006, a pour mission de renforcer la sécurité et l'interopérabilité des chemins de fer dans l'ensemble de l'Europe.

La sécurité des transports ferroviaires est une nouvelle compétence de l'Union européenne établie par la directive 2004/49/EC du deuxième paquet ferroviaire. En application de la directive, les États membres doivent établir une autorité de sûreté ferroviaire nationale et un corps indépendant d'investigation sur les accidents.

Les entreprises du secteur des chemins de fer et les gestionnaires de réseaux doivent recevoir des certificats de sûreté et des autorisations de sûreté de leurs autorités nationales. Des objectifs communs et des méthodes communes de sûreté doivent être mis au point en vue d'une harmonisation plus complète.

S'agissant de l'interopérabilité, une première directive, 96/48/EC a traité des lignes à grande vitesse et une deuxième 2001/16/EC des réseaux conventionnels, une modification étant intervenue en 2004.

L'harmonisation des systèmes de gestion du trafic ferroviaire est un nouveau domaine de responsabilité de l'Agence ferroviaire européenne. On compte actuellement plus de 20 systèmes de signalisation et de contrôle de vitesse dans l'Union européenne. Le programme ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) a pour but de créer des standards uniques de signalisation. Il comprend le système ETCS (*European Train Control Systems*) de contrôle-commande des trains et le système GSM-R (*Global System for Mobile Communications – Railway*) de communication radio pour la voix et les données.

L'Agence ferroviaire européenne est également en charge du programme ERTMS.

3.– La France et l'ouverture des marchés ferroviaires

Une étude commanditée par la *Deutsche Bahn* et réalisée en collaboration avec l'université Humbolt à Berlin, présente un indice de libéralisation des transports ferroviaires de marchandises et de voyageurs en Europe.

L'indice est à deux composantes. La première, qui compte pour 20 % du total, porte sur la régulation de l'accès au marché, les compétences des organismes de régulation, la séparation entre l'infrastructure et l'exploitation. La deuxième composante, représentant 80 % du total, prend en compte les barrières d'information, les barrières administratives, les barrières opérationnelles et l'importance des marchés accessibles à la concurrence.

Tant pour la première que pour la deuxième composante, la France apparaît à la vingt-cinquième position sur vingt-sept.

Tout classement vaut ce que valent les indices sur lesquels il prend appui, indices qui, évidemment, peuvent être choisis et pondérés en fonction de la thèse à démontrer. L'indication la plus intéressante de l'étude est qu'elle met en évidence la montée de la pression en faveur de l'accélération de l'ouverture des secteurs ferroviaires. Dans ce domaine, la question est de savoir si une attitude défensive est suffisante ou bien si l'offensive est préférable.

4.– Vers un régulateur national attaché au développement de la concurrence

La France ne dispose pas actuellement d'une autorité de régulation ferroviaire. Cette situation, dommageable de plusieurs points de vue, doit être d'urgence rectifiée par la création d'une autorité légère, attachée en première priorité à faire respecter la concurrence.

a) *Les barrières à l'entrée de nouveaux concurrents*

L'accès à des sillons se révèle complexe pour les nouveaux entrants. Il n'est pas rare que l'opérateur historique procède à des réservations massives,

plusieurs mois à l'avance, ce qui gèle les sillons correspondants pour les nouveaux opérateurs.

L'arbitrage entre le trafic voyageurs et le fret ferroviaire n'est pas effectué par une autorité indépendante, en fonction des impératifs du développement durable mais en fonction des intérêts du seul opérateur historique. La progression du fret ferroviaire est incontestablement freinée par la priorité implicite donnée au trafic de voyageurs.

Enfin, le partage des immobilisations entre la SNCF et Réseau ferré de France n'est pas achevé, faute d'une autorité pouvant trancher les questions pendantes. Ainsi, la propriété des quais et des engins de levage, dans de nombreux cas, n'est pas encore arbitrée. Il s'agit là d'une barrière à l'entrée, les devis d'intervention étant difficiles à obtenir pour les nouveaux opérateurs.

b) Une autorité légère de contrôle de la concurrence

Indispensables lors du passage d'un monopole à un système concurrentiel, les autorités de régulation ont, à l'usage, suscité des critiques, comme la création de nouvelles bureaucraties, l'encadrement quelquefois excessif du jeu de la concurrence ou l'introduction de rigidités dans le fonctionnement des marchés. Il conviendra d'y veiller.

Au vu de l'expérience acquise, il paraît aujourd'hui préférable, dans leur activité, de réduire la composante de régulation des marchés et de mettre, au contraire, l'accent sur la police de la concurrence. Dans ces conditions, le partage des rôles entre Réseau ferré de France (RFF) et la future autorité de régulation ferroviaire serait clair.

Les sillons continueraient d'être attribués et les péages fixés par RFF. Structure légère, l'autorité aurait un droit de regard et offrirait un droit de recours contre les abus de position dominante.

III.- LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Les transports collectifs, élément clé de la politique des transports, sont, au plan budgétaire, du ressort du programme n°226 et de ses actions n°1 et 2 déjà détaillés plus haut.

Ce sont les questions spécifiques qui sont traitées dans la suite.

A.- LE VERSEMENT DE TRANSPORT

Le versement de transport effectué par les employeurs sur la base des rémunérations versées représente une contribution croissante aux transports collectifs. Le total des contributions annuelles dépasse aujourd'hui 5 milliards d'euros au plan national.

1.— Les modalités de calcul et de collecte

L'assiette du versement de transport est constituée par l'ensemble des rémunérations soumises à cotisations au sens de l'article L. 242-1 du code de la sécurité sociale. L'assiette de la cotisation au titre du versement de transport est constituée de la totalité des rémunérations versées sans application du plafond.

Le recouvrement du versement de transport est confié à l'union de recouvrement des cotisations de sécurité sociale et des allocations familiales (URSSAF) ou au service chargé du recouvrement de la part patronale d'assurance maladie pour l'État et les collectivités territoriales.

L'autorité organisatrice des transports est créditée mensuellement des sommes encaissées par l'URSSAF au titre du versement de transport, déduction faite des frais de recouvrement.

2.— Des taux en augmentation constante

Selon la loi du 11 juillet 1973, les communes, les communautés urbaines, les districts et les syndicats de collectivités territoriales peuvent instaurer le versement de transport si leur population est supérieure à 300 000 habitants. Le taux plafond est de 1 % et peut être porté à 1,5 % si une subvention de l'État a été obtenue pour la réalisation d'une infrastructure de transport collectif. Le seuil a ensuite été abaissé de 300 000 à 100 000 habitants par le décret du 7 novembre 1974. La loi du 4 août 1982 a offert la possibilité aux autorités organisatrices (AO) dont la population est comprise entre 30 000 habitants et 100 000 habitants d'instaurer un versement de transport avec un taux plafond de 0,5 %. La loi de finances rectificative pour 1988 (décret du 30 décembre 1988) a fait passer le taux plafond du versement de transport de 1,5 % à 1,75 % pour les autorités organisatrices de plus de 100.000 habitants ayant décidé de la réalisation d'une infrastructure de transport collectif et bénéficiant d'une aide de l'État.

Par ailleurs, la loi de finances pour 1993 a déplafonné l'assiette du versement de transport (qui était calée sur le salaire plafond de la sécurité sociale) et modifie les taux plafonds à compter du 1^{er} avril 1993, à 0,55 % pour les villes de moins de 100.000 habitants, à 1 % pour les villes de plus de 100 000 habitants et à 1,75 % pour les villes ayant un projet de transport collectif en site propre.

Au 31 décembre 2006, 206 autorités organisatrices de province, représentant une population totale de 26,9 millions d'habitants, avaient institué et percevaient le versement de transport.

Le versement de transport a, en 2006, représenté un montant de 2,7 milliards d'euros pour l'Ile-de-France et de 2,6 milliards d'euros pour la province.

ÉVOLUTION DU VERSEMENT DE TRANSPORT EN ILE-DE-FRANCE ET EN PROVINCE

(en millions d'euros)

	2004	2005	2006
Produit du versement transport en Ile-de-France (<i>Δ en % par rapport à l'année précédente</i>)	2 557 (+4,9%)	2 681 (+4,8%)	2 749 (+2,5%)
Produit du versement transport en province (<i>Δ en % par rapport à l'année précédente</i>)	2 251 (+7,0%)	2 402 (+6,7%)	2 574 (+7,2%)

B.- LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN SITE PROPRE

En 2004, la décision a été prise de ne plus inscrire de crédits sur l'article 40 du chapitre 63-43 du budget des Transports terrestres, relatifs aux projets de transports collectifs en site propre en province. Une dotation de 65 millions d'euros a toutefois été mise en place par la loi de finances rectificative de 2003 pour les années 2004 et 2005, portée à 71 millions d'euros par des reports d'autorisations de programme antérieures afin de ne pas compromettre la réalisation de certains projets déjà engagés et qui avaient fait l'objet d'une décision de prise en considération.

OPÉRATIONS SUBVENTIONNÉES EN 2004 ET 2005

(en millions d'euros)

Agglomération	Équipement	Subventions
Bordeaux	Prolongement du tramway jusqu'au CHR	13
Clermont-Ferrand	Tramway sur pneu - ligne 1	16
Lorient	Site propre – bus	2
Marseille	Tramway – 1 ^{ère} tranche, 1 ^{ère} phase	10
Montpellier	Tramway – 2 ^{ème} ligne	5
Saint-Étienne	Tramway 2 ^{ème} ligne	10
Strasbourg	Extension réseau tramway	15
Toulon	Tramway – phase 1, 1 ^{er} tronçon	10

Dans le cadre des Comités interministériels d'aménagement et de compétitivité des territoires du 14 octobre 2005 et du 6 mars 2006, la politique de soutien ciblé en faveur du développement de l'offre et de la qualité des transports collectifs dans les grandes agglomérations a été relancée. Les différents projets retenus comme prioritaires ont reçu une subvention de 170 millions d'euros de l'Agence de financement des infrastructures de transport (AFITF).

OPÉRATIONS SUBVENTIONNÉES EN 2006

Agglomération	Équipement	Subventions (millions d'euros)
Angers	Projet de tramway	5
Bordeaux	2 ^{ème} phase du réseau de tramway	40
Brest, Tours, Le Havre, GART	Études diverses	2
Douai	Tramway	5
Le Mans	Tramway	5
Lyon	ext ligne T1, LEA, LESLY	20
Marseille	<ul style="list-style-type: none"> • 1^{ère} tranche de la 1^{ère} phase du réseau de tramway • Prolongement du métro 	2 x 15 20
Montpellier	2 ^{ème} ligne de tramway	10
Reims	Projet de tramway	5
Strasbourg	<ul style="list-style-type: none"> • Extension du réseau de tramway • Tram-train Strasbourg – Vallée de la Bruche – Piémont des Vosges : partie urbaine 	10 8
Toulon	1 ^{ère} tranche de la 1 ^{ère} phase de la ligne de tramway	10

Ces projets font l'objet de conventions financières signées par l'AFITF, le directeur des Transports ferroviaires et collectifs et l'autorité organisatrice. Toutes ont été présentées et acceptées aux conseils d'administration de l'AFITF au cours de l'année 2006.

Enfin en octobre 2006, le ministre des Transports, le président du Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) et le président de l'Association des Maires de Grandes Villes de France sont convenus de solder le dossier des subventions de l'État aux régions. Un groupe de travail réuni à cet effet a proposé d'apporter un financement équitable à tous les projets pris en considération par l'État ou déposés avant 2003.

Le Gouvernement a alors décidé d'apporter pour 2006 une enveloppe supplémentaire de 50 millions d'euros pour les agglomérations d'Angers (2 millions d'euros), de Clermont-Ferrand (12 millions d'euros), Douai (1 million d'euros), du Mans (7,4 millions d'euros), de Montpellier (13,8 millions d'euros), de Nantes (9,6 millions d'euros), de Reims (3 millions d'euros) et de Toulon (1,2 million d'euros).

Au total, entre 2004 et 2006, 291 millions d'euros ont été ainsi apportés aux projets de transports collectifs en site propre, dont 71 millions d'euros sur le budget de l'État et 220 millions d'euros sur le budget de l'AFITF, auxquels il convient d'ajouter le solde de l'engagement de l'État dans le contrat d'agglomération de Lyon, à hauteur de 30 millions d'euros déjà engagés en 2007 et dans le contrat triennal *Strasbourg Capitale européenne 2006-2008*, à hauteur de 18 millions d'euros.

Par ailleurs, l'État a souhaité relancé la politique d'incitation des transports collectifs en les faisant figurer dans les mandats des contrats de projets .

Les opérations inscrites dans les contrats de projets signés concernent les agglomérations suivantes, pour une part totale de l'État de 103 millions d'euros (voir tableau ci-après).

OPÉRATIONS SUBVENTIONNÉES EN 2007-2013

Agglomération	Subvention (millions d'euros)
Brest, Rennes et autres	12
Clermont-Ferrand	3
Fort-de-France	4,5
Le Havre	10
Lens	10
Mulhouse	10
Orléans	10
Rouen	6
Strasbourg	10
Strasbourg TSPO axe ouest	7
Tours	10
Valenciennes, Douai	10,5

C.– LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE (STIF)

Le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) joue un rôle clé dans l'organisation et la programmation des transports collectifs en Île-de-France. La réforme de ses statuts vise à renforcer son autonomie par rapport à l'État.

1.– La réforme du STIF

Le Syndicat des transports parisiens (STP) avait été créé par l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 *relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France*. La nouvelle appellation STIF résulte de l'adoption de la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 *relative à la solidarité et au renouvellement urbains* (loi SRU).

Le STIF a été transformé, en juillet 2005, en établissement public territorial en application de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales. Le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 (décret statutaire) fixe les statuts du STIF et modifie certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.

Le nouveau conseil d'administration du Syndicat présidé par le président de la région Île de France, ou par un élu régional désigné par ce dernier, comporte 29 membres (contre 34 par le passé).

La région dispose d'une majorité absolue de 15 représentants (au lieu de 5 antérieurement). La Ville de Paris a 5 représentants et les 7 départements, un représentant chacun.

Le STIF décide des liaisons à desservir (inscription au plan de transport prévue par le décret du 14 novembre 1949), définit la consistance des services et désigne les exploitants. Il coordonne les services assurés par la RATP, la SNCF Île-de-France et les transporteurs privés regroupés au sein de l'Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France (OPTILE).

Le STIF fixe les tarifs des transports publics. Il perçoit le versement de transport, prélevé auprès des employeurs privés et publics d'Île-de-France, qui constitue l'une de ses principales recettes. Il verse les compensations tarifaires de la carte orange aux entreprises privées. Les relations entre le Syndicat et les transporteurs publics ont été modernisées avec la mise en place de la contractualisation depuis l'année 2000.

Malgré l'élargissement de ses compétences, le STIF décentralisé ne peut remettre en cause, dans le cadre législatif et réglementaire actuel, le monopole de la RATP et de la SNCF-Île-de-France.

L'adoption prochaine du règlement européen relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route devrait conduire à une profonde modification de l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France, en introduisant un mécanisme d'attribution des contrats de service public par le biais d'appels à la concurrence, à l'instar de l'organisation actuelle prévalant en province. Toutefois, il ne devrait pas remettre en cause l'attribution directe de l'exploitation des services ferroviaires lourds, y compris les services de RER.

2.— Le budget et les décisions récentes du STIF

Le budget prévisionnel du STIF pour 2007 est de 4 238 millions d'euros, contre 3 833 millions d'euros en 2006.

La principale recette est le versement de transport, égal à 2 748 millions d'euros en 2006 et dont le montant prévu pour 2007 est de 2 865 millions d'euros.

L'État ne verse plus de contribution au STIF depuis 2006, à l'exception de la subvention pour les transports scolaires, à hauteur de 120 millions d'euros en prévision pour 2007. La contribution de la région pour 2007 s'établit à 531,7 millions d'euros en prévision, contre 431,7 en 2006. Celle des départements est de 510,8 millions d'euros en 2007, contre 414,8 millions d'euros en 2006.

La subvention du STIF à la RATP s'élève à 1 914,2 millions d'euros en prévision pour 2007, contre 1 690,1 millions d'euros en 2006. La subvention à la SNCF est de 1 498,9 millions d'euros pour 2007 en prévision, contre 1 407,6 millions d'euros en 2006. La subvention aux transporteurs privés atteindra 435 millions d'euros en 2007, contre 371,7 millions d'euros en 2006.

Les dépenses de fonctionnement du STIF, incluant les études et les dépenses de personnel s'établiront à 35,5 millions d'euros.

En mars 2007, le conseil a voté le lancement d'un programme de travail autour de différents scénarios envisageables pour soulager le trafic de la ligne 13.

Le conseil du STIF a également décidé un renforcement de l'offre de RER qui sera mis en place, à partir de 2008, sur le RER A en heures creuses, sur le RER C en heures de pointe en proche couronne sur les branches nord et ouest, et sur les lignes vers Provins, Meaux/Chateau-Thierry et Coulommiers).

En avril 2007, le STIF a officiellement signé avec les entreprises de l'Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France (OPTILE) un premier contrat d'exploitation pluriannuel, reposant sur deux phases contractuelles dont la première est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2007. La 2^{ème} phase permettra la mise en place, au plus tard en 2011, de véritables contrats de service public par ligne. L'objectif du STIF est d'obtenir une plus grande transparence, pour chaque ligne, entre les obligations de service public et les coûts supportés par les opérateurs.

D.– LA RATP

La RATP présente une exploitation équilibrée au plan financier, dans le cadre actuel de concours publics représentant près de la moitié de ses recettes tarifaires.

1.– Les résultats pour 2006 et 2007

Le trafic de la RATP a, en 2006, atteint 2 866 millions de voyages, en progression de 1,9 %. Les recettes se sont élevées à 3 555 millions d'euros, en augmentation de +5,1 %. Les charges de fonctionnement se sont élevées à 3 041 millions d'euros, en augmentation de 5,2 %.

Le résultat 2006 s'élève à 41 millions d'euros après intéressement, contre 50 millions d'euros en 2005.

L'année 2006 est la troisième année du contrat passé avec le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) pour la période 2004-2007. Ce contrat prévoit, comme le premier contrat 2000-2003, une responsabilisation de la RATP sur la réalisation des niveaux d'offre et de qualité demandés par le STIF, ainsi qu'une rémunération sur la base du trafic payant.

Les niveaux de production et de qualité de service requis dans le contrat pour cette année 2006 sont satisfaits, et le niveau de qualité obtenu, supérieur aux objectifs moyens du contrat, génère un bonus de 7 millions d'euros.

Dans le cadre du contrat en cours, le STIF a pris plusieurs décisions relatives à l'offre, notamment le développement du réseau d'autobus, dans le cadre du Réseau structurant d'intérêt régional, l'amélioration du service sur les deux lignes de métro 11 et 13, la prolongation du service d'une heure en soirée les

samedis et veilles de fête, opération que le STIF a prévu d'étendre en 2007 aux vendredis soirs et l'offre du nouveau tramway T3.

L'augmentation des charges à 3 041 millions d'euros en 2006 au lieu de 2 892 millions d'euros en 2005 s'explique essentiellement l'accroissement de l'offre et par la hausse des prix de l'énergie et des impôts et taxes.

L'excédent brut d'exploitation progresse de 22 millions d'euros (soit +4,4 %), à 514 millions d'euros. Il représente 14,5 % du chiffre d'affaires commercial contre 14,6 % en 2005.

La capacité d'autofinancement, qui s'élève à 556 millions d'euros, ne permet pas de financer la totalité du programme d'investissements interne (hors extensions de réseaux), qui a augmenté de près de 21 %. Sa croissance est essentielle pour assurer le financement des investissements en limitant le recours à l'endettement.

2.– Les concours publics à la RATP hors retraites

Les concours publics à la RATP hors retraites se sont élevés à 1 630 millions d'euros en 2006, contre 1 558,4 en 2005. Leur montant prévu pour 2007 devrait s'élever à 1 736 millions d'euros.

CONCOURS PUBLICS À LA RATP HORS RETRAITES

(en millions d'euros HT)

	2005	2006	2007 prévisionnel
Contribution forfaitaire	253,3	223,6	236,6
Compensation tarifaire	1 206,3	1 286,1	1 377,5
Contribution incitative à la vente	108,8	112,9	112,9
Boni qualité de service	8,1	7,4	9,0
TOTAL	1 558,4	1 630,0	1 736,0

La contribution forfaitaire sert à financer les contraintes spécifiques de l'entreprise ne relevant pas de son activité de transporteur, en particulier les charges financières nettes et la politique de sécurité.

Depuis le 1^{er} juillet 2005, l'État a pris directement en charge le déficit des retraites de la RATP via cette contribution forfaitaire.

La compensation tarifaire résulte de la différence entre les recettes totales du trafic, rémunération contractuelle due à la RATP par le STIF qui couvre les charges d'exploitation sur la base du trafic prévisionnel et les recettes commerciales payées par les voyageurs aux tarifs fixés par le STIF.

3.– Les retraites à la RATP

L'année 2006 a été marquée par la création d'une caisse de retraites des agents statutaires de la RATP.

En conséquence, le régime de retraites de la RATP est entièrement géré, depuis le 1^{er} janvier 2006, par un organisme autonome, la Caisse des retraites du personnel de la RATP (CRPRATP), qui est désormais l'interlocuteur unique des pensionnés.

a) Les principes du régime de retraite

Le règlement des retraites ne peut désormais être modifié que par décret pris sur le rapport des ministres chargés du budget, des transports et de la sécurité sociale, après avis du Conseil d'administration de la CRPRATP.

Le régime de retraite du personnel de la RATP s'applique aux agents ayant plus de 15 ans d'ancienneté et ayant un statut de personnel permanent.

Le droit à pension d'ancienneté dépend d'une double condition d'âge et de durée de service : 60 ans d'âge et 30 ans de service.

Dans les emplois d'exploitation et de maintenance, ont été mises en place pour cause de pénibilité spécifique (travail en roulement et horaires décalés, travail sous tunnel) des anticipations d'âge qui permettent des départs après 25 années de service et 50 ans à l'exploitation ou 55 ans à la maintenance et des bonifications d'annuités limitées à 5 ans.

La mise à la retraite est prononcée d'office à 60 ans pour le personnel d'exploitation et à 65 ans pour les autres personnels.

Le calcul de la pension est effectué sur la base du salaire hors primes perçu au cours des six derniers mois d'activité ; il est strictement proportionnel au nombre d'annuités acquises, chacune valant 2 % du salaire de référence. Le nombre d'annuités est limité à 37,5.

Une pension à taux plein (75 % du salaire de référence) est versée aux agents ayant acquis 37,5 annuités.

Les mères de famille bénéficient par enfant d'une année de réduction de la condition d'âge et d'augmentation du nombre d'annuités, celui-ci restant limité à 37,5 : celles ayant au moins trois enfants peuvent bénéficier d'une pension proportionnelle à jouissance immédiate après 15 ans de services.

Une majoration de 10 % du montant de la pension est accordée au personnel ayant élevé trois enfants jusqu'à l'âge de 16 ans ; les hommes et les femmes bénéficient de cette majoration augmentée de 5 % par enfant supplémentaire à partir du quatrième.

b) Équilibre financier et concours de l'État

Le financement est assuré par les cotisations sur les salaires des actifs (le taux de cotisation était jusqu'au 31 décembre 2005 de 7,85 % pour les agents et de 15,34 % pour l'entreprise ; il est de 12 % pour les agents et de 18 % pour l'employeur depuis le 1^{er} janvier 2006), par des contributions publiques et par la solidarité inter-régimes (compensation et surcompensation).

Les taux des cotisations salariales et patronales ont été fixés le 1er janvier 2006 au taux que les agents de la RATP devraient se voir appliquer s'ils relevaient du droit commun. Cette hausse du taux de cotisation salarial a été compensée par des mesures salariales afin qu'elle soit neutre pour les personnels.

SUBVENTIONS DE L'ÉTAT AU RÉGIME DE RETRAITES DE LA RATP

(en millions d'euros)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Versements de l'État	408,5	437,27	450,26	472,2	374,11	354

Avant le 1^{er} juillet 2005, le déficit était financé par le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), dans le cadre du contrat pluriannuel d'exploitation qui le lie à la RATP.

Il est désormais pris en charge directement par l'État.

