



N° 2865

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 14 octobre 2010

## AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2011** (n° 2824),

TOME III

## ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT DURABLES

### TRANSPORTS TERRESTRES

PAR M. MARTIAL SADDIER,

Député.

---



## SOMMAIRE

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>I. — LE PROGRAMME 203 « INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS »</b> .....	11
<b>A. — LA VOIE FERRÉE, VECTEUR PRIVILÉGIÉ DU REPORT MODAL</b> .....	13
1. Le transport de passagers.....	13
<i>a) les TER</i> .....	13
<i>b) les TGV</i> .....	14
<i>c) les trains d'équilibre du territoire (TET)</i> .....	17
2. Le fret ferroviaire.....	18
<i>a) le bilan de l'ouverture à la concurrence</i> .....	18
<i>b) l'engagement national pour le fret ferroviaire</i> .....	19
<i>c) les opérateurs ferroviaires de proximité</i> .....	23
<i>d) les enjeux communautaires</i> .....	27
3. Les infrastructures et l'état du réseau.....	27
4. L'ouverture du marché ferroviaire européen.....	28
<i>a) le cadre légal</i> .....	28
<i>b) l'accès au réseau</i> .....	30
<b>B. — LA ROUTE, MISE EN SÉCURITÉ ET RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT</b> .....	34
1. Le transport de personnes.....	34
<i>a) les transports collectifs de voyageurs</i> .....	34
<i>b) la voiture individuelle : l'aide à l'acquisition d'un véhicule propre</i> .....	35
1. <i>le bonus-malus</i> .....	35
2. <i>la prime à la casse</i> .....	36
2. Le transport routier de marchandises.....	37
<i>a) le bilan économique du secteur des TRM</i> .....	37
<i>b) l'approche environnementale : l'aide au « verdissement » du secteur</i> .....	41

3. Les infrastructures routières.....	42
<i>a) les programmes de développement et de modernisation des itinéraires .....</i>	42
<i>b) l'équipement autoroutier national .....</i>	43
C. — LA VOIE FLUVIALE, UNE RECONQUÊTE MÉTHODIQUE .....	44
1. La situation du secteur dans le contexte de promotion du report modal .....	44
2. Les projets en cours.....	46
<b>II. — LE PROGRAMME 207 « SÉCURITÉ ET CIRCULATION ROUTIÈRES .....</b>	<b>49</b>
A. — LA RÉFORME DU PERMIS DE CONDUIRE, UN PERMIS PLUS SÛR ET ACCESSIBLE À TOUS.....	51
1. Les objectifs de la réforme .....	51
2. Les modalités de la réforme.....	53
B. — LA POURSUITE DE LA LUTTE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE, CONTINUITÉ ET ADAPTATIONS .....	55
1. Le bilan des actions de lutte contre l'insécurité routière.....	55
2. Les actions menées .....	56
<i>a) à la suite du comité interministériel de la sécurité routière du 13 janvier 2009 .....</i>	56
<i>b) à la suite du comité interministériel de la sécurité routière du 18 février 2010 .....</i>	58
<i>c) les axes de communication.....</i>	60
<b>EXAMEN EN COMMISSION .....</b>	<b>61</b>

MESDAMES, MESSIEURS,

Dans le domaine des transports terrestres, la période actuelle est marquée par la persistance de plusieurs paradoxes :

– une indéniable montée de la préoccupation environnementale citoyenne, mais une politique de report de la route vers les modes de transport moins polluants qui peine à se concrétiser en dépit de l'action volontariste des pouvoirs publics ;

– des programmes de régénération de l'ensemble des réseaux extrêmement ambitieux que contrarie un contexte économique et budgétaire difficile ;

– une concurrence internationale de plus en plus vive, notamment dans le transport routier de marchandises, contre laquelle notre degré d'exigence sociale et environnementale nous empêche de lutter efficacement ;

– le souci légitime d'assurer une desserte complète de l'ensemble du territoire alors que l'efficacité économique pousse à la concentration autour des grands pôles d'activité.

Au sein de la mission budgétaire « *Ecologie, développement et aménagement durables* », les crédits dévolus aux transports terrestres sont répartis dans deux programmes principaux relatifs, respectivement, aux infrastructures de transport et à la sécurité routière.