Avec la création de la Caisse de Retraites du Personnel de la RATP, la RATP n'a plus d'engagement de retraite et n'est plus tenue de constituer une provision à ce titre au sens des normes IFRS dans ses comptes consolidés.

La réforme des circuits de financement du régime de retraite de la RATP se poursuivra dans plusieurs directions. La caisse sera adossée financièrement aux régimes de droit commun (régime général géré par la CNAV et régimes complémentaires AGIRC-ARRCO). Cet adossement conduira à transférer à ces régimes une partie des engagements en contrepartie du versement des cotisations patronales et salariales de droit commun. Les conditions et modalités de l'adossement devront être analogues à celles définies récemment pour le régime spécial des industries électriques et gazières (IEG).

Compte tenu des différences de situation, notamment démographiques, entre le régime spécial RATP et le régime général, la neutralité financière de l'adossement pour ce dernier sera assurée par le versement à la CNAV d'une soulte financée par l'État dont le montant pourrait être compris entre 500 et 700 millions d'euros.

Les droits spécifiques du régime spécial, passés et futurs, (essentiellement les départs avant 60 ans) non repris par les régimes de droit commun, feront l'objet d'une contribution spécifique de l'État dans la limite d'un effectif de 45

000 agents. Les versements annuels relatifs à ces droits devraient être compris entre 300 millions d'euros et 500 millions d'euros au maximum vers 2018.

L'État financera par ailleurs le versement à la RATP de 174,2 millions d'euros pour compenser le versement de sa participation aux réserves techniques des régimes complémentaires AGIRC-ARRCO (représentant une année de cotisations) et aux frais de fonctionnement de la CRPRATP.

Une convention financière a été signée le 25 janvier 2006 entre l'État et la CRPRATP pour déterminer les conditions de versement de la contribution de l'État. Les conditions de l'adossement et notamment le montant de la soulte due par l'État font l'objet de négociations avec la CNAV qui n'ont pas encore abouti.

IV.- LES TRANSPORTS FLUVIAUX ET MARITIMES

Les transports fluviaux et maritimes sont traités par le programme n°226, au titre des deux actions spécifiques : l'action n° 3 *Infrastructures fluviales et portuaires et aménagement du littoral* et l'action n° 4 *Régulation et contrôle dans les transports fluviaux et maritimes*.

On trouvera ci-après les différents éléments budgétaires et les questions d'actualité concernant le transport fluvial et les ports.

A.- LES DONNÉES BUDGETAIRES POUR 2008

Pour l'action n° 3 *Infrastructures fluviales et portuaires*, les crédits demandés pour 2008 s'élèvent, en autorisations d'engagement à 102,7 millions d'euros, en baisse de 17,5 % par rapport à 2007, et, en crédits de paiement, à 103,7 millions d'euros, en baisse de 20,9 %.

Les fonds de concours et les attributions de produit sont également en baisse de 17,3 % en autorisations d'engagement et de 31,5 % en crédits de paiement.

Pour l'action n° 4 *Régulation et contrôle dans les transports fluviaux et maritimes*, les demandes de crédits pour 2008 s'élèvent, en autorisations d'engagement à 9,8 millions d'euros, en baisse de 8,9 % par rapport à 2007, et, en crédits de paiement, à 9,6 millions d'euros, en baisse de 1,7 %.

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT DU PROGRAMME N°226 TRANSPORTS TERRESTRES ET MARITIMES - LFI 2007 ET PLF 2008

(en euros)

		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Prévisions FDC et ADP	TOTAL GÉNÉRAL
Action n° 3 Infrastructures fluviales et portuaires et aménagement du littoral	2007	56 215 711	2 681 668	65 586 316	124 483 695	69 930 000	194 413 695
	2008	56 588 357		46 123 944	102 712 301	57 800 000	160 512 301
	Δ(%)	+0,7%	-100,0%	-29,7%	-17,5%	-17,3%	-17,4%
Action n° 4 Régulation et contrôle dans les transports fluviaux et maritimes	2007	2 011 251	680 349	8 114 936	10 806 536		10 806 536
	2008	1 840 000	603 000	7 400 000	9 843 000		9 843 000
	Δ(%)	-8,5%	-11,4%	-8,8%	-8,9%		

Les fonds de concours proviennent de l'AFITF qui finance la part de l'État dans les contrats de plan État-régions pour les volets fluvial, portuaire et littoral.

CREDITS DE PAIEMENT DU PROGRAMME N°226 TRANSPORTS TERRESTRES ET MARITIMES - LFI 2007 ET PLF 2008

(en euros)

		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Prévisions FDC et ADP	TOTAL GÉNÉRAL
Action n° 3 Infrastructures fluviales et portuaires et aménagement du littoral	2007	59 692 406	4 906 497	66 530 377	131 128 280	84 709 000	215 837 280
	2008	56 588 357		47 073 944	103 662 301	58 050 230	161 712 531
	Δ(%)	-5,2%	-100,0%	-29,2%	-20,9%	-31,5%	-25,1%
Action n° 4 Régulation et contrôle dans les transports fluviaux et maritimes	2007	1 618 945	680 354	7 469 407	9 768 706		11 748 641
	2008	1 600 000	603 000	7 400 000	9 603 000		10 984 000
	Δ(%)	-1,2%	-11,4%	-0,9%	-1,7%		-6,5%

En 2008, les autorisations d'engagement des deux actions n°3 et 4 ne représenteront au total que 5,5 % du total du programme n°226 *Transports terrestres et maritimes*.

L'évolution des crédits d'actions déjà peu importantes devra donc être fortement inversée si une nouvelle priorité est donnée aux transports fluviaux et maritimes.

Les deux actions n°3 et 4 disposent de deux indicateurs de performance, le taux de disponibilité du réseau fluvial et le coût du dragage dans les ports autonomes.

INDICATEURS DE PERFORMANCE DE L'OBJECTIF N°2 AMÉLIORER L'ENTRETIEN ET LA QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS FERROVIAIRES, FLUVIAUX, PORTUAIRES ET MARITIMES

Numéro de l'indicateur	2005	2006 Réalisation	2007 Prévision actualisée	2008 Cible
2.4 Taux de disponibilité du réseau fluvial - %	91,6	88,2	93,6	94
2.5. Évolution du coût du dragage dans les ports autonomes - €/m ³	1,08	1,11	1,14	1,16

On constate une amélioration de la disponibilité du réseau fluvial qui devrait se ralentir en 2008. L'évolution du coût du dragage dans les ports semble pouvoir se stabiliser en 2008.

B.- L'ÉVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL EN 2006 ET DÉBUT 2007

Le trafic fluvial a enregistré en 2006 une hausse significative dans sa composante fluvio-maritime (Seine et Rhône principalement) et modérée dans sa composante fluviale.

Le trafic fluvio-maritime enregistre pour la deuxième année consécutive une croissance à deux chiffres avec une progression de 31,4 % de progression pour les prestations en tonnes-kilomètres, après avoir enregistré une hausse 14,3 % en 2005. A noter la bonne tenue du trafic exprimé en tonnes-kilomètres de la Seine avec une augmentation de 22,7 % et du Rhône avec 15,3 %.

Le transport fluvial, hors fluvio-maritime et hors transit rhénan, a poursuivi sa croissance en 2006, atteignant 8 milliards de tonnes-kilomètres, en augmentation de 1,2 % par rapport à 2006. Les volumes transportés augmentent de 4,7 % avec 62,3 millions de tonnes transportées.

A noter la bonne tenue du trafic international qui a progressé de 3,9 % en tonnes et de 2,8 % en tonnes-kilomètres grâce à un niveau d'activité historiquement élevé sur la Moselle. Au contraire, les trafics de la navigation intérieure ont diminué de 1,4 % à 29,4 millions de tonnes, les prestations exprimées en tonnes-kilomètres accusant une baisse de 5,1 % à 3,7 milliards de t-km.

Suivant un rythme qui n'a jamais faibli au cours de l'exercice 2006, les transports liés à la filière métallurgique ont enregistré une forte hausse ce qui situe cette filière à la première place pour sa contribution à la hausse du transport fluvial. Cette remontée de la production sidérurgique a profité à l'ensemble des régions excepté au Nord-Pas-de-Calais.

Les matériaux de construction ont contribué positivement à la croissance du trafic, de même que les produits manufacturés (conteneurs, véhicules, colis

lourds), dans le prolongement des exercices précédents, l'activité est restée placée sous le signe de la croissance (+ 7,8% en tonnes et + 6,8% en t-km).

Deux secteurs ont vu leurs acheminements diminuer, l'agro-alimentaire et la chimie. Le trafic fluvial de produits énergétiques a été stable en 2006 par rapport à l'année précédente.

La situation du secteur du transport fluvial est résumée dans le tableau ci-après.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU SECTEUR DU TRANSPORT FLUVIAL

Source : MEDAD

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Nombre d'entreprises	962	959	957	787	770	747
Nombre de bateaux	1 894	1 900	1 894	1 505	1 455	1 393
Tonnage (millions de tonnes de port en lourd)	1,28	1,28	1,31	1,11	1,12	1,08
Nombre de remorqueurs et de pousseurs	201	199	195	274	277	nc
Effectifs :						
Travailleurs indépendants	843	841	nc	nc	nc	nc
salariés	2 155	2 233	2 404			

Le nombre d'entreprises indépendantes et de bateaux continue de décroître.

Une évolution inverse est enregistrée pour les remorqueurs et les pousseurs, allant dans le sens d'une modernisation de la flotte.

C.- LA DÉCENTRALISATION EN MATIÈRE DE VOIES NAVIGABLES

Le domaine public fluvial des collectivités territoriales, pouvant être constitué notamment par transfert de propriété d'un élément du domaine public fluvial de l'État, directement ou après une période d'expérimentation, a été instauré par l'article 56 de la loi du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages.

C'est la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales qui a permis concrètement le transfert de voies navigables aux collectivités territoriales. Ce dispositif a été complété par le décret du 16 août 2005 qui précise certaines modalités de ce transfert et fixe la liste des voies d'eau et des ports d'intérêt national, dont la propriété et la gestion resteront entre les mains de l'État.

Le réseau non décentralisable est constitué du réseau utile au transport de marchandises, c'est-à-dire le réseau à grand gabarit et certaines voies de liaisons inter bassins. Seuls les deux ports autonomes de Paris et de Strasbourg sont exclus des transferts.

1.– Les principales caractéristiques de la décentralisation

Les voies décentralisables sont les voies d'intérêt touristique, certaines étant confiées à Voies navigables de France (canal des Deux-Mers, canal de Bourgogne, canal de Briare, canal du Rhône au Rhin...) et d'autres gérées par l'État ou concédées (Sèvre Niortaise, Charente...).

Pour les voies domaniales non navigables relevant de la compétence de la direction de l'eau, l'ensemble du domaine est transférable, à l'exception de la Loire et de la Garonne compte tenu des enjeux liés à l'alimentation en eau des centrales nucléaires.

Il convient de distinguer le cas des trois régions Bretagne, Pays de la Loire et Picardie, qui avaient bénéficié de l'application de la loi du 22 juillet 1983. Les cours d'eau et canaux leur sont transférés de plein droit et en pleine propriété à compter du 1er janvier 2008 à moins qu'elles s'y soient opposées par délibération au moins six mois avant l'échéance. Dans les autres régions, le transfert est facultatif, subordonné à la demande des collectivités et aucun délai n'est fixé.

La propriété et la gestion des voies d'eau, canaux, lacs, plans d'eau et ports intérieurs décentralisables peuvent être transférées, aux régions prioritairement, aux autres collectivités ou groupements de collectivités qui en feront la demande (la région a dès lors six mois pour faire valoir son droit de priorité).

Les transferts ne sont possibles que si la cohérence de la gestion hydraulique est garantie dans les conditions fixées par le décret.

Les collectivités peuvent opter pour une expérimentation, d'une durée maximale de six ans, à l'issue de laquelle la propriété du domaine fluvial leur sera transférée sauf délibération contraire. Pendant cette période d'expérimentation, elles exercent les compétences en matière d'exploitation et de gestion du domaine. Elles peuvent faire appel à l'établissement public Voies navigables de France (VNF) pour des voies ou canaux décentralisables actuellement gérés par ce dernier.

Les transferts de compétences s'accompagneront des transferts des services et des personnels correspondants du ministère de l'Écologie, du développement et de l'aménagement durables, dans des conditions analogues aux autres transferts de compétences.

2.– L'état d'avancement des transferts

Par circulaire du 24 avril 2006, il a été demandé aux préfets d'inscrire le plus possible la décentralisation des voies d'eau dans le cadre général des autres transferts de compétences et d'engager les discussions avec les collectivités territoriales avant la fin de l'année 2007.

Dans la région Picardie, la Somme a été transférée au département de la Somme. Dans la région Pays de la Loire, la Mayenne a été transférée au département de la Mayenne le 1^{er} octobre 2007. Les départements de la Loire-Atlantique, du Maine et Loire et de la Sarthe devraient également bénéficier d'ici la fin de l'année du transfert des voies dont ils étaient concessionnaires.

Par ailleurs ont eu lieu le transfert du canal de la Haute Seine au département de l'Aube et le transfert de la Charente aux départements de la Charente et de la Charente Maritime (ainsi que, pour ce dernier département, de la Boutonne, du canal Charente-Seudre, du canal de Charras et du canal de Marans à La Rochelle).

Le transfert du canal d'Orléans au département du Loiret est en cours.

Par ailleurs, des discussions sont engagées en Bourgogne pour le transfert à la Région ou à un syndicat mixte régional du canal du Centre, du canal du Nivernais et du canal de Bourgogne. Ce transfert pourrait, dans un premier temps, prendre la forme d'une expérimentation.

Les conclusions de l'audit de modernisation sur la gestion des voies navigables, remis en février 2007 et issu de la cinquième vague d'audits de modernisation lancés en octobre 2005, constatent que le dispositif actuel de décentralisation ne permettra pas le transfert de toutes les voies décentralisables.

Le rapport préconise une évaluation de l'utilité des différentes voies pour la collectivité prise dans son ensemble. Il estime que l'État et les collectivités territoriales devront concentrer leurs efforts et leurs moyens sur certains axes et renoncer à aménager certains autres, quitte à les fermer à la navigation.

D.– VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

L'établissement public Voies navigables de France (VNF) est chargé d'exploiter, d'entretenir et d'améliorer les voies navigables, les ports fluviaux et autres dépendances du domaine public fluvial dont la gestion lui est confiée, de réaliser les infrastructures nouvelles du réseau en cohérence avec les perspectives européennes, de gérer le domaine de l'État qui lui a été confié pour l'exercice de ses missions susmentionnées

Voies navigables de France gère 6 700 km de voies navigables.

Voies navigables de France est administré par un conseil d'administration composé de 26 membres, soit 10 représentants de l'État, 10 personnalités qualifiées et 6 représentants des salariés de l'établissement.

Au 1^{er} janvier 2007, l'effectif budgétaire de VNF était de 364 salariés en équivalent temps plein (ETP), dont 354 salariés sous CDI et 10 salariés en CDD. Répartis dans les services mis à disposition, les effectifs d'agents de l'État, comptabilisé en ETP, sont passés de 4 674 en 2006 à 4 581 en 2007. À ces agents

titulaires viennent s'ajouter 235 ETP recrutés comme vacataires durant la saison estivale.

Le contrat d'objectifs et de moyens signé pour la période 2005-2008 de la sécurité de l'ensemble des personnels d'exploitation, des usagers et clients de la voie d'eau un objectif majeur. Il vise aussi à renforcer le développement du transport fluvial et de son infrastructure.

Les recettes annuelles de VNF sont évaluées à environ 160 millions d'euros dont plus de 120 millions d'euros en provenance de la taxe hydraulique, majorée en 2005, environ 12 millions d'euros des péages, et 4,5 millions d'euros de subvention de l'État.

Ses dépenses annuelles sont évaluées à environ 100 millions d'euros dont 60 millions d'euros environ consacrés à l'entretien et à l'exploitation de l'infrastructure et 6 millions d'euros au développement de la voie d'eau.

Les ressources annuelles d'investissement sont évaluées à 165 millions d'euros dont 60 millions d'euros de capacité d'autofinancement, 50 millions d'euros de subvention de l'État et environ 55 millions d'euros d'apport des autres organismes publics (collectivités territoriales, Union européenne).

Les investissements annuels se répartissent en 20 millions d'euros pour la sécurité des ouvrages, environ 90 millions d'euros pour le réseau magistral et plus de 30 millions d'euros pour le réseau régional.

E.- LE BILAN DES INVESTISSEMENTS RÉALISÉS DANS LE CADRE DES CONTRATS DE PLAN ÉTAT-RÉGIONS ET EN 2006

1.- Les contrats de plan État-régions

Un ensemble de programmes relatifs aux voies navigables ont été contractualisées avec les régions concernées pour près de 640 millions d'euros dont 350 millions d'euros pour la part de l'État et de Voies navigables de France.

285 millions d'euros d'investissements ont été alloués au développement du réseau à grand gabarit. Le programme spécifique à l'Oise représente 98 millions d'euros. Il s'agit de l'extrémité sud de la liaison Seine-Nord Europe.

200 millions d'euros ont été alloués pour les contrats de plan État-régions proprement dits. 135 millions d'euros sont relatifs à l'extrémité nord de la liaison Seine-Nord Europe, dans le cadre du contrat de plan État-région Nord-Pas-de-Calais et 52 millions d'euros au titre des contrats de plan État - régions Champagne-Ardenne, Picardie, Île de France et Lorraine.

Un volet de 111 millions d'euros est relatif à la restauration et la modernisation du réseau prioritaire pour le transport de marchandises, qui

complète les opérations de restauration assurées à 100 % par Voies navigables de France.

240 millions d'euros sont enfin consacrés à la restauration et la valorisation du réseau à petit gabarit qui comprend le Plan Loire Grandeur Nature et le projet de Territoire entre Saône et Rhin. Ce volet comporte des actions de valorisation du réseau et des programmes spécifiques qui dépassent la simple restauration.

Le taux d'exécution global en autorisations d'engagement des contrats de plan 2000 2006 et du plan Loire Grandeur s'élève à 71 %.

Le retard le plus important concerne le CPER Picardie. Un notable effort sur les années 2005 et 2006 a pu conduire à un taux de réalisation globalement acceptable (68 %) pour le contrat de plan État-région Nord-Pas-de-Calais.

Des taux d'exécution très satisfaisants peuvent être constatés en région Alsace (95 %), Bourgogne (94 %), Île-de-France et Franche-Comté (84 %), ainsi que pour ce qui concerne le programme « avenir du territoire Saône Rhin ».

2.– Les investissements de 2006 à 2008

Le montant des investissements réalisés par Voies navigables de France en 2006 s'élève à 162 millions d'euros environ et devrait atteindre 164 millions d'euros en 2007.

Les investissements relatifs à la sécurité auront plus que doublé entre 2005 et 2007. Le montant global des investissements hors sécurité réalisés sur le réseau magistral a, en 2006, atteint 100 millions d'euros et devrait s'élever en 2007 à 105 millions.

Au sein de ces investissements, 19,6 millions d'euros ont été consacrés en 2006 à des opérations d'accroissement du gabarit. Il s'agit pour l'essentiel de l'accroissement du réseau à grand gabarit du Nord-Pas-de-Calais et du relèvement des ponts de la Moselle.

Le montant global des investissements hors sécurité réalisés sur le réseau régional a atteint en 2006 le montant de 37 millions d'euros environ. En 2007, ce montant sera ramené à 29 millions d'euros environ.

Les principaux pour 2008 sont la poursuite de la reconstruction des barrages de l'Oise et le relèvement des ponts et accroissement du gabarit du réseau navigable du Nord-Pas-de-Calais.

F.– LES PORTS

En juillet 2006, la Cour des comptes publiait sous le titre « *Les ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action* » un

rapport public thématique alarmant sur la situation des ports français. Les performances des ports français étaient soulignées comme médiocres par rapport aux ports du Benelux. Le processus de modernisation des ports était présenté comme inachevé. Les dessertes autres que routières étaient relevées comme insuffisantes. D'où la nécessité, selon la Cour des comptes, pour l'État d'opérer des choix stratégiques, en particulier quant à l'organisation du système portuaire et à une définition renouvelée du rôle de l'État.

Une réforme des ports autonomes est en préparation. De nombreux points sont à traiter, législatifs mais aussi économiques et stratégiques.

Après la loi de juin 1992 de mensuralisation des dockers et de leur transfert aux entreprises de manutention, la nouvelle loi devra traiter le problème du statut des grutiers et des personnels de maintenance, mettre fin à la dualité de commandement, articuler la représentation des acteurs et repenser la place des collectivités locales au sein des ports autonomes. La spécificité des ports du Havre et de Marseille est à prendre en compte. La capacité des ports autonomes et des grands ports d'intérêt national à prendre l'initiative d'activités commerciales est également posée. La simplification administrative des procédures douanières et vétérinaires est également un chantier incontournable.

Mais il faudra aussi prévoir de nouvelles capacités dans les ports et améliorer les liens avec les réseaux fluviaux et ferroviaires, sans parler de l'amélioration des dessertes elles-mêmes en ce qui concerne leurs coûts, leur régularité et leur fiabilité.

En réalité, une vision et une stratégie portuaires sinon maritimes sont indispensables pour renforcer le rayonnement international des ports français. Une nouvelle organisation pourrait y contribuer, avec une répartition des rôles claires entre un État actionnaire et des ports opérateurs, avec les entreprises du secteur, d'une politique ambitieuse.

La compétitivité et la gouvernance des ports français doivent progresser dans les prochaines années. Les autorités portuaires pourraient se recentrer sur la prospective, la stratégie et l'aménagement des ports. L'exploitation des ports pourrait gagner en performance avec un rôle accru du secteur privé pour l'exploitation.

Le trafic de conteneurs est actuellement sur les ports français de 3 millions de boîtes par an. Il s'agit de regagner des parts de marché essentiellement sur les ports d'Anvers, Amsterdam et Rotterdam. Les projets Port 2000 et Fos 3XL permettront d'y parvenir.

A l'heure actuelle, 85 % des conteneurs transitant sur les ports français sont acheminés par la route. L'intensification du trafic fluvial et le développement du fret ferroviaire s'imposent dans le cadre de la politique de développement durable.

V.- LE REPORT MODAL : RÉALISATIONS ET PROJETS

Répondant à des objectifs environnementaux et économiques, le rééquilibrage des modes de transport se décline en plusieurs directions.

La première est l'augmentation relative des transports collectifs par rapport aux transports individuels. Une orientation complémentaire consiste à faire entrer en ligne de compte les modes de propulsion utilisés, le transport ferroviaire étant dans ces conditions préférable à l'avion si les émissions de CO₂ sont prises en compte.

En tout état de cause, le transfert du fret routier vers le fret ferroviaire, fluvial ou maritime apparaît comme une priorité environnementale et économique, dans son domaine de pertinence économique. L'essor du fret ferroviaire est un objectif clé du Gouvernement, fixé par le Président de la République, l'augmentation de son volume devant atteindre 25 % d'ici à 2012.

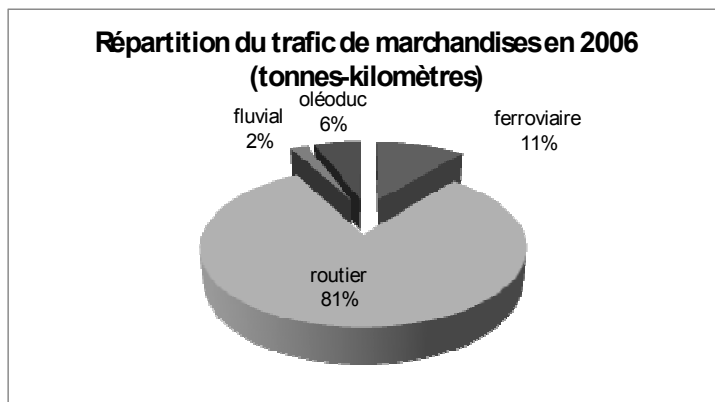
Différents projets concourent déjà au report modal. Avant de les décrire et d'évaluer leur importance, il est indispensable de rappeler les évolutions du trafic de voyageurs et de marchandises.

A.- L'ÉVOLUTION DU TRAFIC VOYAGEURS ET DU FRET PAR MODE DE TRANSPORT

Le trafic routier enregistre depuis quelques années des évolutions significatives (voir tableaux pages suivantes), avec une modération du trafic des voitures particulières, et une augmentation, essentiellement liée à la croissance du PIB, du trafic de marchandises.

Après un pic de 404 milliards de véhicules-kilomètres en 2003, le trafic des voitures particulières est revenu à 395,8 milliards de véhicules-kilomètres en 2006. Le trafic sur les autoroutes et sur le réseau routier national croît moins rapidement que dans les années précédentes et diminue sur le reste du réseau, en particulier dans les zones urbaines. Il faut, au contraire, noter une croissance régulière du trafic de motocycles.

S'agissant du trafic de marchandises, le trafic routier représente 81 % du total, le ferroviaire 11 % et les oléoducs 6 %.



Le transport routier de marchandises mesuré en tonnes-kilomètres, a continué de progresser en 2006, avec une augmentation de 3,8 % par rapport à 2005, après une diminution de 0,7 % en 2005 par rapport à 2004. Mesuré en véhicules-kilomètres, l'augmentation n'est que de 0,7 % pour les poids lourds français et de 2,5 % pour les poids lourds étrangers. On peut y voir la conséquence de l'utilisation préférentielle des poids lourds de 40 tonnes pour le transit et le trafic international. On peut y voir également la conséquence d'un meilleur remplissage des poids lourds entraîné par le renchérissement du prix du gazole. En réalité, ces évolutions semblent trop récentes et marginales pour être véritablement significatives. En tout état de cause, la croissance est logiquement liée à la croissance du PIB.

Le fret ferroviaire représentait 16 % du total du trafic de marchandises et ne représente plus que 11 % du total en 2006. Le volume traité est passé de 57,7 milliards de tonnes-kilomètres en 2000 à 40,7 milliards de tonnes-kilomètres en 2005, soit une diminution de 17,3 %. Une augmentation de 1,2 % s'est toutefois produite en 2006, qui semble confirmée par les premiers résultats de 2007.

Grâce à une croissance de 9,5 % des tonnages-kilomètres transportés entre 2000 et 2006, la part du fluvial est stable à 2 % du trafic total de marchandises.

La part des oléoducs diminue légèrement, les quantités transportées multipliées par les distances d'acheminement étant restées stables.

Telles sont les données de base sur lesquelles les politiques de report modal ont agi et vont continuer à le faire, avec probablement une multiplication des mesures qui devraient suivre le Grenelle de l'environnement.

LA CIRCULATION DE VÉHICULES ROUTIERS EN FRANCE : ÉVOLUTION EN MILLIARDS DE VÉHICULES KILOMÈTRES

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Voitures particulières	320,3	323,4	331,7	334,3	340,9	350,1	355,0	360,7	371,3	382,8	382,9	398,2	401,4	404,2	403,3	397,8	395,8
dont essence	244,0	236,4	234,0	228,3	219,8	213,5	208,2	209,0	207,4	206,8	201,0	197,8	191,3	183,0	173,8	164,0	151,6
dont Diesel	76,3	87,0	97,6	106,0	121,1	136,6	146,8	151,7	163,8	176,0	181,9	200,5	210,1	221,2	229,5	233,8	244,2
Véhicules utilitaires légers	61,8	65,3	67,3	68,8	70,5	71,8	72,6	74,4	76,6	78,8	80,1	83,1	85,8	88,0	89,7	91,0	91,8
dont essence	22,6	21,3	19,2	17,0	15,2	13,9	12,9	12,5	12,1	11,6	11,0	10,4	9,9	9,3	8,9	8,2	7,7
dont Diesel	39,2	44,0	48,1	51,8	55,2	58,0	59,8	61,9	64,5	67,2	69,1	72,7	76,0	78,7	80,8	82,8	84,2
Véhicules lourds	24,7	25,5	26,2	26,5	26,8	26,6	27,1	27,8	28,7	28,8	29,2	29,2	29,4	28,8	29,9	29,7	29,9
dont poids lourds	22,6	23,3	24,0	22,9	24,2	24,5	24,3	24,8	25,4	26,4	26,5	26,8	27,0	26,4	27,4	27,2	27,4
dont bus et cars	2,1	2,2	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,4	2,3	2,4	2,4	2,5	2,5	2,6
VP et YUL étrangers	16,1	16,2	16,3	16,5	16,7	16,8	17,0	18,0	19,5	19,4	19,9	20,4	21,0	20,5	20,6	20,6	20,5
dont essence	13,8	13,8	13,9	14,0	14,1	14,1	14,2	15,0	16,1	16,1	16,4	16,7	17,2	16,7	16,8	16,4	15,9
dont Diesel	2,3	2,3	2,4	2,5	2,6	2,7	2,8	3,0	3,3	3,3	3,5	3,7	3,8	3,8	3,8	4,1	4,5
Véhicules lourds étrangers	3,4	3,7	4,1	4,4	4,8	5,2	5,5	5,9	6,2	6,5	6,9	7,1	7,4	7,5	8,2	8,4	8,7
dont poids lourds	3,1	3,4	3,8	4,1	4,4	4,8	5,1	5,4	5,8	6,0	6,4	6,6	6,9	7,0	7,6	7,9	8,1
dont bus et cars	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Motocycles	6,2	6,0	5,9	7,7	6,0	5,7	5,7	5,5	5,7	6,9	7,1	7,4	7,7	7,9	8,2	8,5	8,7
Ensemble des véhicules	432,5	440,1	451,5	456,9	465,3	476,4	482,4	491,7	507,0	523,1	525,8	545,4	552,7	556,9	559,9	556,0	555,5

Sources: USAP/ASFA et SETRA, estimations MEDAD/SESP

LES TRANSPORTS INTÉRIEURS TERRESTRES DE MARCHANDISES EN FRANCE : ÉVOLUTION EN MILLIARDS DE TONNES-KILOMETRES

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Transport ferroviaire (1)	52,2	52,4	51,2	45,6	48,9	48,3	50,1	54,2	54,1	54,5	57,7	51,7	51,3	48,1	46,3	40,7	41,2
National	31,5	31,7	30,3	26,7	27,4	26,3	26,7	28,0	27,5	28,5	29,9	26,5	26,5	25,2	24,3	21,6	22,8
International	15,0	14,9	14,6	12,9	14,2	14,4	14,7	16,0	17,1	16,8	18,5	17,0	17,0	15,8	15,6	13,9	13,2
Transit	5,7	5,9	6,3	6,0	7,3	7,5	8,7	10,2	9,5	9,2	9,3	8,2	7,9	7,1	6,5	5,2	4,9
Transport routier	193,9	199,6	205,0	201,1	213,7	227,1	231,1	238,2	246,5	260,3	266,5	273,7	277,0	278,8	301,4	299,2	310,5
Pavillon français (2)	155,8	159,9	163,7	158,2	166,7	178,9	180,1	183,6	189,8	201,0	203,0	208,5	208,7	209,9	218,5	214,5	218,4
National (PTAC>3,5t)	123,2	126,0	128,0	123,4	129,9	141,1	142,1	144,3	149,5	158,9	163,0	168,7	170,0	171,2	179,2	177,4	180,9
Compte propre (9)							36,6	34,9	31,4	30,5	28,6	30,4	31,8	31,7	30,4	30,2	31,6
Compte d'autrui (9)							105,5	109,4	118,1	128,4	134,5	138,3	138,2	139,4	148,9	147,2	149,4
International (PTAC>3,5t)	16,8	17,0	18,3	17,0	18,6	19,6	19,9	20,8	21,5	22,7	20,7	19,9	18,1	17,7	17,8	15,4	15,4
National (PTAC≤3,5t)	14,5	15,3	15,8	16,1	16,5	16,9	17,0	17,4	18,0	18,5	18,8	19,5	20,1	20,6	21,0	21,3	21,7
Transit	1,3	1,6	1,7	1,7	1,6	1,4	1,1	1,1	0,8	0,9	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,3	0,3
Pavillon étranger (3)	38,0	39,7	41,2	42,8	47,0	48,3	50,9	54,6	56,7	59,3	63,5	65,2	68,3	68,9	82,9	84,7	92,1
Transit (4)	20,8	22,5	24,0	25,2	27,6	28,9	30,3	32,4	33,0	34,4	36,5	38,7	40,4	40,7	50,5	50,8	56,2
International (5)	17,2	17,3	17,2	17,6	19,4	19,4	20,6	22,2	23,7	23,3	24,8	23,7	24,5	24,4	27,5	29,1	31,0
Cabotage (6)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,6	2,2	2,8	3,4	3,8	4,8	5,0
Transport fluvial (7)	7,2	6,8	6,9	6,0	5,6	5,9	5,7	5,7	6,2	6,8	7,3	6,7	6,9	6,9	7,3	7,9	8,0
National	4,3	4,3	4,3	3,5	3,1	3,2	3,2	3,1	3,5	4,1	4,1	3,6	3,9	4,0	4,2	4,6	4,6
International	2,9	2,5	2,7	2,5	2,4	2,7	2,5	2,5	2,8	2,7	3,1	3,1	3,0	2,9	3,2	3,2	3,3
Oléoducs (8)	19,6	22,5	23,4	23,3	22,2	22,3	21,9	22,1	21,6	21,3	21,7	22,1	21,0	22,1	20,6	20,9	21,8
Produits finis	5,7	5,9	5,6	5,4	5,4	6,1	6,6	6,5	6,7	6,7	6,7	6,7	7,1	7,0	6,8	6,9	-
Produits bruts	13,9	16,6	17,7	17,9	16,8	16,2	15,3	15,6	14,9	14,6	15,0	15,0	14,0	15,3	13,8	13,9	-
ENSEMBLE DES TRANSPORTS TERRESTRES	272,9	281,4	286,4	275,9	290,3	303,6	308,9	320,3	328,4	343,0	353,1	354,3	356,2	355,9	375,6	368,7	381,4
NATIONAL	173,5	177,3	178,3	169,7	177,0	187,4	189,1	192,9	198,4	211,6	218,1	221,0	223,8	224,8	233,6	229,9	235,1
INTERNATIONAL	71,6	74,2	76,1	73,4	76,8	78,3	79,7	83,7	86,7	86,9	88,7	85,8	83,6	82,9	84,6	82,5	84,6
TRANSIT	27,8	29,9	32,0	32,8	36,5	37,8	40,1	43,7	43,3	44,6	46,4	47,4	48,8	48,2	57,4	56,3	61,4

Sources: SINC, ERC, Véolia Cargo, VNF, Observatoire de l'Énergie, MEDAD/SESP, Eurostat-calculs MEDAD/SESP

B.– LE REPORT MODAL

Les crédits destinés au soutien du transport combiné sont ventilés sur deux actions du programme n° 226 *Transports terrestres et maritimes*, selon qu'ils financent le ferroviaire ou le fluvial et le maritime.

On trouvera au tableau suivant les crédits prévus pour 2008.

SOUTIEN AU TRANSPORT COMBINÉ

(en euros)

	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Transport combiné ferroviaire	23 400 000	23 400 000
Transport combiné maritime et fluvial	6 600 000	6 600 000

S'agissant du transport combiné ferroviaire, les crédits sont destinés à hauteur de 7,5 millions d'euros à l'expérimentation de l'autoroute ferroviaire alpine entre Aiton et Orbassano, et, à hauteur de 15,9 millions d'euros, au soutien du transport combiné ferroviaire. Une forte progression du transport fluvial de conteneurs est à noter.

C.– LES PROJETS ENGAGÉS ET LES PROPOSITIONS DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

Différents projets contribuant au report modal sont d'ores et déjà engagés. Le Grenelle de l'environnement a ouvert un ensemble de perspectives nouvelles, notamment pour les lignes à grande vitesse.

1.– Les projets engagés

Les principaux projets engagés sont les suivants :

- la ligne à grande vitesse (LGV) Sud-Europe-Atlantique ;
- la LGV Rhin-Rhône ;
- la deuxième phase de la LGV Est ;
- CDG Express ;
- le canal Seine-Nord-Europe.

Le financement de ces projets verra l'AFITF et les partenariats public-privé jouer des rôles décisifs.

En matière de transports ferroviaires et maritimes, l'AFITF a pour premier objectif d'honorer les projets lourds du CIADT de 2003. Ainsi que l'indique le rapport annuel de performance pour 2006 (RAP 2006), le taux d'exécution pour la direction générale de la mer et des transports (DGMT) est de 73 %.

Le deuxième objectif est le démarrage des contrats de projet État-régions. Le taux de réalisation des contrats de projet devrait atteindre 11,5 % en 2007 et en

2008. A titre d'exemple, un investissement de 400 millions d'euros a été engagé en 2007 avec la région Île-de-France pour le matériel roulant et d'autres investissements en faveur des transports collectifs ont été engagés en province.

La contribution de l'AFITF au financement des infrastructures de transport ferroviaire, fluvial et maritime s'élèvera à 1,3 milliard d'euros en 2008 contre 1,25 en 2007. Mais les ressources de l'AFITF ne sauraient suffire au financement de ces projets ambitieux.

Le recours à des partenariats public-privé sera dès lors essentiel. Les contrats de concession permettront de ne pas obérer les finances publiques. Les contrats de partenariat conduiront les pouvoirs publics à s'engager sur le versement à long terme de loyers.

Mais cela ne dispensera pas, s'agissant des projets engagés comme de nouvelles opérations, de sérier les priorités, d'assumer des choix, de confronter l'ambition affichée et les moyens mobilisables.

2.- Les projets de ligne à grande vitesse proposés par le Grenelle de l'environnement

L'une des propositions phare du Grenelle de l'environnement en matière de transports est la construction de 2 000 km de nouvelles lignes à grande vitesse, s'ajoutant au réseau actuel de 1 500 km.

La mise aux normes grande vitesse de la ligne Le Mans Rennes illustre les difficultés des financements à mettre en place pour les nouvelles lignes.

Par ailleurs, le doublement de la ligne Paris-Lyon met en évidence à la fois l'intérêt d'une ligne à grande vitesse Paris – Clermont-Ferrand et les coûts de son indispensable rentabilisation par une transversale à grande vitesse.

a) Les difficultés de financement de la LGV Le Mans – Rennes

La déclaration d'utilité publique du prolongement jusqu'à Rennes de la ligne à grande vitesse Paris – Le Mans est intervenue fin octobre 2007. Sa réalisation permettrait un gain d'une demi-heure sur le trajet Paris-Rennes. Le coût des travaux pour cette ligne de 182 kilomètres est estimé à 3 milliards d'euros.

Pour valoriser l'investissement, il restera à améliorer la ligne Rennes-Brest via Quimper.

Le financement de la ligne reste, en tout état de cause, à rassembler. Les collectivités territoriales attendent de l'État et de Réseau ferré de France la prise en charge de la moitié du coût. La région Bretagne et les autres collectivités concernées prendraient en charge l'autre moitié. L'Union européenne engagera, pour sa part, 100 millions d'euros concentrés sur la ligne Rennes – Brest.

Les inconnues sont encore nombreuses en ce qui concerne le partage des coûts totaux entre la région, le département d'Ille-et-Vilaine, voire l'agglomération de Rennes.

Le cas de cette ligne montre à la fois la nécessité d'une cohérence des investissements sur un parcours complet et le rendement décroissant des investissements sur des portions de lignes supplémentaires.

Sur la base de la ligne à grande vitesse Le Mans-Rennes, le coût de réalisation d'une LGV s'établit à quelques 15 millions d'euros le kilomètre, en terrain peu accidenté. Ce coût peut être deux à trois fois supérieur en terrain vallonné ou en moyenne montagne.

b) Le désenclavement LGV du Massif central et transversale LGV

Pour faire face à la saturation annoncée pour 2015 de la ligne à grande vitesse Paris – Lyon, une proposition de LGV Paris – Clermont-Ferrand, via Orléans et Bourges, a été récemment mise à l'étude.

Permettant un désenclavement du nord du Massif central par TGV, cette ligne ne répondra à l'objectif de doublement de la ligne Paris – Lyon que si elle est poursuivie vers Lyon.

Deux solutions sont possibles. La première solution est celle, coûteuse, d'une transversale directe Clermont-Ferrand – Lyon et d'une transversale Clermont-Ferrand – Limoges, qui pourrait se poursuivre par une branche nord vers Poitiers et une autre branche sud vers Angoulême. La deuxième solution consisterait dans un parcours Montluçon – Vichy – Roanne – Saint Etienne.

Pour séduisant qu'ils soient, ces projets doivent être évalués, non seulement en investissements mais aussi en coûts et en recettes d'exploitation. La fréquentation sur des axes de ce type ne peut en effet être du même ordre que pour les axes nord sud. L'indispensable recours à des contrats de partenariat permettra de chiffrer ces paramètres, à condition que les subventions aux promoteurs soient clairement affichées.

A la lumière des exemples précédents, le montant des investissements pour les 2 000 km de ligne à grande vitesse appelées de ses vœux par le Grenelle de l'environnement pourrait être compris entre 50 et 100 milliards d'euros.

De tels montants d'investissement obligent à comparer leur rentabilité avec celles d'investissements alternatifs, dans les transports, l'éducation, la recherche ou l'appareil de production.

3.– Les indicateurs de performance

Le programme n° 226 *Transports terrestres et maritimes* comprend comme objectif n°5 le développement des modes de transport complémentaires ou alternatifs à la route dans leur champ de pertinence économique (voyageurs et marchandises).

Quatre indicateurs peuvent être rattachés à cet objectif.

Le premier indicateur porte sur la maîtrise des coûts de construction et présente des fluctuations importantes. Cet indicateur serait plus opérationnel s'il distinguait les différents modes de transports.

**INDICATEURS DE PERFORMANCE DE L'OBJECTIF N° 1 RÉALISER DES PROJETS DE
DESSERTE FERRÉE, FLUVIALE, INTERMODALE, PORTUAIRE ET MARITIME PLANIFIES PAR
L'ETAT EN MAÎTRISANT LES DÉPENSES**

Numéro de l'indicateur	2005	2006 Réalisation	2007 Prévision actualisée	2008 Cible
1.1 Maîtrise des coûts : évolution des coûts de construction des opérations ferroviaires, fluviales, maritimes et portuaires par rapport aux prévisions - %	+2,9	+6,3	+10,2	-2,2
1.2. Sommes des bénéfices actualisés des opérations ferroviaires, fluviales, maritimes et portuaires par euro public investi – ratio	-0,47	0,72		>0,3

Le deuxième indicateur est encore plus complexe à calculer et à interpréter. En effet, il vise à indiquer le bénéfice économique à long terme des opérations engagées. Son interprétation est à l'évidence difficile.

INDICATEURS DE PERFORMANCE DE L'OBJECTIF N° 5 DÉVELOPPER DES MODES DE TRANSPORT COMPLÉMENTAIRES OU ALTERNATIFS À LA ROUTE DANS LEUR CHAMP DE PERTINENCE ÉCONOMIQUE

Numéro de l'indicateur	2005	2006 Réalisation	2007 Prévision actualisée	2008 Cible
5.1 Volume de transport combiné par fer, voie fluviale et cabotage maritime rapporté aux aides en transport combiné				
Volume de transport combiné par fer pour 100€ d'aide – UTI (unité de transport intermodal type conteneur ou semi-remorque)	5,4	5,4	5,4	5,4
Volume de transport combiné fluvial pour 100€ d'aide – UTI (unité de transport intermodal type conteneur ou semi-remorque)	7,8	5,8	5,8	5,8
5.2. Part de marché des ports autonomes métropolitains français sur leurs façades respectives				
% trafic total façade Manche-Mer du Nord	13,8	13,4	13,6	13,8
% trafic conteneurisé façade Manche-Mer du Nord	7,5	7,0	7,6	8
% trafic total façade Atlantique	26	25,9	26,3	26,3
% trafic conteneurisé façade Atlantique	8,8	8,5	8,8	8,8
% trafic total façade Méditerranée	22,0	21,9	22,1	22,1
% trafic conteneurisé façade Méditerranée	5,1	5,1	5,1	5,3

Les deux autres indicateurs présentent également une variabilité réduite, qui met en cause leur intérêt.

D.– LE CANAL SEINE-NORD-EUROPE

Le projet de canal Seine-Nord-Europe est un projet depuis longtemps présenté comme essentiel pour le développement du transport fluvial en France.

Il consiste en la réalisation d'un nouveau canal à grand gabarit, de 106 kilomètres, entre Compiègne et le canal Dunkerque-Escaut, permettant l'acheminement de chargements de fret pouvant atteindre 4400 tonnes.

Le canal Seine-Nord-Europe, section française de la liaison fluviale internationale Seine-Escaut, projet prioritaire du réseau trans-européen de transport (RTE-T), permettra de relier les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau des canaux du nord de la France, et plus largement à l'ensemble du réseau européen à grand gabarit. Ce projet vise à accompagner le développement du transport fluvial et s'inscrit dans une politique de report modal au service du développement durable, sur un axe Nord-Sud en voie de saturation.

L'avis favorable de l'enquête publique, conclue en juillet 2007, est assortie d'une réserve concernant le pont-canal franchissant la vallée de la Somme, compte tenu des graves conséquences en cas de rupture accidentelle ou malveillante de cet ouvrage. La commission d'enquête préconise un dispositif permettant d'isoler le pont-canal. Une commission de sûreté a été réunie par le secrétariat d'État aux transports pour étudier la vulnérabilité de l'ouvrage à une

attaque terroriste et les questions de sécurité civile liées au projet. Plusieurs autres recommandations concernent la gouvernance du projet, son impact sur l'agriculture et les conditions de réalisation et d'entretien de l'infrastructure.

La déclaration d'utilité publique du canal Seine-Nord Europe devrait intervenir à la fin de l'année 2007 et l'appel public à concurrence début 2008 pour la réalisation du canal en partenariat public-privé. Les contrats de partenariat seraient signés fin 2009, le financement privé pouvant atteindre un tiers ou un quart du total.

En tout état de cause, les besoins de financement du projet de canal Seine-Nord-Europe débuteront en 2009, aucune dépense budgétaire n'étant pour le moment prévue pour 2008.

Le coût du projet a, en 2005, été évalué par VNF à 3,17 milliards d'euros dans le cadre d'un partenariat public-privé et à 3,52 milliards d'euros en maîtrise d'ouvrage publique, pour un équipement en écluses simples. Certains experts estiment que, calculé en 2007, le coût du projet atteint 4 milliards d'euros.

Sur les aspects financiers, la commission spéciale du Conseil général des ponts et chaussées, à qui avait été confiée l'étude des dimensions économiques du projet, a recommandé de poursuivre certaines analyses, notamment sur le niveau de participation des usagers au financement de l'infrastructure. Elle a souligné le caractère international du projet - 30 % des avantages apportés par le projet bénéficient aux pays du Benelux - ce qui l'a conduit à recommander la recherche d'une contribution de ces États à la réalisation de Seine-Nord-Europe.

La France a déposé le 20 juillet 2007 auprès de la Commission européenne une demande de subvention de 350 millions d'euros au titre des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) pour la période 2007-2013 au profit du projet prioritaire Seine-Escaut, dont Seine-Nord Europe constitue la partie française.

La mission d'appui à la réalisation des contrats de partenariat (MAPPP) a émis en octobre 2006 un avis favorable au choix du contrat de partenariat comme modalité de commande publique la mieux adaptée pour le projet Seine-Nord Europe.

Le plan de financement du projet devrait être mis au point avant la fin 2007, afin d'obtenir des engagements financiers des collectivités, et de valider le recours à un contrat de partenariat.

Ce projet, qui connaît une accélération récente dans le cadre de la politique de réduction des émissions de gaz à effet de serre, voit sa priorité encore renforcée par les conclusions du Grenelle de l'environnement.

D.– CDG EXPRESS

Le projet de liaison ferroviaire express Charles-de-Gaulle Express vise à remédier à la situation actuelle où 80 % des trajets entre la capitale et l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle sont effectués par la route et 20 % par le rail.

La nouvelle liaison rapide a pour objectif de faire passer la part du rail à 40 %.

Le projet CDG Express est important à la fois pour l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, qui traite 50 millions de passagers par jour, et pour la zone aéroportuaire qui constitue le premier pôle de croissance de la région Île-de-France.

La procédure de concession du projet est lancée. Dans le cadre de l'appel d'offres, les candidats ont été auditionnés. La remise des offres est attendue pour la fin 2007. La signature des contrats est prévue pour le premier semestre 2008.

La complexité du projet résulte de plusieurs contraintes. Un accord avec la région est nécessaire, la ligne devant se trouver en parallèle de celle du RER B. L'image du projet doit se distinguer de celle d'Orly Val, perçue négativement par les prêteurs internationaux. Par ailleurs, la traction doit être assurée par la SNCF. La maîtrise d'ouvrage sera assurée par Réseau ferré de France (RFF), la ligne étant ensuite intégrée à RFF. Enfin, le point de départ de CDG Express sera la Gare de l'Est.

La complexité du projet explique que sur cinq candidats initialement intéressés, trois se soient retirés. Restent deux candidats, en réalité deux tandems formés d'une société de BTP et d'un opérateur ferroviaire.

E.– LE PROJET LYON-TURIN

D'un coût total de 12,5 milliards d'euros, selon les estimations actuelles, la liaison à grande vitesse entre Lyon et Turin prévue pour 2020, a récemment vu la date de début des travaux repoussée à 2011 alors que la date initiale était 2009-2010. Mais la volonté de réaliser le projet est toutefois confirmée par le Gouvernement.

Une convention a été signée en avril 2007 avec l'ensemble des partenaires de Rhône-Alpes. La région souhaite que les travaux relatifs aux accès soient engagés indépendamment de ceux du tunnel.

Côté italien, un accord est en cours d'élaboration pour le tracé italien, qui, dans sa première version, a rencontré des difficultés d'acceptation. Un tracé plus au sud que prévu semble avoir débloqué la situation.

La France et l'Italie ont signé en juillet 2007 une demande conjointe adressée à l'Union européenne pour une contribution de 725 millions d'euros.

Cette contribution représente environ 30 % des investissements des deux pays pour la réalisation de 2007 à 2013 de la partie commune de la liaison, c'est-à-dire le tunnel sous les Alpes. La section internationale dont le coût est estimé à 7,5 milliards d'euros est financée à hauteur de 63 % par l'Italie et de 37 % par la France. Le démarrage des travaux est actuellement prévu pour 2011.

Si la poursuite du projet ne semble pas susciter de réserves d'aucune des deux parties, il faut toutefois noter des argumentations différentes de leur part. La France insiste en effet sur l'intérêt environnemental du projet, qui est d'ailleurs relativisé par le rapport déjà cité du Conseil d'analyse économique rédigé par MM. Michel Didier et Rémy Prudhomme, compte tenu de la faible quantité de CO₂ économisée.

Pour l'Italie, la liaison à grande vitesse Lyon-Turin présente d'abord l'intérêt de désenclaver le nord de l'Italie. Pour autant, l'Italie attend de l'Union européenne une subvention pour l'aménagement du Brenner à la frontière autrichienne et une autre pour un aménagement à la frontière slovène.

F.- LES PÉAGES URBAINS

Le Gouvernement va étudier les conditions et les modalités d'application du péage urbain dans les villes françaises. L'État fournira un cadre juridique, à charge pour les collectivités territoriales de choisir de le mettre en place ou non.

G.- LE DÉMARRAGE LENT ET RESTREINT DES AUTOROUTES FERROVIAIRES

Après la liaison expérimentale entre Aiton, près de Chambéry et Orbassano, près de Turin, la première autoroute ferroviaire est entrée en service le 10 septembre 2007, entre Bettembourg (Luxembourg) et Perpignan. Le retard de deux mois dans la mise en service de la ligne résulte de difficultés de financement pour l'achat des wagons surbaissés seuls capables de s'adapter au gabarit de la ligne et à leur adaptation nécessaire aux vents latéraux.

Après un démarrage de la ligne assuré par un train de 40 poids lourds par jour, la fréquence passera à un aller et retour par jour à partir de novembre 2007. La durée du parcours est de 12-13 heures contre 17-22 heures par la route, pour un tarif inférieur de 10 % au coût total du trajet autoroutier.

L'exploitant de cette ligne internationale de fret ferroviaire est la société Lorry Rail, qui comprend des actionnaires publics, dont la Caisse des dépôts et la SNCF avec une participation de 12,5 %, ainsi que des actionnaires privés, comme la société Autoroutes du Sud de la France (ASF). La SNCF est le tractionnaire de la ligne, qui s'est engagée à ce que 90 % des navettes aient moins de 30 minutes de retard, soit une régularité supérieure à la moyenne de ses trains de fret.

Sur une année pleine au fonctionnement nominal, l'autoroute ferroviaire pourra prendre en charge 30 000 camions, soit environ 10 % du trafic constaté sur l'itinéraire, avec comme bénéfice secondaire une réduction de 20 000 tonnes de CO₂ par an.

Un projet similaire est à l'étude pour une autoroute ferroviaire entre le Pays basque et le sud de Paris. La mise aux normes de l'itinéraire occasionnera des dépenses importantes et des perturbations pour le trafic ferroviaire.

H.- LES AUTOROUTES DE LA MER

Subventionnée par les pouvoirs publics, une ligne de transport combiné routier-maritime est actuellement opérationnelle entre Toulon et Rome. Cette ligne ne présente pas les caractéristiques de régularité et de massification d'une autoroute de la mer. Mais ses débuts sont encourageants (voir encadré).

LIGNE DE TRANSPORT MARITIME À COURTE DISTANCE ENTRE TOULON ET CIVITAVECCHIA

▪ Les partenaires du projet

La ligne mixte fret - passagers entre Toulon et Civitavecchia (près de Rome) a été lancée le 27 janvier 2005 par les deux compagnies maritimes Louis Dreyfus Armateurs et Grimaldi Group. Pour assurer cette liaison, une entreprise commune, Grimaldi Louis-Dreyfus Lines (GLD Lines), société de droit italien, a été créée et dotée d'un capital de 5 millions d'euros apporté à parité par les deux partenaires.

▪ Les caractéristiques du service

Le service est assuré avec le navire roulier mixte Sorrento immatriculé sous registre international italien, qui possède une capacité de 150 remorques, 160 voitures et peut transporter 370 passagers. Trois rotations par semaine et par sens sont effectuées, pour un coût de 450 euros pour un poids lourds avec son chauffeur, à comparer à environ 830 euros par la route et pour une durée de 14 heures, contre 22 heures de conduite par la route.

Une rotation vers Cagliari a été ajoutée pour optimiser le navire en fin de semaine. Le service est complété l'été par une liaison hebdomadaire entre les ports de Civitavecchia et Porto Vecchio (Corse du Sud). Un deuxième navire pourrait être mis en service avant le début 2008 pour atteindre la fréquence d'un départ par jour et par sens.

▪ Le trafic

La cible commerciale privilégiée est le transport de fret par camions, remorques et semi-remorques. La qualité des services à bord du navire est considérée comme essentielle pour séduire et fidéliser les conducteurs routiers.

La société a conclu un partenariat industriel avec GEFCO/PSA qui garantit un fond de cale voitures, d'environ 30 000 véhicules neufs par an, qui complétera les 15 000 remorques routières prévues pour 2007. Sur trois ans 32 000 unités de fret routier et 70 000 véhicules ont été déviés vers la solution maritime.

Le niveau de trafic ne permet toutefois pas à ce jour d'atteindre l'équilibre économique de la ligne, prévu pour cette année.

▪ Le financement public de la ligne

La société GLD Lines a déposé une demande d'aide au titre du dispositif français d'aide au démarrage de nouvelles lignes de transport maritime à courte distance. Une aide d'un million d'euros sur deux ans a été accordée.

La société GLD bénéficie également de l'aide au transport combiné (12 euros/unité transportée), soit 90 000 euros en 2005 et 115 400 euros en 2006. En 2007 200 000 euros sont demandés

Le projet a également été sélectionné au titre du troisième appel à projets Marco Polo, pour un montant de subvention de 2 millions d'euros accordés par l'Union européenne et dont le versement est en cours.

Une consultation est actuellement en cours pour la mise en place d'une autoroute de la mer entre la France et l'Espagne sur la façade atlantique. La circulation de transit est évaluée à environ cent mille poids lourds par an.

Ce projet n'a pas encore défini les ports d'origine et de destination. Les offres des opérateurs devraient être connues fin novembre 2007. L'autoroute de la mer France – Espagne nécessitera une subvention de démarrage qui sera dégressive.

A l'issue des études préparatoires réalisées en 2006, un deuxième appel à projet concerne les liaisons avec l'Italie et l'Espagne à partir du littoral méditerranéen.

A noter la mise en service d'une liaison par ferry entre Bilbao et Zeebrugge, fin septembre 2007, pouvant transporter 650 conteneurs et 198 poids lourds sur un trajet de 38 heures de port à port. Le taux de remplissage anticipé étant de 65 % dans les premiers mois, l'équilibre sera atteint grâce à des aides des États espagnol et belge.

Rappelons par ailleurs qu'en 1999 une liaison Bayonne-Southampton par ferry lancée par la chambre de commerce et d'industrie de Bayonne avait échoué.

CHAPITRE V.- SÉCURITÉ ET AFFAIRES MARITIMES - PROGRAMME N°205

Le programme n° 205 *Sécurité et affaires maritimes* représente un montant d'autorisations d'engagement demandées pour 2008 de 132 millions d'euros, soit 3,2 % du total des crédits demandés en 2008 pour l'ensemble des transports.

Par comparaison, le programme n°226 *Transports terrestres et maritimes* représente 49 % du total, le programme n°173 *Passifs financiers ferroviaires* 32 %, le programme n° 203 *Réseau routier national* 11 % et le programme n°255 *Transports aériens* 2,4 %.

Ces chiffres, même s'ils sont simplificateurs, sont une illustration de plus de l'importance secondaire accordée, en France et depuis des décennies, à la politique de la mer.

Pour autant, des amorces de redressement existent, au plan budgétaire et au plan microéconomique.

I.- LES CRÉDITS DEMANDÉS POUR 2008

Les demandes de crédits pour le programme n° 205 *Sécurité et affaires maritimes* s'élèvent pour 2008, en autorisations d'engagement, à 132,4 millions d'euros, soit une diminution de 1,8 % par rapport à 2007, et, en crédits de paiement, à 136,1 millions d'euros, en augmentation de 3,4 % par rapport à 2007.

SYNTHÈSE DES DONNÉES BUDGÉTAIRES LFI 2007 ET PLF 2008 AU FORMAT 2008

(en euros)

Programme n° 205 Sécurité et affaires maritimes	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Prévisions de fonds de concours et d'attributions de produits	Prévisions de fonds de concours et d'attributions de produits
			AE	CP
2007	134 820 604	131 600 604	3 429 120	4 000 820
2008	132 380 884	136 086 527	3 928 519	4 385 869
variation (%)	-1,8%	+3,4%	+14,6%	+9,6%

Les fonds de concours et attributions de produits, qui représentent environ 3 % des crédits budgétaires, devraient augmenter de 14,6 % en autorisations d'engagement et 9,6 % en crédits de paiement.

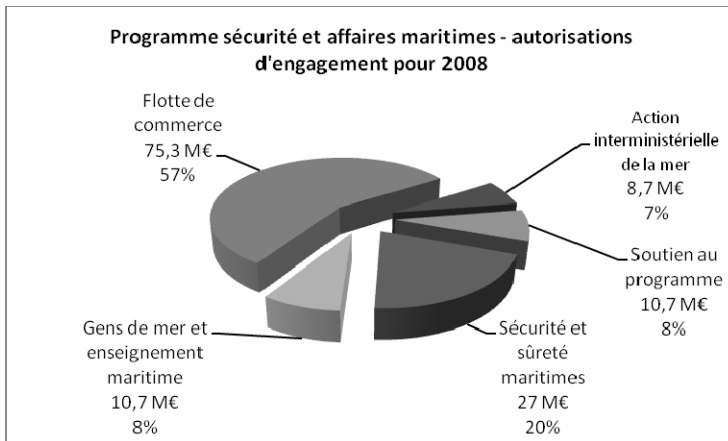
Au total, les autorisations d'engagement du programme devraient diminuer de 1,4 % et les crédits de paiement augmenter de 3,6 %.

A.- LES GRANDES LIGNES DU PROGRAMME N° 205 *SÉCURITÉ ET AFFAIRES MARITIMES*

Le programme est composé de cinq actions d'importances respectives très inégales.

L'action dont le poids budgétaire est le plus important est l'action n° 3 *Soutien à la flotte de commerce*, qui concentrera 57 % des autorisations d'engagement en 2008, soit 75 millions d'euros, en augmentation de 2,4 % par rapport à 2007.

La deuxième action selon ce critère est l'action n° 1 *Sécurité et sûreté maritimes*, avec 20 % des autorisations d'engagement, soit 27 millions d'euros, en diminution de 10,7 % par rapport à 2007. L'action n° 2 *Gens de mer et enseignement maritime* représente 8 % du total, soit 10,7 millions d'euros. Les deux autres actions, *Action interministérielle de la mer* et *Soutien au programme* représentent respectivement 7 % et 8 % du programme.



On remarquera le poids non négligeable des fonds de concours et attributions de produits pour certaines actions, ainsi pour l'action n° 1 *Sécurité et sûreté maritimes* où ils atteignent 9 % du total. Il s'agit essentiellement de rémunérations de prestations fournies par les services des affaires maritimes et de participations communautaires ou étrangères.

Les tableaux précisent les montants des crédits demandés pour chacune des cinq actions du programme.

**AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT DU PROGRAMME N° 205 SÉCURITÉ ET AFFAIRES
MARITIMES – LFI 2007 ET PLF 2008**

(en euros)

		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Prévisions FDC et ADP	TOTAL GÉNÉRAL
Action n° 1 Sécurité et sûreté maritimes	2007	12 604 416	15 471 564	2 217 000	30 292 980	2 468 345	32 761 225
	2008	9 640 000	15 210 000	2 173 000	27 023 000	2 465 519	29 488 519
	Δ(%)	-23,5%	-1,7%	-2,0%	-10,8%	-0,1%	-10,0%
Action n° 2 Gens de mer et enseignement maritime	2007	353 105		10 560 500	10 913 605		10 913 605
	2008	603 000	82 000	9 970 500	10 655 500		10 655 500
	Δ(%)	+70,8%		-5,6%	-2,4%		-2,4%
Action n° 3 Flotte de commerce	2007			73 515 795	73 515 795		73 515 795
	2008			75 290 000	75 290 000		75 290 000
	Δ(%)				+2,4%		+2,4%
Action n° 4 Action interministérielle de la mer	2007	6 078 628	3 698 399		9 777 027	350 775	10 127 802
	2008	6 648 668	2 077 519		8 726 187	753 000	9 479 187
	Δ(%)	+9,4%	-43,8%		-10,7%	+114,7%	-6,4%
Action n°5 Soutien au programme	2007	9 671 197	650 000		10 321 197	610 000	10 931 197
	2008	9 996 197	690 000		10 686 197	710 000	11 396 197
	Δ(%)	+3,4%	+6,2%		+3,5%	+16,4%	+4,3%
Total	2007	28 707 346	19 819 963	86 293 295	134 820 604	3 429 120	138 249 724
	2008	26 887 865	18 059 519	87 433 500	132 380 884	3 928 519	136 309 403
	Δ(%)	-6,3%	-8,9%	+1,3%	-1,8%	+14,6%	-1,4%

Les demandes d'autorisations d'engagement pour 2008 diminuent de 1,8 % par rapport à 2007.

En revanche, les demandes de crédits de paiement augmentent de 3,4 % par rapport à 2007.

**CRÉDITS DE PAIEMENT DU PROGRAMME N° 205 SÉCURITÉ ET AFFAIRES MARITIMES –
LFI 2007 ET PLF 2008**

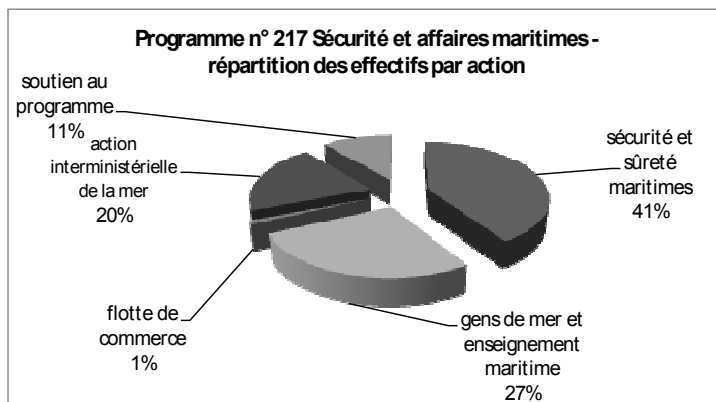
(en euros)

		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Prévisions FDC et ADP	TOTAL GÉNÉRAL
Action n°1 Sécurité et sûreté maritimes	2007	12 604 416	12 251 564	2 217 000	27 072 980	3 040 045	30 113 025
	2008	10 640 000	16 759 980	2 173 000	29 572 980	2 922 869	32 495 849
	Δ(%)	-15,6%	+36,8%	-2,0%	+9,2%	-3,9%	+7,9%
Action n° 2 Gens de mer et enseignement maritime	2007	353 105		10 560 500	10 913 605		10 913 605
	2008	603 000	82 000	9 970 500	10 655 500		10 655 500
	Δ(%)	+70,8%		-5,6%	-2,4%		-2,4%
Action n° 3 Flotte de commerce	2007			73 515 795	73 515 795		73 515 795
	2008			75 290 000	75 290 000		75 290 000
	Δ(%)			+2,4%	+2,4%		+2,4%
Action n° 4 Action interministérielle de la mer	2007	6 078 628	3 698 399		9 777 027	350 775	10 127 802
	2008	6 641 508	3 240 342		9 981 850	753 000	10 734 850
	Δ(%)	+9,3%	-12,4%		+2,1%	+114,7%	+6,0%
Action n°5 Soutien au programme	2007	9 671 197	650 000		10 321 197	610 000	10 931 197
	2008	9 996 197	690 000		10 686 197	710 000	11 396 197
	Δ(%)	+3,4%	+6,2%		+3,5%	+16,4%	+4,3%
Total	2007	28 707 346	16 599 963	86 293 295	131 600 604	4 000 820	135 601 424
	2008	27 880 705	20 772 322	87 433 500	136 086 527	4 385 869	140 472 396
	Δ(%)	-2,9%	+25,1%	+1,3%	+3,4%	+9,6%	+3,6%

B.- DES EFFECTIFS STABILISÉS

En administration centrale, les personnels mettant en œuvre le programme n°217 *Sécurité et affaires maritimes* sont ceux de la direction des affaires maritimes, du bureau des enquêtes et des accidents en mer, des inspections générales des services des affaires maritimes et de l'enseignement maritime et du conseil supérieur de la navigation de plaisance. Au niveau déconcentré, les personnels appartiennent au réseau des affaires maritimes, au réseau de l'équipement (DDE) et au réseau scientifique et technique (CETE, CETMEF) VERIFIER.

On trouvera au graphique ci-après la répartition des effectifs par action.



On voit que les personnels affectés à la sécurité et à la sûreté maritimes représenteront, en 2008, 41 % du total.

Les dépenses de personnel du programme n° 205 *Sécurité et affaires maritimes* sont retracées dans l'action miroir n°11 du programme n°217 *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables*.

VARIATION DES DÉPENSES DE PERSONNEL DU PROGRAMME SÉCURITÉ ET AFFAIRES MARITIMES

(en euros)

	AE=CP
2007	169 716 507
2008	169 449 815
Δ (%)	-0,2%

Les demandes de crédits pour 2008 sont en légère baisse à 169,4 millions d'euros.

C.- NEUF INDICATEURS DE PERFORMANCE POUR CINQ OBJECTIFS

Le programme n° 205 a pour fonction d'atteindre 5 objectifs. La mesure de ses performances repose sur une batterie de 10 indicateurs.

Les objectifs ont trait à la sécurité, à l'emploi maritime, à la flotte de commerce et au contrôle des activités maritimes.

II.- LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ MARITIMES – ACTION N°1

L'action n°1 *Sécurité et sûreté maritimes* a pour objet la surveillance et le contrôle de la circulation maritime longeant les quelques 5 000 kilomètres de côtes et dans ses 10 millions de kilomètres carrés de zone maritime exclusive (ZEE), le

contrôle des navires de commerce étrangers dans les ports nationaux et le contrôle du respect des normes à bord des navires français.

Au plan organisationnel, l'action est mise en œuvre par les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), par le service des phares et balises, par les centres de sécurité des navires (CSN), par le bureau enquêtes accidents (BEA) mer, ainsi que par le centre d'études maritimes et fluviales (CETMEF) pour l'ingénierie.

Les demandes de crédits pour l'action n°1 *Sécurité et sûreté maritimes* s'élèvent pour 2008 à 27,0 millions d'euros en autorisations d'engagement, en diminution de 10,8 % par rapport à 2007, et à 29,6 millions d'euros en crédits de paiement, en augmentation de +9,2 % par rapport à 2007.

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT DU PROGRAMME N°205 SÉCURITÉ ET AFFAIRES MARITIMES – LFI 2007 ET PLF 2008

(en euros)

		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Prévisions FDC et ADP	TOTAL GÉNÉRAL
Action n°1 Sécurité et sûreté maritimes	2007	12 604 416	15 471 564	2 217 000	30 292 980	2 468 345	32 761 225
	2008	9 640 000	15 210 000	2 173 000	27 023 000	2 465 519	29 488 519
	Δ(%)	-23,5%	-1,7%	-2,0%	-10,8%	-0,1%	-10,0%

CRÉDITS DE PAIEMENT DU PROGRAMME N°205 SÉCURITÉ ET AFFAIRES MARITIMES – LFI 2007 ET PLF 2008

(en euros)

		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Prévisions FDC et ADP	TOTAL GÉNÉRAL
Action n°1 Sécurité et sûreté maritimes	2007	12 604 416	12 251 564	2 217 000	27 072 980	3 040 045	30 113 025
	2008	10 640 000	16 759 980	2 173 000	29 572 980	2 922 869	32 495 849
	Δ(%)	-15,6%	+36,8%	-2,0%	+9,2%	-3,9%	+7,9%

Des fonds de concours et des attributions de produits contribuent à l'action pour un peu moins de 10 %. Il s'agit essentiellement de la rémunération des prestations réalisées par les subdivisions des phares et balises des directions départementales de l'équipement (DDE) pour les communes du littoral (balisage des ports ou des plages, pose ou enlèvement de bouées).

L'action n°1 *Sécurité et sûreté maritimes* comprend deux volets principaux, la surveillance du trafic maritime et la signalisation maritime.

Le tableau suivant détaille les demandes de crédits par type de dépenses.

DEMANDES DE CRÉDITS POUR L'ACTION N°1 SÉCURITÉ ET SÛRETÉ MARITIMES

(en millions d'euros)

2008	Titre 3 Dépenses de fonctionnement		Titre 5 Dépenses d'investissement		Titre 6 Dépenses d'intervention	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Surveillance du trafic maritime	3,64	4,64	9,36	10,59	-	-
Centres de sécurité des navires	0,4	0,4				
Signalisation maritime	5,35	5,35	5,85	6,17		
BEA mer	0,25	0,25				
SNSM					2,173	2,173

A.- LA SURVEILLANCE DU TRAFIC MARITIME

La surveillance est assurée par les cinq centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) métropolitains, les deux CROSS et les deux *Maritim Rescue Coordination Center* (MRCC) d'outre-mer. Le budget de fonctionnement correspond au financement des différents systèmes de télécommunications, de radars, des coopérations avec les institutions équivalentes des pays limitrophes et à la diffusion des informations de sécurité maritime. Les investissements concernent la rénovation des radars de la Manche, l'achèvement du programme Spationav et la modernisation des CROSS, dont celui de la Manche.

B.- LA SIGNALISATION MARITIME

Le deuxième volet fondamental de l'action n°1 *Sécurité et sûreté maritimes* est la signalisation maritime.

Les demandes de crédits pour dépenses de fonctionnement s'élèvent à 5,35 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement. Ces dépenses correspondent aux travaux d'entretien sur établissements de signalisation maritime, au fonctionnement de la flottille et aux dépenses courantes.

Les investissements correspondent aux travaux lourds d'entretien et à la modernisation de la signalisation. Les demandes de crédits s'élèvent à 5,85 millions d'euros en autorisations d'engagement et à 6,17 millions d'euros en crédits de paiement.

C.- LE BUREAU D'ENQUÊTES SUR LES ÉVÉNEMENTS DE MER

Créé à l'origine en décembre 1997 pour centraliser dans un cadre unique les enquêtes techniques et administratives sur les accidents en mer, le Bureau enquête accidents (BEA mer) a pour mission de rechercher et déterminer les

causes techniques des accidents, afin d'en tirer les enseignements qu'ils comportent pour l'amélioration de la sécurité maritime ; il ne cherche en aucun cas à établir les responsabilités civiles ou pénales.

Le BEA mer comprend une équipe centrale de 8 personnes à Paris (5 cadres et 3 personnels administratifs). Cette équipe est complétée d'un réseau local d'enquêteurs non-permanents (délégués régionaux et correspondants locaux).

Depuis sa mise en place, le BEA mer a enregistré dans un Répertoire général des accidents et incidents plus de 11 000 événements. La plupart de ces événements s'est conclue par des demandes de compléments d'informations et une brève note de synthèse.

Depuis sa création, plus de 245 cas ont donné lieu à une enquête complète.

D.- LE SAUVETAGE EN MER

La subvention principale de l'État à la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) est versée par le programme n° 205 Sécurité et affaires maritimes, dans le cadre de la convention de 4 ans signée en 2006, pour un montant de 2,1 millions d'euros en 2008. Des subventions additionnelles d'importance plus faible sont versées par le ministère de la défense et de l'intérieur.

Rappelons que la SNSM dispose de 230 stations le long des côtes métropolitaines françaises, ses moyens de sauvetage étant armés par des personnels bénévoles qui, avec un dévouement exceptionnel, maintiennent en vigueur la remarquable tradition de la solidarité maritime.

La SNSM exerce son activité en matière de sauvetage principalement en zone côtière, jusqu'à 20 milles des côtes. Elle dispose sur le littoral d'une implantation régulière, selon un maillage serré, d'équipages disponibles et connaissant parfaitement les particularités géographiques et nautiques de la côte. Cette situation fait d'elle l'intervenant privilégié pour participer aux opérations de sauvetage en zone côtière, placées sous la coordination des Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (CROSS).

La SNSM est organisée en deux composantes. Une première composante sauvetage au large et côtier met en œuvre, jusqu'à 20 milles au large, des embarcations spécialisées armées par des équipages bénévoles.

Cette composante est constituée de 186 stations permanentes situées en métropole et dans les départements d'outre-mer (15 stations), et disposant d'une ou plusieurs embarcations de sauvetage spécialisées. Au total, la composante sauvetage au large et côtier compte environ 3 500 navigants et 600 personnes de soutien à terre, tous bénévoles. Elle met en œuvre 40 canots tout temps et 34

vedettes lourdes, 100 vedettes moyennes et légères ainsi que 465 embarcations légères et pneumatiques.

Une deuxième composante de sauvetage saisonnier comprend 600 formateurs bénévoles qui forment et entraînent au sein de 30 centres de formation, durant l'année scolaire, des jeunes gens en les préparant aux épreuves des brevets et certificats nécessaires pour exercer la surveillance des plages.

Le sauvetage saisonnier dispose d'un effectif de 2 300 sauveteurs saisonniers volontaires qui permettent d'armer les postes de secours des 245 plages dont la surveillance est confiée à la SNSM par 131 communes, dans 18 départements.

En 2006, les moyens de la SNSM ont été engagés dans 5 161 opérations de secours et d'assistance en mer, dont 997 effectuées par les postes de plage armés par la SNSM.

Ces opérations ont permis d'assister 3 096 navires et 655 engins de plage et planches à voile et de secourir 8 914 personnes, dont 530 se trouvaient dans un danger immédiat.

La SNSM représente 53 % des moyens nautiques engagés par les CROSS en métropole dans les opérations de sauvetage dont une majorité concerne la navigation de plaisance.

On ne soulignera jamais assez l'importance de la SNSM pour la sécurité maritime et pour l'esprit public, ainsi que l'exemplarité du courage, de la compétence et de la discrétion de milliers de bénévoles du littoral.

Les demandes de subventions qui seront formulées en 2010 pour la nouvelle convention avec l'État devront impérativement être accueillies avec la meilleure attention.

III.- LES GENS DE MER ET L'ENSEIGNEMENT MARITIME - ACTION N°2

Afin de rendre plus sûres les activités maritimes et prendre en charge les risques spécifiques d'un secteur où le taux d'accident du travail est deux fois et demi supérieur à celui des autres secteurs, différentes actions sont prises en charge par les pouvoirs publics, tant au niveau de la formation que de la prévention.

En 2005, l'économie maritime française comptait 315 000 emplois directs, dans le commerce, la pêche, la marine nationale, les constructions nautiques, les services. Le tourisme littoral représentait pour sa part 240 000 emplois. Les marins inscrits représentaient 46 497 personnes dont 60 % ayant une activité pêche.

L'action n°2 *Gens de mer et enseignement maritime* est mise en œuvre par les quatre écoles de la marine marchande (EMM), par les douze lycées professionnels maritimes (LPM), par le service de santé des gens de mer (SSGM)

et par l'inspection du travail maritime (ITM). L'action sanitaire et sociale s'appuie aussi sur l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM), sur les ministères chargés du travail, de la défense et de la santé, ainsi que sur l'Institut maritime de prévention.

A.- LES CRÉDITS DEMANDÉS POUR 2008

Les demandes de crédits pour 2008 sont de 10,7 millions d'euros, en autorisations d'engagement comme en crédits de paiements, soit une diminution de 2,4 % par rapport à 2007.

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT ET CRÉDITS DE PAIEMENT DE L'ACTION N°2 GENS DE MER ET ENSEIGNEMENT MARITIME - LFI 2007 ET PLF 2008

(en euros)

AE=CP euros		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Prévisions FDC et ADP	TOTAL GÉNÉRAL
Action n° 2 Gens de mer et enseignement maritime	2007	353 105		10 560 500	10 913 605		10 913 605
	2008	603 000	82 000	9 970 500	10 655 500		10 655 500
	Δ(%)	+70,8%		-5,6%	-2,4%		-2,4%

B.- DES BESOINS SPÉCIFIQUES DE FORMATION ET DE PROTECTION SOCIALE

Les demandes de crédits pour la formation initiale en 2008 correspondent principalement à des subventions pour les établissements de formation secondaire (4,34 millions d'euros) et de formation supérieure (2,49 millions d'euros), en autorisations d'engagement comme en crédits de paiement.

DEMANDES DE CRÉDITS POUR L'ACTION N°2 GENS DE MER ET ENSEIGNEMENT MARITIME

(en millions d'euros)

2008	Titre 3 Dépenses de fonctionnement		Titre 5 Dépenses d'investissement		Titre 6 Dépenses d'intervention	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Formation initiale	0,2	0,2	0,08	0,08	6,83	6,83
Formation continue					1,24	1,24
Gens de mer	0,4	0,4			1,90	1,90

Les demandes de crédits pour la formation continue, soit 1,2 million d'euros (AE=CP) correspondent à la rémunération des stagiaires.

Les demandes de crédits de fonctionnement pour les gens de mer (marins, soit les personnes occupant un emploi permanent relatif à la marche, à la conduite,

à l'entretien et à l'exploitation du navire, et personnes employées à quelque titre que ce soit à bord de navires), s'élèvent à 1,94 million d'euros.

Il s'agit d'abord de dépenses pour l'amélioration des systèmes informatiques de gestion des dossiers médicaux des marins.

Mais il s'agit aussi et surtout de dépenses de protection sociale, pour le paiement des cessations anticipées d'activité et des allocations compensatrices de revenu et pour le soutien au centre de consultation médical maritime, à des associations œuvrant dans le domaine maritime et aux syndicats de navigants du commerce.

IV.- LA FLOTTE DE COMMERCE – ACTION N°3

L'action des pouvoirs publics pour la flotte de commerce vise à renforcer l'efficacité économique et sociale des entreprises de transport maritime soumises à la concurrence internationale, à créer les conditions d'un accroissement durable de leur compétitivité, à maintenir et à développer les activités maritimes dont le centre de décision effectif est situé sur le territoire français.

A.- LES DEMANDES DE CRÉDITS POUR L'ACTION N°3 FLOTTE DE COMMERCE

Les demandes de crédits pour l'action n° 3 Flotte de commerce correspondent aux remboursements de charges de retraite de la Compagnie générale maritime et financière et à des subventions relatives aux exonérations ou aux remboursements de charges sociales patronales des différentes catégories d'armateurs.

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT ET CRÉDITS DE PAIEMENT DE L'ACTION N°3 FLOTTE DE COMMERCE - LFI 2007 ET PLF 2008

(en euros)

AE=CP euros		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Prévisions FDC et ADP	TOTAL GÉNÉRAL
Action n° 3 Flotte de commerce	2007			73 515 795	73 515 795		73 515 795
	2008			75 290 000	75 290 000		75 290 000
	Δ(%)				+2,4%		+2,4%

L'État rembourse à la **Compagnie Générale Maritime et Financière** (CGMF) les charges spécifiques de retraite et d'accident du travail des **personnels sédentaires** de l'ancienne Compagnie générale maritime (CGM). Les dotations inscrites en lois de finances pour ces remboursements ont été de 15,50 millions d'euros pour 2006 et de 15,20 millions d'euros pour 2007. La dépense prévue pour 2008 est de 14,90 millions d'euros.

Par ailleurs, en 1998 a été mis en place un dispositif de remboursement des contributions sociales patronales afférentes aux **risques vieillesse, maladie et accidents du travail** versés à l'ENIM ou aux URSSAF par les entreprises qui emploient des personnels navigant sur des **navires de commerce** battant pavillon français soumis à la **concurrence internationale**. Ce dispositif a été étendu en 2000 aux contributions **d'allocations familiales et de chômage** (ASSEDIC).

La loi du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français (RIF) a institué, à compter du 1er janvier 2006, une **exonération à 100 % des charges patronales ENIM** pour les équipages embarqués à bord des navires de commerce battant pavillon français affectés à des activités de transports maritimes soumises à titre principal à une concurrence internationale effective. Le dispositif de remboursement pour les armements qui emploient des navigants affiliés aux URSSAF a été maintenu.

Une cinquantaine d'entreprises bénéficient de l'exonération ou du remboursement de leurs charges patronales ENIM ou URSSAF pour leurs navigants éligibles. Ces allègements de charges sociales concernaient en 2006 l'emploi de plus de 11 000 marins (base ENIM) et en particulier ceux des navires à passagers des quatre grands armateurs français : SNCM, Brittany-ferries, SeaFrance et Compagnie méridionale de navigation.

La loi de finances pour 2007 a introduit, à compter du 1er janvier 2007, une exonération des cotisations **d'allocations familiales et des contributions patronales** à l'allocation d'assurance contre le **risque de privation d'emploi** dues par les employeurs, pour les équipages qu'elles emploient à bord de navires de transport de **passagers**. Cette exonération concerne les entreprises d'armement maritime à passagers bénéficiant de l'exonération des charges sociales patronales prévue à l'article 10 de la loi du 3 mai 2005 relative au Registre international français.

ALLÈGEMENTS DE CHARGES SOCIALES POUR LA FLOTTE DE COMMERCE

(en millions d'euros)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
CGMF	16,16	16,10	15,80	15,50	15,20	14,9
Charges sociales ENIM, AF, ASSEDIC	45,96	44,00	44,00	57,21	58,31	60,39
TMCD (prog. TTM en 2006)	1,00	2,00	1,00	-	-	
Chapitre 45-35	63,12	62,19	60,80	-	-	
Total action n° 3 Flotte de commerce	-	-	-	72,71	73,51	75,29

Pour 2008, les dépenses de soutien à la flotte sous forme d'allègement des charges sociales sont estimées à 75,29 millions d'euros.

B.- LE REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS

Pour lutter contre la concurrence des pavillons de complaisance et des armements des pays émergents, la France a successivement créé, en 1987, le registre des Terres australes et antarctiques françaises, puis, en 2005 du registre international français.

Ces mesures ont contribué à enrayer le déclin de la flotte de commerce française.

1.- Le registre des Terres australes et antarctiques françaises – 1987-2006

Le registre des Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF) a été créé en 1987 pour remédier à la diminution constante de la flotte de commerce sous pavillon français dans un contexte international de libéralisation et de création par de nombreux États de seconds registres très compétitifs.

La proportion de navires immatriculés au registre TAAF a connu une progression constante les dix années suivant la création du registre en 1987, puis s'est stabilisée.

A la date du 1^{er} janvier 2006, 92 navires de commerce de plus de 100 unités de jauge brute effectuant des relations internationales et totalisant 4,6 millions d'unités de jauge brute et 6,3 millions de tonnes de port en lourd¹ étaient immatriculés au registre des TAAF.

Cette flotte était composée essentiellement de pétroliers et de porte-conteneurs mais aussi de navires rouliers et de transporteurs spécialisés représentant 43 % du nombre d'unités et 94 % de la capacité de transport de l'ensemble de la flotte française. Les navires à passagers étaient exclus de l'immatriculation au registre TAAF. A ces 92 navires de commerce s'ajoutaient 136 navires de plus petite taille composés essentiellement de navires de travail et de service opérant sur les champs pétrolifères.

Malgré ses avantages, le registre des TAAF souffrait néanmoins d'un déficit de compétitivité et présentait des fragilités juridiques. Le rattachement à un territoire non communautaire le privait du droit d'effectuer des opérations de cabotage dans les autres États membres de l'Union européenne.

2.- Le registre international français

Sur la base d'une réflexion confiée au sénateur Henri de Richemont, la loi n°2005-412 du 3 mai 2005 a permis la création du Registre international français (RIF) qui se substitue progressivement au registre des TAAF.

¹ t.p.l: quantité de tonnes qu'un navire peut transporter.

Le RIF est opérationnel depuis février 2006 et les navires de commerce et de la flotte de services du registre des TAAF ont été progressivement transférés au registre RIF. Le registre TAAF n'a en effet plus vocation à l'immatriculation de navires de commerce à compter du 3 mai 2007, soit 2 ans après la publication de la loi RIF.

Au 1^{er} août 2007, le RIF comptait 248 navires représentant un tonnage de 5 millions d'unités de jauge brute dont 98 navires de la flotte de commerce et 150 navires de la flotte de travail et de service. 196 navires sont issus du transfert du registre TAAF vers le RIF et 42 sont des entrées de navires directement au RIF dont 38 navires neufs.

Environ 2700 marins français naviguent à bord de l'ensemble des navires immatriculés au registre des TAAF puis transférés au RIF soit près de 25 % de l'effectif global, représentant plus des trois quarts des officiers français. La situation du registre se heurte à la pénurie actuelle d'officiers qui touche l'ensemble du monde.

La flotte de commerce française a moins de huit ans de moyenne d'âge. Le savoir-faire des armements français est reconnu. La qualité du pavillon français au regard de la sûreté, le professionnalisme des marins, le respect de normes sociales élevées constituent des garanties dans un monde du transport maritime fortement marqué par la déréglementation.

C.- LE QUIRAT ET LE GIE

Les aides fiscales apportées à la flotte de commerce depuis 1995 ont pris appui tour à tour sur le quirat et sur les GIE, avec, pour ce dernier, une première version en vigueur de 1998 à 2005 et une deuxième version adoptée en 2007.

1.- Le régime fiscal des quirats

En vigueur du 5 juillet 1996 au 15 septembre 1997, le dispositif du quirat concernait l'acquisition de parts de copropriétés de navires de commerce. Sur cette période 61 navires ont été agréés. Le dispositif quirataire a été supprimé fin 1997 et remplacé par le GIE fiscal en 1998.

Les projets, qui portaient principalement sur des navires de travaux et de services et sur de petites unités n'ont eu qu'un effet limité sur la flotte des navires de transport. Le coût de ce dispositif, instauré par la loi du 5 juillet 1996, s'était avéré très élevé pour les finances publiques.

2.- Le GIE fiscal de 1998

Le dispositif du GIE fiscal régit par les articles 39 C et 39 CA du code général des impôts créés par la loi n°98-546 du 2 juillet 1998, permettant l'acquisition, par des investisseurs formant un groupement d'intérêt économique,

d'un bien à donner en location pendant sa durée normale d'amortissement a été remplacé depuis le 1^{er} janvier 2007 par un nouveau dispositif de même nature.

Le dispositif fiscal de 1998, qui nécessitait un agrément du ministre chargé du budget, concernait les biens meubles amortissables pendant au moins 8 ans. Les avantages reposaient sur un amortissement dégressif majoré et, pour les navires, sur l'absence d'imposition sur les plus-values de cession.

3.- Le GIE fiscal de 2007

Une procédure a été ouverte en décembre 2004 par la Commission européenne au motif que le GIE fiscal pouvait constituer une aide d'État. La simplification et la clarification apportées en loi de finances rectificative pour 2005 n'ont pas convaincu, de sorte que la Commission a conclu en décembre 2006 qu'il s'agissait bien d'une aide d'État.

Un nouveau dispositif d'aide à l'investissement a été mis en place par l'article 77 de la loi de finances rectificative pour 2006.

Ce nouveau dispositif fiscal permet l'acquisition, par des investisseurs regroupés dans des structures fiscalement transparentes de personnes tel un groupement d'intérêt économique ou une SNC, d'un bien à donner en location pendant sa durée normale d'amortissement.

Le dispositif repose sur la possibilité de déduire les déficits, nés de l'amortissement dégressif du bien mis en location, des résultats imposables des autres activités des membres du GIE, dès lors que le bien est exploité ou situé dans l'espace économique européen.

L'avantage fiscal consenti peut être évalué autour de 15 à 18 % du montant de l'investissement, l'avantage rétrocédé à l'utilisateur étant fixé librement par les membres du GIE.

V.- L'ACTION INTERMINISTÉRIELLE DE LA MER – ACTION N°4

Pour exercer la souveraineté nationale sur les eaux intérieures ou territoriales, sur la zone contiguë dans les domaines douanier, fiscal et sanitaire, et sur la zone économique exclusive - jusqu'à 200 milles au large -, l'État met en œuvre une politique interministérielle dite action civile de l'État en mer (AEM).

Au total, l'action n° 4 *action interministérielle de la mer* porte sur une zone de plus de 10 millions de km² en métropole et outre-mer, y compris les Terres australes et antarctiques françaises.

Au niveau opérationnel, l'action civile de l'État en mer est coordonnée localement par le représentant de l'État en mer et au niveau national par le secrétariat général de la Mer. Les 42 missions assignées à l'AEM sont prises en

charge par une dizaine de ministères qui interviennent aux côtés du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. Les affaires maritimes participent à trente-six des quarante-deux actions, dont quinze en tant qu'administration de coordination.

Les principales politiques mises en œuvre sont le contrôle et la surveillance des activités maritimes et des pêches maritimes, la réglementation et lutte contre les pollutions maritimes (POLMAR) et le développement de la navigation de plaisance.

A.- LES CRÉDITS DEMANDÉS POUR 2008

Les demandes d'autorisations d'engagement pour 2008 sont de 8,7 millions d'euros, en diminution de 10,7 % par rapport à 2007.

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT DE L'ACTION N°4 ACTION INTERMINISTÉRIELLE DE LA MER – LFI 2007 ET PLF 2008

(en euros)

		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Total	Prévisions FDC et ADP	TOTAL GÉNÉRAL
Action n° 4 Action interministérielle de la mer	2007	6 078 628	3 698 399	9 777 027	350 775	10 127 802
	2008	6 648 668	2 077 519	8 726 187	753 000	9 479 187
	Δ(%)	+9,4%	-43,8%	-10,7%	+114,7%	-6,4%

Les demandes de crédits de paiement pour 2008 correspondent à 10 millions d'euros, en augmentation de 2,1 % par rapport à 2008.

CRÉDITS DE PAIEMENT DE L'ACTION N°4 ACTION INTERMINISTÉRIELLE DE LA MER – LFI 2007 ET PLF 2008

(en euros)

		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Total	Prévisions FDC et ADP	TOTAL GÉNÉRAL
Action n° 4 Action interministérielle de la mer	2007	6 078 628	3 698 399	9 777 027	350 775	10 127 802
	2008	6 641 500	3 240 340	9 981 850	753 000	10 734 850
	Δ(%)	+9,3%	-12,4%	+2,1%	+114,7%	+6,0%

Des contributions de fonds de concours devraient représenter 0,75 million d'euros, représentant des participations communautaires et étrangères au financement d'actions relatives à la qualité et à la sécurité des transports maritimes, à l'emploi et à la formation des marins.

Le dispositif de contrôle et de surveillance des affaires maritimes a pour mission la surveillance et le contrôle des pêches, de la navigation et des activités

de plaisance, ainsi que la prévention des pollutions, l'assistance et le sauvetage en mer. Ce dispositif se compose d'un dispositif hauturier de cinq bâtiments de plus de 30 mètres et d'un réseau d'unités littorales des affaires maritimes (ULAM) gérant à l'échelon départemental, à terre et en mer, les activités maritimes et disposant de moyens nautiques et terrestres.

DEMANDES DE CRÉDITS POUR L'ACTION N°4 ACTION INTERMINISTÉRIELLE DE LA MER

(en millions d'euros)

2008	Titre 3 Dépenses de fonctionnement		Titre 5 Dépenses d'investissement	
	AE	CP	AE	CP
Dispositif de contrôle et de surveillance	5,3	5,3	1,04	1,34
Polmar	0,79	0,79	1,03	1,89

Les crédits demandés pour POLMAR sont relatifs à l'amélioration de la préparation de la lutte contre les pollutions marines sur le littoral.

B.- LES INDEMNISATIONS RELATIVES AUX NAUFRAGES DE L'ERIKA ET DU PRESTIGE

1.- Les indemnités consécutives au naufrage de l'Erika

La pollution causée par le naufrage du pétrolier *Erika* le 13 décembre 1999 a touché le littoral de cinq départements.

Le préjudice de l'État s'élève à 195,5 millions d'euros, dont 9,8 millions de dépenses sur budget des administrations, 169,1 millions pour le fonds d'intervention POLMAR. Les dépenses des collectivités territoriales ont représenté 19,2 millions d'euros. Le dispositif d'avance a engagé 16,5 millions d'euros.

En mai 2007, 7 003 demandes d'indemnisation avaient été déposées devant le FIPOL pour un montant global de 387,7 millions d'euros.

A cette date, 98,4 % de ces demandes ont été évaluées, 15 % d'entre elles ont été rejetées et 128,1 millions d'euros d'indemnisation ont été versés pour un peu plus de 82 % des demandes évaluées.

Environ 800 demandeurs, dont l'État, ont engagé des actions en justice à l'encontre du propriétaire du navire, de son assureur et du FIPOL.

Une centaine de demandes, totalisant 58,5 millions d'euros, reste à ce jour pendante devant les différents tribunaux civils (principalement celles des paludiers). Les autres ont fait l'objet soit, d'accords amiables, soit de jugements qui ont été exécutés.

2.- Les indemnisations relatives au naufrage du Prestige

La pollution causée par le naufrage du pétrolier *Prestige* le 19 novembre 2002 a touché le littoral de treize départements.

Le préjudice est arrêté à la somme de 67,5 millions d'euros, dont 14,6 millions d'euros de dépenses des administrations, 52,9 millions d'euros de dépenses imputées sur le fonds POLMAR, 2 millions de remboursement des collectivités territoriales.

La demande d'indemnisation de l'État s'élève à 67,5 millions d'euros, celle des collectivités territoriales à 10,5 millions, des ostréiculteurs à 9 millions et du secteur du tourisme à 25,3 millions d'euros.

VI.- LE SOUTIEN AU PROGRAMME – ACTION N°5

L'action n°5 *Soutien au programme* regroupe les crédits contribuant aux politiques transversales des affaires maritimes, à savoir les crédits ne pouvant être affectés spécifiquement à une des quatre actions précédentes et les crédits de soutien logistique aux services des affaires maritimes.

Les demandes de crédits pour 2008, s'élèvent, en autorisations d'engagement comme en crédits de paiement à 10,6 millions d'euros, en augmentation de 3,5 % par rapport à 2007.

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT ET CRÉDITS D'ENGAGEMENT DE L'ACTION N°5 *SOUTIEN AU PROGRAMME – LFI 2007 ET PLF 2008*

(en euros)

AE=CP		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Prévisions FDC et ADP	TOTAL GÉNÉRAL
Action n°5 Soutien au programme	2007	9 671 197	650 000		10 321 197	610 000	10 931 197
	2008	9 996 197	690 000		10 686 197	710 000	11 396 197
	Δ(%)	+3,4%	+6,2%		+3,5%	+16,4%	+4,3%

Les dépenses de fonctionnement sont relatives au centre de formation et de documentation des affaires maritimes, aux études informatiques, aux paiements de loyers, au fonctionnement des services centraux et à l'entretien immobilier courant.

Les dépenses d'investissement concernent la rénovation du parc immobilier.

DEMANDES DE CRÉDITS POUR L'ACTION N°5 SOUTIEN AU PROGRAMME

(en millions d'euros)

2008	Titre 3 Dépenses de fonctionnement		Titre 5 Dépenses d'investissement	
	AE	CP	AE	CP
Dépenses de fonctionnement autres que de personnel	9,996	9,996	-	-
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	-	-	0,69	0,69

VII.- LE « TROISIÈME PAQUET » LÉGISLATIF EUROPÉEN DE SÉCURITÉ MARITIME

La Commission européenne a élaboré, à la suite des « paquets » Erika I et Erika II, un nouveau paquet législatif dit Erika III, avec pour objectif de résoudre les questions en suspens relatives à la sécurité maritime, notamment à l'inspection des navires (rôle de l'État du pavillon et contrôles au titre de l'État du port), aux systèmes de surveillance du trafic maritime, aux accidents de mer, aux dédommagements, aux sociétés de classification, ainsi qu'aux conditions de travail des marins.

À l'occasion d'une réunion de consultation des États membres le 21 février 2005, la Commission a présenté un « paquet » constitué de sept textes législatifs. L'ensemble des mesures a été officiellement présenté aux commissaires européens le 14 septembre 2005 et est passé en première lecture au Parlement européen (mars 2007).

Depuis, le projet de refonte de la directive 2002/59/CE relative au suivi du trafic a fait l'objet d'un accord politique au Conseil des ministres de juin 2007, de même que les projets de directives sur le contrôle par l'État du port et sur les enquêtes après accidents. Le projet de règlement sur l'indemnisation des victimes en cas d'accident maritime a, quant à lui, fait l'objet d'un rapport d'étape, un accord politique n'ayant jusqu'ici pu aboutir, en raison notamment de questions en suspens sur l'indemnisation des victimes en cas d'attentats terroristes.

Le Parlement européen veut négocier globalement le paquet Erika III, ce qui repousserait son adoption à la fin 2008, voire au premier semestre 2009.

Les conditions du contrôle par l'État du pavillon seront renforcées. À terme, la démonstration de la qualité d'un pavillon par le biais d'audits devrait permettre de diminuer le nombre de contrôles par l'État du port dans le cadre du futur régime d'inspection.

Une proposition de directive porte sur les sociétés de classification pour pallier les faiblesses constatées au niveau du processus d'inspection et de certification de la flotte communautaire, malgré les dispositions prévues par la directive 94/57/CE.

La Commission souhaite par ailleurs amender la directive 95/21/CE relative au contrôle par l'État du port qui prévoit une inspection renforcée obligatoire tous les ans pour les navires à risque à l'entrée des ports de l'UE et élargit la procédure de bannissement aux navires qui auront été immobilisés plus de deux fois au cours des deux années précédentes et dont le pavillon figure sur une liste noire publiée par le Mémoire d'entente de Paris.

La Commission souhaite modifier la directive 2002/59/CE, entrée en vigueur le 5 février 2004, qui vise à mieux surveiller et contrôler le trafic qui transite au large des côtes et à intervenir plus efficacement en cas de situation critique en mer. Elle prévoit, à ce titre, l'équipement d'un système d'identification automatique (AIS) et de boîtes noires sur les navires, comme dans le secteur aérien, et la mise en place de lieux de refuge pour les navires en difficulté.

A l'instar du dispositif régissant la conduite d'enquêtes dans le domaine de l'aviation civile, l'objectif est également d'améliorer la sécurité maritime en prévoyant des lignes directrices claires à l'échelle communautaire concernant l'exécution d'enquêtes techniques après événement de mer.

La Commission souhaite apporter une réponse aux différences d'indemnisation des passagers en cas d'accidents en mer ou sur les voies fluviales et milite pour une harmonisation entre les différents modes de transport.

L'objectif de la dernière proposition est de responsabiliser davantage les propriétaires de navires afin d'assurer une meilleure prévention des dommages. Elle prévoit notamment des niveaux d'indemnisation suffisamment élevés pour couvrir la plupart des cas de figure et des obligations en matière d'assurance obligatoire avec action directe dans le cadre d'un dispositif de certification.

CHAPITRE VI.- AMÉNAGEMENT, URBANISME ET INGÉNIERIE PUBLIQUE (PROGRAMME N°113) ET INFORMATION GÉOGRAPHIQUE ET CARTOGRAPHIQUE (PROGRAMME N°158)

La géographie, l'aménagement du territoire et l'urbanisme prédéterminent une grande partie des usages des transports. Par ailleurs, d'une importance capitale dans les transports, l'information géographique est aujourd'hui révolutionnée par la numérisation, l'internet et les nouveaux services de positionnement par satellite dont le rôle devient décisif dans un nombre d'application croissant.

C'est pourquoi le présent rapport traite des deux programmes n°113 *Aménagement, urbanisme et ingénierie publique* et n°159 *Information géographique et cartographique*.

I.- AMÉNAGEMENT, URBANISME ET INGÉNIERIE PUBLIQUE (PROGRAMME N°113)

Le programme n°113 *Aménagement, urbanisme et ingénierie publique* (AUIP) a pour objectifs principaux de favoriser l'aménagement durable des territoires, de mener à bien les grandes opérations d'urbanisme initiées par l'État, d'exercer les missions et responsabilités de l'État en matière de planification ou d'application du droit des sols et d'apporter un soutien technique ou opérationnel à d'autres ministères (au titre des constructions publiques notamment) et un appui technique aux collectivités territoriales aussi bien en matière d'urbanisme, d'application du droit des sols que de prestations d'ingénierie au titre de la solidarité nationale envers les petites communes ou en synergie avec la mise en œuvre des politiques prioritaires de l'État.

La réalisation de ces objectifs s'appuie essentiellement sur la mobilisation de ressources humaines (17 042 équivalents temps plein travaillé) qui relèvent du programme n°217 *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables* de la mission à laquelle le programme AUIP appartient.

Outre ces moyens en personnels que lui apporte le programme n°217, le présent programme est doté de moyens budgétaires que l'État consacre à des interventions ciblées sur des territoires prioritaires (grandes opérations d'urbanisme notamment), au renforcement des politiques foncières, de planification et d'aménagement portées par les collectivités locales et au soutien des réseaux professionnels.

Le programme n°113 porte enfin les crédits correspondant aux fonctions supports dédiées (études, communication, contentieux...). A noter que les moyens de fonctionnement indivis (loyers, fluides...) ou communs à tous les programmes

sectoriels (action sociale, fonctions d'état-major...) sont regroupés, en vue de faire des économies d'échelle, sur le programme n°217 précité.

A.- LES CRÉDITS DEMANDÉS POUR 2008

Pour 2008, la dotation demandée pour le programme n°113 *Aménagement, urbanisme et ingénierie publique* est de 63 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement, en diminution de 6,75 % par rapport à l'exercice précédent.

Il est prévu que le programme bénéficie du rattachement d'importantes ressources extrabudgétaires (10,41 millions d'euros en autorisations d'engagement et 16,61 millions d'euros en crédits de paiement) qui seront consacrées principalement au financement de projets relevant des grandes opérations d'urbanisme sous l'égide du secrétariat général aux grandes opérations d'urbanisme.

SYNTHÈSE DES DONNÉES BUDGÉTAIRES LFI 2007 ET PLF 2008 AU FORMAT 2008

(en euros)

Programme n°113 Aménagement, urbanisme et ingénierie publique	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Prévisions de fonds de concours AE	Prévisions de fonds de concours CP
2007	67 555 200	67 555 200	5 453 500	10 787 175
2008	63 000 000	63 000 000	10 410 000	16 610 000
variation (%)	-6,7%	-6,7%	+90,9%	+54,0%

Les crédits du programme AUIP se répartissent entre l'action n°1 *Urbanisme, aménagement et planification* et l'action n°6 *Soutien au programme*. En effet, le regroupement sur le programme n°217 des effectifs et des moyens de fonctionnement indivis ou communs conduit à ne pas doter l'action n°4 *Appui technique aux collectivités et aux tiers* et l'action n°6 *Appui technique aux autres ministères*.

B.- LES EFFECTIFS DU PROGRAMME N°113

Les dépenses de personnel du programme n°113 *Aménagement, urbanisme et ingénierie publique* sont retracées dans l'action n°13 du programme n°217 *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables*.

Les effectifs de 17 042 ETPT sont ceux de la direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction (DGUHC) et des services

déconcentrés - directions régionales de l'équipement (DRE), directions départementales de l'équipement (DDE) et CETE (centres d'études techniques de l'équipement) – agissant dans les domaines de l'urbanisme, de l'aménagement et de l'ingénierie d'appui territorial.

EFFECTIFS DU PROGRAMME AMÉNAGEMENT, URBANISME ET INGÉNIÉRIE PUBLIQUE

	2008
Autorisations d'engagement =Crédits de paiement (euros)	822 771 591
ETPT	17 042
<i>dont :</i>	
<i>Compétences et responsabilités propres de l'État dans les domaines de l'aménagement et de l'urbanisme</i>	24,0 %
<i>Prestations techniques apportées aux collectivités locales</i>	65,8 %
<i>Appui technique aux autres administrations de l'État</i>	10,2 %

24 % des ETPT correspondent aux compétences et aux responsabilités propres de l'État. Il s'agit, d'une part, de l'élaboration des documents d'urbanisme de la compétence de l'État et de la participation à l'élaboration de ceux qui relèvent de l'initiative des collectivités territoriales, et, d'autre part, d'études sur l'aménagement du territoire. Les agents du programme participent également aux missions de réglementation des usages de l'eau, de gestion du domaine fluvial navigable ou non, de prévision des inondations, de prévention des risques naturels et technologiques, et d'élaboration et mise en œuvre des plans de traitement des déchets.

66 % des agents du programme se consacrent aux prestations apportées aux collectivités territoriales, dans les domaines du conseil, de l'assistance technique de l'État au titre de la solidarité et de l'aménagement du territoire (ATESAT). Certains d'entre eux sont mis à disposition pour l'application du droit des sols ou l'élaboration des documents d'urbanisme ou assurent des missions d'ingénierie dans le champ concurrentiel.

Enfin, 10 % des agents assistent les ministères et leurs établissements publics pour la réalisation de leurs projets immobiliers.

C.- LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

Le programme n°113 Aménagement, urbanisme et ingénierie publique se voit assigner six objectifs et treize indicateurs.

1.- L'équilibre de l'aménagement du territoire

Le premier objectif est l'aménagement équilibré du territoire. La planification est un outil essentiel pour y parvenir. La loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) a appelé à une relance des politiques locales d'aménagement et de développement durable du territoire. L'État conduit ses propres opérations de planification pour les grands territoires avec des démarches de type directive territoriale d'aménagement (DTA) ou est associé à l'élaboration de grands schémas directeurs, comme celui de l'Île-de-France, (SDRIF). Le rôle de l'État est aussi d'apporter son assistance aux collectivités territoriales pour la conduite de projets et l'ingénierie territoriale.

Les indicateurs correspondants mesurent le taux de réalisation de schémas directeurs et de schémas de cohérence territoriale (SCOT) dans les zones urbaines et les zones littorales considérées comme particulièrement sensibles.

INDICATEURS DE PERFORMANCE DE L'OBJECTIF N°1 PROMOUVOIR L'AMÉNAGEMENT ÉQUILIBRÉ DU TERRITOIRE

Numéro de l'indicateur	2005	2006 Réalisation	2007 Prévision actualisée	2008 Cible
1.1 Taux de pénétration de la planification dans les territoires urbains dont ceux concernés par une façade littorale				
Taux global de pénétration de la planification dans les territoires urbains - %	36	43	52	58
Dont territoires concernés par une façade littorale - %	12	18	33	38
1.2. Taux de pénétration de la planification dans les grands territoires (directive territoriale d'aménagement DTA) - %				
	35	38	45	45

Il est considéré qu'à l'horizon 2010, 80 % des territoires urbains et 38 % des territoires possédant une façade littorale devront être dotés d'un schéma de planification. Après une amélioration de 9 points pour les territoires urbains, de 2006 à 2007, et de 7 points pour les zones littorales, les améliorations ciblées sont, respectivement, de 6 et 5 points en 2008. On peut se demander si le ralentissement du progrès est dû à un relâchement des efforts ou au fait que les zones restant à couvrir sont les plus difficiles à traiter.

Le deuxième indicateur porte sur le taux de planification dans les grands territoires concernés par les directives territoriales d'aménagement (DTA). L'objectif fixé est que l'ensemble des DTA soit approuvé. Il serait sans doute plus éclairant de mesurer le taux de réalisation de DTA par rapport à l'ensemble des zones pouvant relever d'un tel schéma.

2.– L'organisation de l'espace

Le deuxième objectif est d'optimiser l'organisation de l'espace. L'indicateur est un indice représentatif de la proportion de logements construits sur la base de plans locaux d'urbanisme, de plans d'occupation des sols et des cartes communales.

INDICATEUR DE PERFORMANCE DE L'OBJECTIF N°2 CONTRIBUER A UNE MEILLEURE ORGANISATION DE L'OCCUPATION DE L'ESPACE

Numéro de l'indicateur	2005	2006 Réalisation	2007 Prévision actualisée	2008 Cible
2.1. Indice de maîtrise spatiale du développement urbain - %	81,4	83,1	88	90

3.– Les pôles de développement urbain

Le troisième objectif porte sur l'intérêt des pôles de développement urbain d'intérêt national en termes d'investissements privés générés, d'emplois et de logements créés. Le ralentissement observé témoigne de l'arrivée à maturité des opérations d'intérêt national. On peut regretter que les indicateurs retenus ne mesurent que des valeurs absolues, sans référence à des politiques alternatives.

INDICATEURS DE PERFORMANCE DE L'OBJECTIF N°3 SOUTENIR DES PÔLES DE DÉVELOPPEMENT URBAIN D'INTÉRÊT NATIONAL

Numéro de l'indicateur	2005	2006 Réalisation	2007 Prévision actualisée	2008 Cible
3.1. Effet de levier de l'investissement public au sein des pôles de développement urbain d'intérêt national : montant de l'investissement privé généré par euro public investi par l'État				
Pour les villes nouvelles et l'établissement public pour l'aménagement de la Défense – montant en euros	100	90	100	135
Pour les opérations de redynamisation urbaine – montant en euros	120	201	106	120
3.2. Création brute d'emplois au sein de ces pôles – nombre d'emplois	13 524	12 241	26 242	14 822
3.3. Nombre de logements créés chaque année au sein de ces pôles	9 880	10 811	9 502	8 894

4.– La qualité de service

Le quatrième objectif a trait à la qualité du service dans la délivrance des autorisations d'urbanisme. On notera que le premier indicateur doit être modifié suite à la réforme de la procédure d'obtention du permis de construire.

**INDICATEURS DE PERFORMANCE DE L'OBJECTIF N°4
ASSURER AUX USAGERS ET AUX COLLECTIVITÉS LOCALES UN SERVICE DE QUALITÉ
DANS LA DÉLIVRANCE DES AUTORISATIONS D'URBANISME**

Numéro de l'indicateur	2005	2006 Réalisation	2007 Prévision actualisée	2008 Cible
4.1. Indicateur de respect des délais dans la délivrance des autorisations d'urbanisme – nb de départements dont le taux de respect des délais est supérieur à 80 % puis nb de demandes de permis de construire sans actions au bout du premier mois	68	65		
4.2. Indicateur de sécurité juridique - %	32	19	25	24
4.3. Taux de satisfaction des élus en matière d'instruction des actes pour l'application du droit des sols - %	81	81	81	85

Le deuxième indicateur, portant sur la sécurité juridique, correspond au pourcentage d'annulation des actes instruits par les directions départementales de l'équipement (DDE) pour les permis de construire et les déclarations de travaux. Le troisième indicateur sur le taux de satisfaction des élus dans le cas de mise à disposition des DDE pour les actes instruits pour le compte des communes.

5.– Le soutien aux collectivités territoriales

Le cinquième objectif du programme est le soutien aux collectivités territoriales pour l'ingénierie, en privilégiant l'ingénierie de solidarité par rapport à l'ingénierie du champ concurrentiel et l'assistance à la maîtrise d'ouvrage aux petites communes dans le cadre de politiques publiques prioritaires.

INDICATEURS DE PERFORMANCE DE L'OBJECTIF N°5 APPORTER AUX COLLECTIVITÉS UNE ASSISTANCE POUR LEUR PERMETTRE D'EXERCER LEURS COMPÉTENCES EN PRIVILÉGIANT L'ASSISTANCE A MAÎTRISE D'OUVRAGE ET L'AIDE AUX PETITES COMMUNES

Numéro de l'indicateur	2005	2006 Réalisation	2007 Prévision actualisée	2008 Cible
5.1. Indicateur de satisfaction des élus pour les prestations de l'État en ingénierie d'appui territorial - %	88	88	90	90
5.2. Part de l'ingénierie de solidarité dans les interventions pour le compte de tiers - %	67	72,6	74	72
5.3. Part des missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage au regard du total des missions d'ingénierie d'appui territorial - %	40,6	43,7	45	47

6.- L'aide aux autres ministères

Le sixième objectif est relatif à l'efficacité de l'aide apportée par les services du ministère de l'Écologie, de l'aménagement et du développement durables, aux autres ministères pour leurs opérations de construction. L'objectif pour 2008 est la stabilisation du coût du service ainsi apporté, comparé au montant de l'opération.

INDICATEURS DE PERFORMANCE DE L'OBJECTIF N°6 *APPORTER AUX AUTRES SERVICES DE L'ETAT, DANS UN CADRE CONTRACTUEL NÉGOCIE, UNE ASSISTANCE POUR LEUR PERMETTRE DE CONDUIRE LEURS PROGRAMMES IMMOBILIERS*

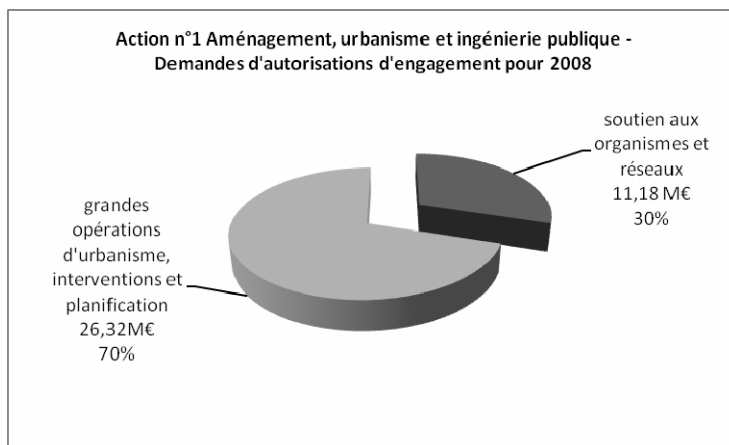
Numéro de l'indicateur	2005	2006 Réalisation	2007 Prévision actualisée	2008 Cible
6.1 Coût des prestations des services de l'équipement rapporté au montant des opérations - %	1,1	3,1	3	3

D.- L'ACTION N°1 *URBANISME, AMÉNAGEMENT ET PLANIFICATION*

Des dotations de 37,5 millions d'euros en autorisations d'engagement, contre 41,56 millions d'euros en 2007, et de 38 millions d'euros en crédits de paiement, contre 43 millions d'euros en 2007 sont demandées pour l'action n°1 *Urbanisme, aménagement et planification*.

Cette dotation se répartit en deux unités de budgétisation, l'une consacrée au soutien aux organismes et réseaux professionnels, l'autre dédiée aux grandes opérations d'urbanisme, aux interventions foncières et à la planification.

Le graphique suivant illustre la répartition des crédits.



Les moyens mobilisés en 2008 par l'État pour soutenir les organismes et les réseaux professionnels devraient être de 11,18 millions d'euros en

autorisations d'engagement comme en crédits de paiement, en augmentation de 4,5 % par rapport à l'exercice 2007.

**AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT DU PROGRAMME N°113 AMÉNAGEMENT, URBANISME
ET INGÉNIERIE PUBLIQUE - LFI 2007 ET PLF 2008**

(en euros)

	Titre 3	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Prévisions FDC et ADP	TOTAL GÉNÉRAL
Action n°1 Urbanisme, planification et aménagement	2007	900 000	6 624 100	34 031 100	41 555 200	5 273 500	46 828 700
	2008	900 000	0	36 600 000	37 500 000	10 250 000	47 750 000
	Δ(%)	0	-100,0%	+7,5%	-9,8%	+94,4%	+2,0%
Action n°6 Soutien au programme	2007	26 000 000			26 000 000	180 000	26 180 000
	2008	25 500 000			25 500 000	160 000	25 660 000
	Δ(%)	-1,9%			-1,9%	-11,1%	-2,0%
Total	2007	26 900 000	6 624 100	34 031 100	67 555 200	5 453 500	73 008 700
	2008	26 400 000	0	36 600 000	63 000 000	10 410 000	73 410 000
	Δ(%)	-1,9%	-100,0%	7,5%	-6,7%	+90,9%	+0,5%

Les agences d'urbanisme qui devraient être au nombre de 54 en 2008, percevront des subventions de fonctionnement d'un montant total de 10,12 millions d'euros, répartis en 95 % pour les agences existantes, et 5 % pour les quatre agences qui devraient être créées en 2008. Une enveloppe de 160 000 euros est réservée au fonctionnement des associations représentatives des principales professions concernées. L'État consacrera 900 000 euros au remboursement des frais de mission engagés par les architectes-conseils et paysagistes-conseils mandatés par ses soins.

Un fonds de concours a été créé pour permettre à l'Agence nationale pour la rénovation urbaine de participer au financement de ce programme. Sa contribution est estimée à 250 000 euros pour 2008.

**CRÉDITS DE PAIEMENT DU PROGRAMME N°113 AMÉNAGEMENT, URBANISME ET
INGENIERIE PUBLIQUE - LFI 2007 ET PLF 2008**

(en euros)

		Titre 3 Dépenses de fonction- nement	Titre 5 Dépenses d'invest- tissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total	Prévisions FDC et ADP	TOTAL GÉNÉRAL
Action n°1 Urbanisme, planification et aménagement	2007	900 000	4 675 000	33 187 000	4 238 000	43 000 000	10 607 175	53 607 175
	2008	900 000	3 520 000	30 010 000	3 570 000	38 000 000	16 450 000	54 450 000
	Δ(%)	0	-24,7%	-9,6%	-15,8%	-11,6%	+55,1%	+1,6%
Action n° 2 Appui technique de proximité aux collectivités territoriales et tiers	2007							
	2008							
	Δ(%)							
Action n° 4 Appui technique aux autres ministères	2007							
	2008							
	Δ(%)							
Action n°6 Soutien au programme	2007	24 555 200				24 555 200	180 000	24 735 200
	2008	25 000 000				25 000 000	160 000	25 160 000
	Δ(%)	+1,8%				+1,8%	-11,1%	1,7%
Total	2007	25 455 200	4 675 000	33 187 000	4 238 000	67 555 200	10 787 175	78 342 375
	2008	25 900 000	3 520 000	30 010 000	3 570 000	63 000 000	16 610 000	79 610 000
	Δ(%)	+1,7%	-24,7%	-9,6%	-15,8%	-6,7%	+54,0%	+1,6%

Les grandes opérations d'urbanisme, les interventions foncières et la planification seront dotées de 26,32 millions d'euros en autorisations d'engagement et de 26,82 millions d'euros en crédits de paiement, contre 30,86 millions d'euros en AE et de 32,30 millions d'euros en CP en 2007.

Des ressources budgétaires seront rattachées au programme par voie de fonds de concours, à hauteur de 10 millions d'euros en autorisations d'engagement et de 16,6 millions en crédits de paiement. Il s'agit de produits de liquidation de clôture des comptes des établissements publics d'aménagement des villes nouvelles de Cergy-Pontoise et de Saint-Quentin-en-Yvelines, versés par le conseil régional d'Île-de-France et par l'agence foncière et technique de la région parisienne.

L'État affirmera, dans le cadre des contrats de projet 2007-2013, son soutien aux villes nouvelles de Sénart et de Marne-la-Vallée en participant au financement de leur programme d'investissements et en leur accordant des avances remboursables (« différé d'amortissement ») leur permettant de financer

les intérêts des emprunts qu'elles souscrivent en vue de réaliser les investissements nécessaires à leur urbanisation.

Le programme n°113 permettra également d'accompagner le retour au droit commun des ex-villes nouvelles de Cergy et de Saint-Quentin dans le cadre de contrats de développement.

L'État apportera par ailleurs son soutien à la réalisation des opérations d'intérêt national d'EuroMéditerranée (Marseille), de Saint-Etienne, de la Plaine de France, de Seine Amont, de Seine Aval et de Massy-Palaiseau, Saclay, Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines. Ces contributions, régies par des protocoles conclus avec les collectivités locales concernées, prennent la forme de subventions aux établissements publics d'aménagement (EPA) créés pour mener à bien ces opérations, contribuant ainsi à leur fonctionnement comme à leurs investissements.

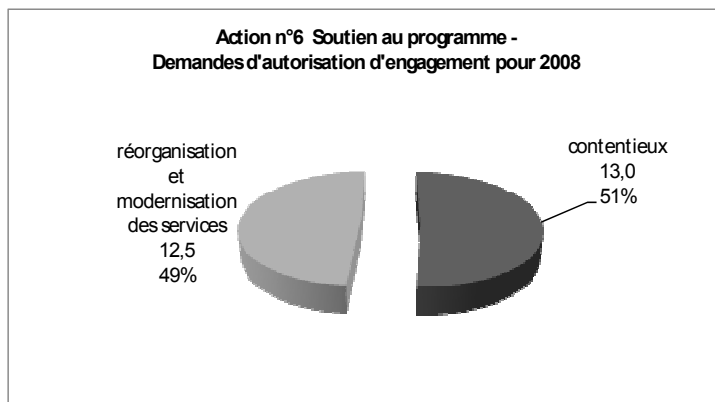
L'État participera aussi au financement de projets réalisés par l'établissement public foncier de la région Languedoc-Roussillon et apportera son soutien à l'établissement public foncier de l'Ouest Rhône-Alpes (EPORA) créé en 1998 pour traiter les friches industrielles et urbaines, conséquences des grandes restructurations économiques du département de la Loire et de l'ouest du Rhône.

E.- LE SOUTIEN AU PROGRAMME – ACTION N°6

Les demandes de crédits de l'action n°6 *Soutien au programme* s'élèvent à 25,5 millions d'euros en autorisations d'engagement et à 25 millions d'euros en crédits de paiement.

Ces crédits permettent de prendre en charge les dépenses de contentieux et de financer une partie des fonctions supports dédiées.

Le programme prendra en charge, outre les dépenses de contentieux de l'urbanisme ou de l'ingénierie publique-constructions publiques, et ce à moyens constants, le règlement, à hauteur de 2 millions d'euros, d'un différend relatif au tarif d'assainissement des eaux opposant l'État à la société EURODISNEY.



F.- LA RÉFORME DU PERMIS DE CONSTRUIRE

1.- L'impact de la décentralisation en matière d'application du droit des sols

Lorsque la commune dispose d'un PLU ou d'un document d'urbanisme en tenant lieu, c'est le maire qui délivre les autorisations et actes au nom de la commune dès l'approbation du PLU, à l'exception des cas limitativement énumérés par l'article L. 422-2 du code de l'urbanisme qui demeurent de la compétence de l'État. Il en est de même dans les communes où une carte communale a été approuvée, si le conseil municipal en a décidé ainsi par délibération.

Dans les communes ne disposant pas d'un PLU approuvé ou d'une carte communale et dans les cas prévus à titre d'exceptions par l'article L. 422-2 du code de l'urbanisme pour les communes dotées d'un de ces documents d'urbanisme, les décisions concernées sont prises au nom de l'État, soit par le maire (hypothèse de droit commun), soit par le préfet, dans les seuls cas énumérés à l'article R. 422-2 du code de l'urbanisme).

La mise à disposition gratuite des services de l'État pour l'instruction des autorisations et actes relatifs à l'occupation et à l'utilisation des sols est réservée aux communes comprenant moins de 10 000 habitants ou aux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents de moins de 20 000 habitants.

Plus de la moitié des communes de plus de 10 000 habitants (environ 500 communes sur 900) instruisaient déjà avant le 1^{er} janvier 2006.

Actuellement, les DDE apportent un service gratuit à environ 34 000 communes. La moitié d'entre elles ne sont pas dotées de document d'urbanisme. Au total, cela représente environ 75 % des actes, parmi lesquels 20 % sont des permis de la compétence de l'État. L'État instruit donc environ

60 % des demandes qui font ensuite l'objet de décision prises au nom de la commune.

En ordre de grandeur, pour les seuls permis de construire, les services de l'État instruisent environ 450 000 permis, sur un total de 600 000. Moins de 100 000 permis sont délivrés au nom de l'État. Les services de l'État instruisent donc environ 350 000 permis sur les 500 000 délivrés par des autorités décentralisées.

2.- La réforme du permis de construire

L'article 20 de la loi n° 2004-1343 de simplification du droit a autorisé le Gouvernement à prendre par ordonnance les mesures nécessaires pour redéfinir le champ d'application et simplifier les règles de délivrance des déclarations et autorisations d'utiliser le sol, regrouper les procédures de délivrance des actes et redéfinir les procédures de contrôle de la conformité des travaux.

Cette réforme se traduit par une réécriture des dispositions législatives et réglementaires du code de l'urbanisme relatives aux autorisations. Elle permet d'améliorer la qualité du service aux usagers en particulier en garantissant les délais d'instruction.

L'ordonnance n°2005-1527 du 8 décembre 2005 relative au permis de construire et aux autorisations d'urbanisme ratifiée par l'article 6 de la loi 2006-872 du 13 juillet 2006 portant engagement national pour le logement permet de réformer en profondeur le régime des permis de construire et des autres autorisations d'urbanisme en facilitant l'acte de construire.

Le décret n°2007-1527 du 5 janvier 2007 fait suite à l'ordonnance du 8 décembre 2005 précise le champ d'application des différentes autorisations et déclarations. Il définit un délai d'instruction de droit commun, les majorations de délais y sont strictement encadrées. Il définit une liste exhaustive des pièces pouvant être demandées dans le mois qui suit le dépôt de la demande. Il comporte également une modification des règles générales d'urbanisme afin de les rendre applicables à l'ensemble des nouvelles procédures ainsi que des mesures de coordination rendues nécessaires par la réforme.

II.- INFORMATION GÉOGRAPHIQUE ET CARTOGRAPHIQUE (PROGRAMME N°158)

Les crédits demandés pour le programme n°158 *Information géographique et cartographique* en 2008 s'élèvent à 69,3 millions d'euros, en autorisations d'engagement comme en crédits de paiement, en diminution de 7,7 % par rapport à 2007.

Ce programme comprend deux actions. Représentant 81,2 % du total des crédits demandés pour 2008, la première action intitulée *Production de l'information géographique* comprend la subvention de charge de service public pour l'Institut géographique national (IGN), pour 56 millions d'euros, et les crédits de fonctionnement du Conseil national de l'information géographique (CNIG) pour 80 000 euros.

Représentant 18,8 % des crédits demandés pour le programme, la deuxième action quant à elle finance la recherche à l'IGN, à hauteur de 13,2 millions d'euros.

La baisse de la demande de crédits s'explique essentiellement par le fait que l'assujettissement à la TVA ne s'applique plus à la subvention mais uniquement aux activités commerciales.

**AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT ET CRÉDITS DE PAIEMENT DU PROGRAMME N°159
INFORMATION GÉOGRAPHIQUE ET CARTOGRAPHIQUE - LFI 2007 ET PLF 2008**

(en euros)

AE=CP Euros		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Prévisions FDC et ADP
Action n°1 Production de l'information géographique	2007	60 997 381		60 997 381	0
	2008	56 055 000	55 000	56 110 000	0
	Δ(%)	-8,1%		-8,0%	
Action n° 2 Recherche dans le domaine de l'information géographique	2007	14 070 332		14 070 332	0
	2008	13 170 000		13 170 000	0
	Δ(%)	-6,4%		-6,4%	
TOTAL	2007	75 067 713		75 067 713	0
	2008	69 225 000	55 000	69 280 000	0
	Δ(%)	-7,8%		-7,7%	

A.- L'INSTITUT GÉOGRAPHIQUE NATIONAL

L'Institut géographique national (IGN) est un établissement public à caractère administratif, héritier du Service géographique de l'armée créé en 1887. Ses principales missions sont la réalisation et l'entretien du système national de référence de coordonnées géographiques, la couverture photographique aérienne de l'ensemble du territoire, la réalisation et l'entretien des bases de données géographiques et les fonds cartographiques, la recherche et le développement dans le domaine de l'information géographique, la direction de l'École nationale des sciences géographiques, la coopération internationale.

Le budget de l'IGN est financé à parité par le budget de l'État, au titre des missions de service public et par des recettes commerciales.

L'IGN comprend un site intégré de production de cartes à Saint Mandé, un service d'activités aériennes à Creil, un service de traitement de l'imagerie satellitaire à Toulouse, une base de logistique et de production à Villefranche-sur-Cher et l'École nationale des sciences géographiques à Marne-la-Vallée. L'IGN comprend également une filiale pour l'exportation, deux boutiques Espace IGN à Paris et à Dijon, et dix mille points de vente en France.

1.- Le contrat d'objectifs et de moyens 2000-2006

Conclu avec l'État pour la période 2003-2006, un contrat d'objectifs et de moyens a défini plusieurs axes d'action et de progrès.

La priorité a été donnée à la constitution du Référentiel à Grande Échelle (RGE), carte numérique du territoire national de précision métrique, intégrant une couche parcellaire réalisée en partenariat avec la direction générale des Impôts renouvelant les planches cadastrales. Des conventions de partenariat ont été conclues avec les collectivités locales.

Le Référentiel à Grande Échelle (RGE) est un ensemble de données cohérentes et complémentaires servant d'infrastructure sur l'ensemble du territoire national, pour localiser ou servi de base à des données thématiques propres à de multiples applications et métiers.

Le RGE comprend la base de données ortho dite BD Ortho, constituée d'orthophotographies numérisées. La base de données topographiques, dite BD TOPO comprend la description physique tridimensionnelle de l'ensemble du territoire national. La base de données des parcelles dite BD parcellaire est élaborée à partir des données numériques du cadastre fournies par la Direction général des impôts. La base des données des adresses, dite BD adresse, comprend les adresses postales et les noms de voies.

L'entretien des fonds cartographiques nationaux a été réalisé avec de très importants gains de productivité qui ont permis une remise à jour des cartes.

D'importants programmes sont réalisés pour le ministère de la Défense, en coproduction avec Spot Image.

Les réseaux géodésiques et de nivellement ont été entretenus et développés avec la mise au point d'un réseau GPS, en partenariat avec l'Ordre des géomètres experts.

L'Institut géographique national a, par ailleurs, lancé en juin 2006 le service Géoportail, qui a d'abord une finalité professionnelle. Géoportail a vocation en effet à rassembler les données géographiques de toutes les administrations. L'ouverture au grand public est une seconde application,

Géoportail devant être le vecteur de la diffusion sur Internet des bases de données et des cartes IGN.

Par ailleurs, l'IGN peut concevoir et commercialiser, dans le respect des règles de concurrence, tout produit ou service à partir des données recueillies dans le cadre de ses missions de service public. Dans ce cadre, l'IGN a développé, au-delà de son activité traditionnelle de cartes et de photos aériennes de nouveaux produits comme des cartes à thèmes, le lecteur de GPS Evadeo, les CD Rom Géorando pour la préparation des randonnées, et le service Communaléo pour la gestion communale.

2.- Le budget de l'IGN

La subvention versée à l'IGN représente environ 53 % du budget de l'Établissement. Elle couvre essentiellement mais seulement en partie ses charges de personnels. La subvention est ventilée en comptabilité analytique entre les différentes activités de l'IGN qu'elles soient subventionnées intégralement (enseignement, recherche, réseaux de géodésie-nivellement.....) ou partiellement (entretien des fonds cartographiques, constitutions de bases de données...). Les activités commerciales ne sont pas subventionnées.

Courant 2006, le régime fiscal de la subvention perçue par l'établissement a été modifié, celle-ci étant désormais exonérée de TVA. En revanche, cette exonération emporte l'assujettissement de l'IGN à la taxe sur les salaires, et le conduit à avoir la qualité de redevable partiel, pour l'exercice du droit à déduction de TVA.

Pour 2008, le montant de la subvention pour charges de service public s'établit à 69,13 millions d'euros, incluant la réserve de précaution. L'établissement assurera ses investissements sur ressources propres pour les années 2008 à 2009, y compris pour ses besoins liés aux missions de service public.

BUDGET SIMPLIFIE DE L'INSTITUT GÉOGRAPHIQUE NATIONAL

(en millions d'euros)

			2007 Budget initial	2008 Prévisionnel
Dépenses	Masse salariale		90	93
	Fonctionnement	Charges d'exploitation	29,8	33
		Charges financières	0	0
		Charges exceptionnelles	0,6	1
	Investissement		11,9	8
	Réserve de précaution		1,1	1
	TOTAL		133,6	136
Recettes	Subvention pour charges de service public	Fonctionnement	61,8	69
		Investissement	1,5	0
	Autres recettes	Produits commerciaux	58,2	65
		Produits financiers	0,4	1
		Produits exceptionnels	0,5	1
Vente d'actifs		13,5		
	TOTAL		135,9	136

Les nouvelles activités font baisser la proportion relative de la production dans l'ensemble des activités de l'IGN, la production restant néanmoins une des missions essentielles de l'institut.

3.- Les effectifs de l'IGN

L'Institut géographique national maîtrise l'évolution de ses effectifs au plan global. Une évolution structurelle se produit avec la nette diminution du personnel ouvrier, qui résulte de gains de productivité des activités de production, du recours accru à la sous-traitance et du développement d'activités de services impliquant d'autres compétences.

ÉVOLUTION DES EFFECTIFS DE L'INSTITUT GÉOGRAPHIQUE NATIONAL

(en emplois à temps plein travaillé)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
ETPT plafond			1 725	1 734	1 731	1 721	1 698
ETPT totaux constatés	1 730,6	1 725	1 708,1	1 722,8	1 712,9	1 712,8	

L'IGN ne bénéficie d'aucune mise à disposition de personnel fonctionnaire par l'État.

B.- LES AUTRES INTERVENANTS DU PROGRAMME N°159

Le principal autre intervenant du programme est le Conseil national d'information géographique (CNIG), instance consultative placée auprès du ministère de l'Écologie, du développement et de l'aménagement durables. Ce conseil composé de 52 membres permet de recueillir les avis des collectivités

territoriales, des professionnels du traitement de l'information géographique comme des producteurs et des usagers.

L'association française pour l'information géographique (AFIGEO) est un autre partenaire dont l'objet est de concourir au développement du secteur économique de l'information géographique.

C.- LES OBJECTIFS ET LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

Le programme n°159 *Information géographique et cartographique* vise quatre objectifs et s'accompagne de 8 indicateurs de performance.

Le premier indicateur de performance caractérise l'âge moyen des fonds cartographiques au 1 :25 000. Une accélération du renouvellement est visée, avec une diminution de 7 % de l'âge moyen en 2008 contre 5 % en 2007. Une amélioration est également visée pour un autre indicateur relatif à la dispersion.

Le deuxième indicateur de performance est l'amélioration de la couverture du territoire par la base de données des parcelles, un outil d'une grande importance pour l'aménagement du territoire.

Le troisième indicateur vise à mesurer la diffusion du produit phare RGE par le nombre de licences. Une progression significative est attendue pour 2008, avec une augmentation de 5 % du nombre de licences et de 10 % à l'horizon 2010.

Le quatrième indicateur a pour but de contrôler la montée en régime des ressources propres de l'IGN, dans un budget total stable. Des gains de productivité sont attendus à hauteur de 6,5 % en 2008.

Les trois autres indicateurs portent sur la productivité de la recherche et de la formation.

**INDICATEURS DE PERFORMANCE DE L'ACTION
INFORMATION GÉOGRAPHIQUE ET CARTOGRAPHIQUE**

Numéro de l'indicateur	2005	2006 Réalisation	2007 Prévision actualisée	2008 Cible
1.1 Âge des fonds cartographiques 1 :25 000				
Âge moyen – ans	8,8	7,9	7,5	7
Âge au taux de 90 % (âge maximum des 90 % des fonds les plus récents)	18	14	12	11,7
1.2. Réalisation de la BD parcellaire : taux de disponibilité de la BD parcellaire sous forme vecteur - %	6,8	15,6	41	51
2.1 Diffuser le référentiel à grande échelle (RG) – Nombre de licences	601	612	687	731
3.1. Taux de ressources propres par an et budget annuel de l'IGN				
Taux de ressources propres - %	46,3	54,4	54,7	54,0
Budget annuel de l'IGN – millions €	117,8	130,5	140	133
3.2. Gains de productivité en orthophotographie – indice	100	102,4	108	115
4.1 Coût de formation par élève – k€/élève/an	20,8	20,3	19,9	19,6
4.2 Nombre annuel moyen de publications par chercheur IGN				
Ratio nb de publications de classe 1 / nb de chercheurs -	0,48	0,92	1	1
Ration nb de publications de classe 2 / nb de chercheurs	1,06	1,04	1	
4.3. Indice de citation des publications scientifiques de l'IGN				

En atteignant les objectifs ainsi fixés, l'Institut géographique national confirmera qu'il poursuit sa trajectoire d'excellence et améliorera encore sa position concurrentielle sur le marché de l'information géographique.

D'ores et déjà, l'IGN est positionné sur les services de localisation et de navigation par satellite.

La stratégie des pouvoirs publics devra en faire un atout national dans la montée en puissance du secteur des services liés au futur système européen GALILEO.

D.- LE PROJET GALILEO

Le projet GALILEO vise à doter l'Union européenne de son propre système de positionnement et de navigation par satellite.

Analogue au système américain GPS (*Global Positioning System*) développé par le département de la défense des États-Unis et mis à disposition gratuite du public, GALILEO sera un système de souveraineté, complémentaire du GPS mais autonome.

Les applications du positionnement et de navigation par satellites se développent dans tous les domaines, professionnel ou public, civil ou militaire.

Servant à la localisation, à la datation, à la navigation, les signaux GPS sont utilisés dans les transports, les télécommunications, les services financiers, l'urbanisme, l'aménagement du territoire, la construction, sans oublier les loisirs et les applications grand public où la diffusion s'effectue à un rythme encore plus rapide que la téléphonie mobile.

Le projet GALILEO doit aussi être compris comme un vecteur de développement technologique, tant dans l'industrie que dans les services. Pour l'ensemble de ces raisons, les difficultés rencontrées pour organiser et financer ce grand projet européen doivent être surmontées au plus vite.

1.- Le difficile lancement du projet GALILEO

La phase de définition du système GALILEO s'est déroulée sur la période 2000-2004. Trois autres phases doivent lui succéder.

La première phase est la phase de développement et de validation technique dite IOV. Cette phase inclut le lancement de deux satellites expérimentaux (GSTB-A et B), le déploiement partiel du segment sol de contrôle et de mission et le lancement de 4 satellites GALILEO.

Les budgets nécessaires pour cette première phase proviennent des fonds RTE (Réseaux Trans-européens) de l'Union européenne pour 550 millions d'euros et de l'ESA pour 550 millions d'euros. Ces montants ont dû être complétés de 402 millions d'euros pour faire face aux surcoûts, selon le même schéma de cofinancement à 50/50 entre l'ESA et l'UE.

Le satellite test, lancé avec succès fin 2005, a permis de valider les fréquences déposées pour GALILEO auprès de l'Union internationale des télécommunications (UIT) début 2006.

La deuxième phase est celle du déploiement complet du système, avec le lancement des 26 autres satellites GALILEO (constellation de 30 satellites) et la mise en place du complément segment sol de contrôle et de mission, devrait débuter en 2009.

La troisième phase est celle du début de l'exploitation opérationnelle, prévu pour 2012.

Les phases de déploiement et d'exploitation opérationnelle devaient être menées dans le cadre d'un partenariat public/privé entre l'Autorité de Surveillance GALILEO et un consortium industriel unique candidat à la concession et composé de huit partenaires.

Les négociations entre l'entreprise commune GALILEO (GALILEO Joint Undertaking) et le consortium candidat fin 2006 ont achoppé sur des questions délicates comme le partage des risques techniques, des risques de marché, de la responsabilité vis-à-vis des tiers. Le consortium a par ailleurs décidé de limiter son

apport financier à 250 millions d'euros, très inférieur aux attentes des pouvoirs publics engagés à hauteur des deux tiers des coûts du système.

Le budget total de GALILEO est de 3,4 milliards d'euros. Ce budget inclut le déploiement et l'exploitation pendant 6 ans d'EGNOS, système annexe au GPS qui permettra de déterminer la fiabilité du signal GPS reçu et sa marge d'erreur.

La Commission a préconisé l'arrêt du schéma de concession, compte tenu de l'impasse des négociations sur le partenariat public-privé recherché au départ.

En conséquence, le Conseil Transport de l'Union européenne, lors de sa réunion du 8 juin 2007 a émis une résolution proposant de suspendre les négociations avec le consortium, de poursuivre la mise en œuvre d'EGNOS pour assurer la disponibilité du service initial dès 2008 et de déployer Galileo d'ici à fin 2012 sur financement public. Une décision du Conseil est attendue fin 2007.

2.- L'essor des services de localisation et de navigation par satellite

Les services utilisant la radio navigation par satellite se développent avec une croissance forte dans de nombreux secteurs de l'activité économique. Pour ne parler que des plus connus, on peut mentionner les systèmes de navigation nomades utilisés par les automobiles et les piétons. Le chiffre des ventes en Europe est passé de 6 millions d'unités en 2005 à 10 millions d'unités en 2006, dont un million pour la France. Les chiffres de 2007 confirment cette tendance.

De nombreux secteurs d'activité s'équipent. Les systèmes de suivi des véhicules routiers, des wagons et des containers par GPS se généralisent et s'imposent à tous les gestionnaires de flottes importantes. Les géomètres ont été les premiers à améliorer leur productivité grâce à l'emploi systématique d'outils de positionnement satellitaire. En 2005, l'ordre des géomètres a lancé en France l'initiative Teria dont le but est d'atteindre, en temps réel, une précision centimétrique sur l'ensemble du territoire national, particulièrement utile dans les travaux de BTP. Dans le domaine de la cartographie, le GPS est utilisé dans les travaux agricoles et pour la mesure des surfaces éligibles à la politique agricole commune.

D'autres applications professionnelles se développent dans un cadre réglementaire européen voire international. On peut citer les approches sans guidage vertical dans les transports aériens qui utilisent actuellement le GPS mais qui s'appuieront sur le guidage vertical apporté par EGNOS dès 2008 sur l'Europe. Le développement de la radio navigation par satellite pour la gestion du trafic aérien sur l'Europe sera une composante clef de l'initiative SESAR (*Single European Sky Air traffic management Research*). Dans le domaine maritime, l'obligation d'emport d'un AIS (système d'identification automatique des navires) se généralise. La Commission européenne impose aux États Membres d'équiper

l'ensemble de leur littoral de stations de réception des messages AIS avant fin 2007. En France les travaux sont en voie d'achèvement.

Plusieurs initiatives publiques en Allemagne et en Italie soutiennent le développement d'une offre industrielle nationale.

Des sites de test ont été installés en Bavière et en Italie. Ces sites s'appuient sur la proximité géographique des futurs centres de contrôle du système Galileo. A ces sites de tests, sont très souvent associées des initiatives locales qui visent à favoriser le développement d'applications innovantes, c'est le cas de Bay Nav Tech à Munich. Ces projets dépassent régulièrement les 10 millions d'euros et bénéficient surtout de financements publics régionaux ou nationaux. Enfin il faut rappeler la taxe sur les poids lourds en Allemagne, dont le système de calcul repose sur le GPS.

En France, le ministère de l'économie, des finances et de l'emploi a pris l'initiative de lancer un programme d'expérimentations pluriannuel destiné à favoriser l'innovation des services de radio navigation par satellite dans les PME. La dotation annuelle est de 3 millions d'euros. De plus, plusieurs pôles de compétitivité ont inscrit la radio navigation par satellite dans leur programme de travail. Le pôle Aérospace Valley de la région Aquitaine Midi Pyrénées est certainement le plus actif dans ce domaine.

3.- Les difficiles négociations entre les gouvernements et les industriels des États membres

Les principales administrations françaises impliquées dans la gestion du programme GALILEO sont celles en charge des transports, de la recherche, de la défense et du budget. Le coordinateur interministériel, chargé de mission du Premier ministre, veille à la cohérence des positions françaises au sein des différentes instances de pilotage et représente la France au conseil d'administration de l'Agence européenne pour la radio navigation par satellite.

Au niveau européen, le pilotage politique du programme est assuré par le conseil des ministres des transports de l'Union européenne tandis que l'Agence Spatiale Européenne (*European Space Agency* ESA) assure le pilotage technique. Le CNES est le représentant officiel de la France auprès de l'ESA.

Le partage industriel du programme est un enjeu très fort entre les États-membres de l'Union européenne. D'abord soumise aux règles de l'ESA, la politique d'acquisition évolue progressivement vers une mise en concurrence plus conforme aux règles la Commission Européenne tout en préservant un fragile équilibre politique entre les différents pays.

En tout état de cause, les négociations entre gouvernements et industriels semblent bloquées, au risque de voir encore dériver le retard du projet. Or le retard déjà accumulé atteint plus de deux années. Le système américain GPS est en passe d'être modernisé avec le GPS III qui offrira des performances similaires à celle de

GALILEO. Par ailleurs, la mise au point technique de GALILEO se révèle délicate et exige une mobilisation de toutes les compétences européennes pour aboutir.

La pierre d'achoppement est, aujourd'hui, la crainte de l'Allemagne de voir, dans le système communautaire fondé sur la compétition, son industrie écartée du programme. C'est pourquoi elle tient à passer par la voie intergouvernementale de l'ESA qui garantit le retour géographique. A ce jour, une seule proposition de partage des tâches est sur la table, préparée par EADS et Thalès, fondée sur le retour géographique, que l'Allemagne approuve mais que d'autres industriels et d'autres États membres rejettent.

La situation de blocage actuelle ne peut être levée que si d'autres propositions sont faites pour relancer les discussions.

La France et l'Allemagne disposent chacune d'une agence spatiale nationale, le Centre national d'études spatiales (CNES) pour la France et la DLR pour l'Allemagne. Ces deux agences possèdent à la fois une compétence technique de très haut niveau et une longue tradition de coopération confiante et efficace.

Il convient donc de donner mandat au CNES et à la DLR de proposer au moins deux schémas alternatifs au seul schéma actuellement proposé, présentant différentes organisations techniques et industrielles, tenant compte des investissements passés et permettant une reprise des discussions dans un climat de confiance sur des bases pratiques et opérationnelles.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de la séance du 6 novembre 2005 à 21 heures, votre commission des Finances a examiné les crédits des transports terrestres, fluviaux et maritimes.

Après l'exposé de votre Rapporteur spécial, M. Michel Bouvard, saluant le sens critique aiguisé du Rapporteur spécial, a reconnu que ce budget était de transition. Des décisions concernant les ressources de l'AFITF sont nécessaires pour que l'agence, dont les compétences ont été élargies, puisse couvrir ses engagements au-delà de 2008. S'agissant du programme du Réseau transeuropéen de transport (RTET) piloté par l'Union européenne et courant sur la période 2007-2013, il faut organiser une audition du Ministre ou du secrétaire d'État chargé des transports pour connaître le détail des demandes de financement formulées par la France, y compris *via* la Banque européenne d'investissement. Quels sont par ailleurs les crédits prévus, en 2008 et au-delà, pour financer le transport combiné ? Quant aux ressources de l'AFITF, qu'est-il prévu pour les consolider, au-delà de la redevance dite «*taxe poids lourds*» qui sera expérimentée en Alsace ? Et comment majorer cette taxe pour financer en particulier les travaux d'infrastructure dans les massifs frontaliers ? L'opérateur Météo France, dont on annonce la réorganisation de grande ampleur, va-t-il se voir privé de ses centres de proximité, qui rendent pourtant d'incalculables services localement, surtout en zone de montagne ? Suite au débat d'il y a deux ans sur les trains interrégionaux, des progrès ont-ils été enregistrés dans les négociations entre la SNCF et les exécutifs régionaux pour mettre en place des voies transversales ?

M. René Couanau a déploré avec insistance la situation navrante du transport maritime. Les crédits présentés comprennent-ils le financement des infrastructures portuaires ? Les grands ports demeurent bien de compétence nationale, or ils ne bénéficient d'aucun effort financier substantiel. L'augmentation de 2,4 % en faveur de la flotte de commerce est appréciable mais reste loin des besoins de la marine marchande en France et en Europe. Les crédits destinés à la sécurité maritime ne représentent que 3 % du total du budget des transports pour 2008, ce qui démontre l'absence totale de politique maritime en France. La problématique vient pourtant d'en être relancée par le Grenelle de l'environnement qui a abordé le sujet des «*autoroutes de la mer*».

M. Philippe Vigier, soulignant le sous-financement de l'AFITF, a rappelé la grave erreur commise par le précédent gouvernement lors de la cession des participations de l'État dans les sociétés autoroutières. Par ailleurs, que prévoit le budget pour les programmes de développement et de modernisation d'itinéraire (PDMI) ? Pour couvrir les investissements nécessaires en matière d'infrastructures, des partenariats public-privé sont indispensables ; plus qu'une acceptation passive, ils nécessitent une réelle impulsion. Comment seront financés les 2 000 kilomètres de voies de TGV supplémentaires et les autoroutes

ferroviaires promises par le Grenelle de l'environnement ? Concernant la hausse des taxes sur les poids lourds, il faudra veiller tout particulièrement à ne pas dégrader la position concurrentielle, déjà fragile, de nos entreprises de transport, au sein de l'Union européenne.

Le **Président Didier Migaud** a rappelé que la Cour des comptes avait remis un rapport, partiellement rendu public, critiquant la politique tarifaire des sociétés autoroutières. Ce rapport, qui va contribuer à alimenter le débat, démontre que le Gouvernement aurait été bien inspiré d'écouter davantage les parlementaires de toutes tendances qui l'avaient alerté.

Votre Rapporteur spécial a apporté aux différents intervenants les réponses suivantes :

– le rapport de la Cour des comptes critique surtout les tarifs pratiqués par la société Autoroutes du Sud de la France. Il convient de préciser que ce rapport est antérieur à la privatisation complète d'ASF. Les lacunes mises en lumière en l'espèce sont surtout celles de l'État régulateur qui aurait dû davantage intervenir sur la politique tarifaire de la société ;

– l'opérateur Météo France relève désormais de la mission *Contrôle et exploitation aériens*, dont le Rapporteur spécial est M. Charles de Courson. Il semble qu'une exception montagnarde soit prévue à l'occasion de la réorganisation de l'établissement, de même qu'une exception ultramarine ;

– il est un fait que les outils font défaut en matière de définition des priorités de la politique des transports. M. Michel Didier, auteur d'un rapport sur ce point, conjointement avec M. Rémy Prud'homme, a été auditionné. On se souvient également du CIADT de 2003, et un autre comité interministériel est prévu prochainement. Parallèlement, les parlementaires s'expriment en séance publique de façon désordonnée, et le Gouvernement en retire l'idée que le Parlement a fait collectivement connaître sa position. La somme de projets aujourd'hui envisagés n'est pas finançable ; or il n'existe aucune hiérarchie des priorités, et aucun outil technique suffisamment robuste pour éclairer la décision politique finale. Les difficultés de financement de l'AFITF imposent de clarifier la situation. Beaucoup d'études ont été lancées, il va être temps de trancher ;

– les deux grands chantiers retenus par la France dans le cadre du réseau transeuropéen de transport sont le projet de liaison Seine-Nord et le projet Lyon-Turin.

M. Michel Bouvard a fait observer que ces deux projets n'épuisent pas l'ensemble des demandes françaises. La France peut revendiquer le bénéfice d'un milliard d'euros au titre du RTET. Or, aucun choix prioritaire n'est effectué, ni par l'AFITF ni par le Gouvernement. On n'apprend que par la presse quelles sont les demandes formulées par la France ; leur recensement exhaustif fait défaut.

Votre Rapporteur spécial a indiqué qu'il persévérerait son questionnement sur le sujet. Puis il a poursuivi ses réponses aux intervenants :

– au moins un dossier de partenariat public-privé progresse : il s'agit du financement par Réseau ferré de France du réseau mobile GSM-R, dont la loi relative à la sécurité et au développement des transports votée il y a près de deux ans avait obtenu qu'il soit conduit sous cette forme. Il faudra veiller à ce qu'il en soit bien ainsi. Un autre exemple de PPP concerne la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique ;

– au titre du transport combiné, le projet de budget prévoit 23,4 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement, dont 21,05 millions d'euros de crédits de paiement pour le transport ferroviaire et 6,6 millions d'euros en autorisations d'engagement et crédits de paiement pour le transport maritime et fluvial ;

– s'agissant des ressources de l'AFITF, la directive « Eurovignette » ne permet pas, dans le cas général, la mise en place d'une double vignette. Seule est prévue une possibilité de majoration dans les zones frontalières. Ainsi, contrairement à l'Allemagne dont le réseau autoroutier était gratuit, la France ne pourra mettre en place une vignette supplémentaire que sur la partie du réseau routier qui est actuellement gratuite. M. Gérard Longuet, président de l'AFITF, plaide pour le développement des PPP. Il note également que le statut de l'agence lui permet de s'endetter, mais cette voie ne semble pas devoir être empruntée ;

– le dossier du transport interrégional n'a pas beaucoup avancé. Le rapport spécial de l'an dernier présentait, exemples à l'appui - notamment celui du Royaume-Uni - le transport par car comme une réponse possible au manque de trains interrégionaux. Même si cette approche n'est pas dans l'air du temps, elle ne semble pas, cette année, rencontrer autant de scepticisme que l'an passé ;

– les crédits portuaires ne sont pas inclus dans le budget ;

– l'analyse de M. René Couanau sur la situation de la marine marchande française est justifiée, mais on peut aussi envisager, de façon moins pessimiste, le chemin qui reste à parcourir.

M. René Couanau, réitérant ses critiques, a estimé que l'on assistait bien plutôt à une régression, notamment sur la question du pavillon « bis » et du recrutement d'équipages étrangers. La politique portuaire est laissée en déshérence.

Votre Rapporteur spécial a répondu que la réforme portuaire était à venir. Le discours sur ce point met l'accent sur l'amélioration de la connexion entre voie maritime et voie ferroviaire. La SNCF a d'ailleurs fait part de son souhait de progresser dans ce domaine, non seulement pour les ports français mais aussi pour d'autres ports en Europe. Puis le Rapporteur spécial a achevé ses réponses aux intervenants :

– en privatisant les sociétés d'autoroutes, l'État a cédé ses participations à leur juste prix. N'oublions pas que ce produit de cession a permis d'abonder les ressources de l'AFITF ;

– sur la question des PDMI, tout est suspendu aux conclusions du Grenelle de l'environnement, mais des études préparatoires ont d'ores et déjà été réalisées. Ainsi, 2,5 milliards d'euros, à financer par l'AFITF sont programmés pour la période 2007-2013. Le total des dépenses futures de l'AFITF connues à ce jour s'élève à 21,5 milliards d'euros, quand ses recettes prévisibles ne dépassent pas 11 milliards d'euros ;

– le contexte de la concurrence des autres États membres de l'Union européenne devra être pris en compte lors de la mise en place de la taxe sur les poids lourds, afin de préserver la situation financière des entreprises. Mais il faut également envisager cette taxation sous l'angle des contreparties dont elle va s'accompagner, comme l'aide à la meilleure gestion de la flotte que permettront les équipements embarqués sur les poids-lourds, ou encore l'aménagement du régime fiscal des entreprises, qu'il s'agisse de la taxe professionnelle ou de la taxe à l'essieu.

La Commission a ensuite *adopté*, sur la proposition du Rapporteur spécial, ainsi que de MM. Jacques Péliissard et Charles de Courson, Rapporteurs spéciaux, M. Alain Cacheux s'étant abstenu, les crédits de la mission *Écologie, développement et aménagement durables*. Puis elle a *adopté* les crédits de la mission *Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route*.

La Commission a examiné quatre amendements identiques présentés par M. Pierre Morel-À-l'Huissier, M. Charles de Courson, M. François de Ruyg et M. Henri Emmanuelli visant à doter l'AFITF de moyens financiers supplémentaires en augmentant la taxe d'aménagement du territoire acquittée par les sociétés d'autoroute.

Votre Rapporteur spécial a émis un avis défavorable. Il est vrai que cette mesure augmenterait les recettes de l'AFITF de 200 millions d'euros, néanmoins, le problème de financement de cette agence est plus global et ne peut être réglé par une simple augmentation de taxe, qui risquerait en outre de modifier les relations conventionnelles entre l'État et les sociétés d'autoroute.

M. Michel Bouvard s'est aussi déclaré défavorable à la hausse de la taxe d'aménagement du territoire qui risquerait d'être reportée sur les usagers, alors même qu'est envisagée la création d'une euro-vignette. Il faut une réflexion globale sur le financement de l'AFITF et des infrastructures de transports en France.

M. Philippe Vigier a noté l'insuffisance des recettes actuelles de l'AFITF. Compte tenu de la progression du chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes et de l'augmentation du trafic, il n'est pas certain que l'augmentation proposée soit répercutée sur les usagers. Certes le problème aurait pu être réglé de façon globale

au moment de la création de l'AFITF, néanmoins, cette réflexion n'ayant alors pas été menée, il est nécessaire aujourd'hui de trouver des financements complémentaires.

Votre Rapporteur spécial a précisé que si le champ d'intervention de l'AFITF est régulièrement élargi, son financement doit faire l'objet d'une réforme globale. Par ailleurs, le trafic automobile n'augmente plus depuis quelques années.

La Commission a *rejeté* ces amendements.

Suivant l'avis défavorable du Rapporteur spécial, elle a ensuite *rejeté* un amendement présenté par M. Jérôme Cahuzac, proposant d'étendre le champ d'application du versement transport aux villes et établissements publics de coopération intercommunale de moins de 5 000 habitants.

La Commission a ensuite examiné un amendement présenté par M. Joël Giraud, visant à inclure, la population touristique dans le décompte global de la population pour le calcul du seuil du versement transport, dans les zones concernées par ces activités saisonnières.

M. Michel Bouvard a approuvé l'objectif poursuivi par cet amendement. Il s'agit de donner les moyens aux communes touristiques, qui connaissent des afflux importants de population, de développer des transports collectifs, grâce au paiement d'une taxe par des entreprises, qui bénéficient de l'activité économique générée par cette activité saisonnière. La population touristique est, en outre, facile à recenser, puisque des statistiques sont réalisées sur le nombre de « lits touristiques » dans chaque commune.

Votre Rapporteur spécial s'est déclaré défavorable à cet amendement, en soulignant notamment le caractère imprécis de la notion de « zone touristique ».

M. Michel Bouvard a considéré que l'amendement, qui pourrait être modifié pour donner une définition plus précise d'une zone touristique, aurait son avis favorable lors de la séance publique.

La Commission a *rejeté* cet amendement.

Suivant l'avis défavorable du Rapporteur spécial, elle a ensuite *rejeté* trois amendements présentés par M. Pierre Morel-À-l'Huissier, M. Jérôme Cahuzac et M. Charles de Courson visant à majorer la redevance pour occupation du domaine public dont s'acquittent annuellement les sociétés d'autoroutes.

AMENDEMENTS NON ADOPTÉS PAR LA COMMISSION

Article additionnel après l'article 44

Amendement (n° II-18 CF) présenté par M. Pierre Morel-A-L'Huissier :

Au deuxième alinéa de l'article 302 bis ZB du code général des impôts, les mots : « 6,86 euros » sont remplacés par les mots : « 9,20 euros ».

Amendement (n° II-23 CF) présenté par MM. Charles de Courson, Nicolas Perruchot, Philippe Vigier et les autres membres du groupe Nouveau Centre :

Au deuxième alinéa de l'article 302 bis ZB du code général des impôts, les mots : « 6,86 euros » sont remplacés par les mots : « 9,20 euros ».

Amendement (n° II-31 CF) présenté par MM. Henri Emmanuelli, Jérôme Cahuzac, Jean-Louis Idiart, Michel Sapin, Jean-Louis Dumont, Thierry Carcenac, Alain Claeys, Dominique Baert, Jean Launay, Pierre Bourguignon, Gérard Bapt, Jean-Pierre Balligand, David Habib, Michel Vergnier, Pierre-Alain Muet, Henri Nayrou, Gaëtan Gorce, Mme Sylvie Andrieux, MM. Michel Pajon, Philippe Martin et les membres socialistes de la commission des finances :

Au deuxième alinéa de l'article 302 bis ZB du code général des impôts, le montant « 6,86 euros » est remplacé par le montant : « 9,20 euros ».

Amendement (n° II-50 CF) présenté par M. François de Rugy :

Au deuxième alinéa de l'article 302 bis ZB du code général des impôts, les mots : « 6,86 euros » sont remplacés par les mots : « 9,20 euros ».

Amendement (n° II-48 CF) présenté par MM. Jérôme Cahuzac, Jean-Louis Idiart, Michel Sapin, Henri Emmanuelli, Jean-Louis Dumont, Thierry Carcenac, Alain Claeys, Dominique Baert, Jean Launay, Pierre Bourguignon, Gérard Bapt, Jean-Pierre Balligand, David Habib, Michel Vergnier, Pierre-Alain Muet, Henri Nayrou, Gaëtan Gorce, Mme Sylvie Andrieux, MM. Michel Pajon, Philippe Martin et les membres socialistes de la commission des finances :

L'article L. 2333-64 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

Au 1°, le chiffre « 10 000 » est remplacé par le chiffre « 5 000 ».

Amendement (n° II-47 CF) présenté par MM. Joël Giraud, Jérôme Cahuzac, Jean-Louis Idiart, Michel Sapin, Henri Emmanuelli, Jean-Louis Dumont, Thierry Carcenac, Alain Claeys, Dominique Baert, Jean Launay, Pierre Bourguignon, Gérard Bapt, Jean-Pierre Balligand, David Habib, Michel Vergnier, Pierre-Alain Muet, Henri Nayrou, Gaëtan Gorce, Mme Sylvie Andrieux, MM. Michel Pajon, Philippe Martin et les membres socialistes de la commission des finances :

L'article L. 2333-64 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

Ajouter un 3° ainsi rédigé :

« 3° dans les zones touristiques, ces seuils sont calculés en tenant compte de la population touristique saisonnière, dans des conditions fixées par décret ».

Amendement (n° II-20 CF) présenté par M. Pierre Morel-A-L'Huissier :

Au deuxième alinéa de l'article R. 122-27 du code de la voirie routière, les mots : « 0,3 » sont remplacés par les mots : « 0,5 ».

Amendement (n° II-30 CF) présenté par MM. Jérôme Cahuzac, Jean-Louis Idiart, Michel Sapin, Henri Emmanuelli, Jean-Louis Dumont, Thierry Carcenac, Alain Claeys, Dominique Baert, Jean Launay, Pierre Bourguignon, Gérard Bapt, Jean-Pierre Balligand, David Habib, Michel Vergnier, Pierre-Alain Muet, Henri Nayrou, Gaëtan Gorce, Mme Sylvie Andrieux, MM. Michel Pajon, Philippe Martin et les membres socialistes de la commission des finances :

Au deuxième alinéa de l'article R. 122-27 du code de la voirie routière, le chiffre : « 0,3 » est remplacé par le chiffre : « 0,5 ».

Amendement (n° II-24 CF) présenté par MM. Charles de Courson, Nicolas Perruchot, Philippe Vigier et les autres membres du groupe Nouveau Centre :

Après l'article, insérer l'alinéa suivant :

« Le montant de la redevance domaniale est majoré de 100 millions d'euros. »

ANNEXE

Liste des personnes entendues par votre Rapporteur spécial

Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables

Conseil général des Ponts-et-Chaussées

- M. Claude GRESSIER, Président de la section des affaires économiques du Conseil général des Ponts et Chaussées

Secrétariat général

- M. Patrick GANDIL, Secrétaire général du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables

- M. Franck AGOGUE

Direction générale du personnel, des services et de la modernisation

- Mme Hélène JACQUOT-GUIMBAL, Directrice générale du personnel, des services et de la modernisation, Responsable du Programme n°217 *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables*

- Mme Béatrice LECOMTE, sous-directrice des Affaires financières

- M. MOTYKA

- M. ROCCHI

Direction générale des transports terrestres et maritimes

- M. Daniel BURSEAUX, Directeur général de la mer et des transports, Responsable du programme n° 226 *Transports terrestres et maritimes*

- M. Hervé GAY, Secrétaire général

- M. Patrick VIEU, Directeur des transports ferroviaires et collectifs

Direction générale des routes

- M. Patrick PARISÉ, Directeur général des Routes, Responsable du Programme n° 203 *Réseau routier national*

- M. Pascal MOULET

- Mme Paule FOATELLI

Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction

● M. Alain LECOMTE, Directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction, Responsable du programme n°113 *Aménagement, urbanisme et ingénierie publique*

Direction de la Sécurité et de la circulation routière

● Mme Cécile PETIT, Directrice de la Sécurité et de la circulation routière (DCSR), Déléguée interministérielle à la sécurité routière, Responsable du Programme n° 207 *Sécurité routière*, et de la mission *Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route*

- M. David ZAMBON, Sous-directeur, actions transversales
- Mme LERAY, Responsable des services comptables

Direction de la recherche et de l'animation scientifique et technique

● Mme Régine BREHIER, Directrice de la recherche et de l'animation scientifique et technique, Responsable du Programme n°159 *Information géographique et cartographique*

SNCF

- Mme Anne-Marie IDRAC, Présidente, SNCF
- M. Guillaume PEPY, Directeur général exécutif de la SNCF
- M. Claude SOLARD, Directeur Mission projet systèmes SNCF,
- M. Jean-Pierre MENANTEAU, Directeur des finances, des achats, des systèmes d'information et des télécommunications, SNCF
- Mme Laurence EYMIEU, Directrice des relations institutionnelles, SNCF

Réseau ferré de France

- M. Hubert du MESNIL, Président, Réseau ferré de France (RFF)
- M. Jean-Marc DELION, Directeur général délégué, RFF
- M. PERSUY, Directeur financier, RFF

VEOLIA Transports

● M. Antoine HUREL, Directeur général adjoint, Directeur du fret ferroviaire, VEOLIA Transport

REXECODE

- M. Michel DIDIER, Directeur général, COE-REXECODE

FFAC

● M. Christian GÉRONDEAU, Président, Fédération française des automobiles clubs (FFAC)

ASF

- M. Jacques TAVERNIER, PDG
- M. Stéphane VOLANT, Relations institutionnelles

Union des transports publics et ferroviaires

● M. Bruno GAZEAU, Délégué général de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP)

● Mme Sylvette MOUGEY, Chef du département des affaires sociales, UTP

Mission en Allemagne

- M. Jörg VOGELSÄNGER, Député SPD (du Brandebourg)
- M. Hubert de MONTFERRAND, Ambassadeur de France
- M. Daniel THURIERE, Conseiller transport à l'Ambassade de France à Berlin
- M. Hartmut MEDHORN, PDG de Deutsche Bahn AG
- M. Joachim FRIED, délégué de DB AG sur la concurrence et les questions européennes
- M. Jochen CIESLAK, Referat A-24 (Lkw Maut), BMVBSe.
- M. Alain ESTIOT, directeur Qualité, Toll Collect,