S'agissant du programme 203 « *Infrastructures et services de transports* », l'actualité est dominée par les principaux sujets suivants :

▪ **le schéma national des infrastructures de transport (SNIT)**

Découlant de l'article 16 de la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement – dite loi « Grenelle I » – du 3 août 2009, le schéma national des infrastructures de transport (SNIT) vise à identifier dans un document d'orientation stratégique les grands projets d'infrastructures dont la réalisation apparaît souhaitable à l'horizon de 20 ou 30 ans. Un avant projet de ce schéma a été présenté le 13 juillet 2010, pour un investissement global projeté de 170 milliards d'euros, essentiellement concentré sur les modes ferroviaire et fluvial.

Lors de la commission élargie d'examen des crédits de la mission « *Ecologie, développement et aménagement durables* » du 12 octobre 2010, votre Rapporteur pour avis a appelé l'attention du Gouvernement sur la nécessité de bien associer le Parlement et les élus locaux à la finalisation de ce schéma. Il s'est également interrogé sur les modalités selon lesquelles ce schéma national serait rendu cohérent avec les différentes politiques conduites actuellement – engagement national pour le fret ferroviaire, contrat de performance entre l'État et RFF, plan de modernisation des itinéraires routiers 2009-2014, réforme portuaire – lesquelles offrent des déclinaisons sectorielles des engagements du Grenelle de l'environnement.

Il est prévu que le SNIT fasse l'objet d'un débat au Parlement avant la fin de l'année et votre Rapporteur sera bien entendu extrêmement attentif au respect de cet engagement.

▪ **le financement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)**

Depuis la création de l'Agence il y a cinq ans, les interrogations liées à son financement ne sont toujours pas résolues. Dès lors, votre Rapporteur souhaite connaître les voies et moyens selon lesquels le Gouvernement entend stabiliser ses ressources, ainsi que le processus d'affectation de l'éco-redevance poids lourds instaurée par la loi de finances pour 2009. Se pose également la question de la compensation par l'AFITF de la fin des abondements exceptionnels liés au plan de relance.

▪ **l'engagement national pour le fret ferroviaire (ENFF)**

Présenté par le Gouvernement en septembre 2009, l'engagement national pour le fret ferroviaire est censé correspondre à un investissement public global en faveur du fret de plus de 7 milliards d'euros d'ici à 2020. Il prône notamment l'installation rapide d'opérateurs ferroviaires de proximité. Dans un rapport de la commission des affaires économiques sur la relance du fret ferroviaire publié en juin 2009, notre collègue Yanick Paternotte suggérait, parmi une dizaine d'autres propositions, d'acheminer du fret sur les lignes à grande vitesse, en particulier la nuit : quelles suites ont été données à cette proposition ? Comment diversifier un mode dont l'intérêt écologique n'est plus à démontrer ?

▪ **les trains d'équilibre du territoire (TET)**

Lors du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 11 mai 2010, il a été décidé qu'une stratégie pérenne pour le renouveau des trains d'équilibre du territoire serait élaborée, les ministres en charge des transports et de l'aménagement du territoire devant présenter avant la fin de l'année un plan de renouvellement du matériel roulant de ces lignes d'équilibre : où en est-on ? A l'heure du report modal, est-il envisagé de rétablir certaines lignes ferroviaires ou, au contraire, de transférer sur des autocars certains TER ? L'article 33 du projet de loi de finances pour 2011 institue une contribution

de solidarité territoriale que les compagnies ferroviaires – essentiellement la SNCF pour l’heure – compenseront par une hausse de leurs billets TGV *premium*. Votre Rapporteur n’est pas hostile au principe d’une telle contribution mais il insiste sur le fait que le tarif du billet de TGV doit rester accessible à tous, sauf à risquer d’accentuer encore la « préférence » des familles françaises pour la route.

▪ **la stratégie de reconquête du transport fluvial**

Le transport de fret par voie fluviale connaît un certain essor, et, en tout cas, résiste mieux que d’autres modes à la crise actuelle. Le présent rapport tend à présenter l’évolution du trafic dans la période récente et à décrire les principaux projets en cours d’aménagement du réseau national.

▪ **l’arrivée à maturité du véhicule électrique**

Dans le cadre du plan « véhicules propres », le volet transport de la loi « Grenelle II » du 12 juillet 2010 demande aux collectivités territoriales de généraliser l’implantation de bornes de recharge sur la voie publique pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables. Votre Rapporteur appelle l’attention du Gouvernement sur deux points : d’abord, il convient de prévoir un dispositif d’aide financière en faveur des collectivités dans la mesure où la mise à disposition de ces bornes constitue un préalable au démarrage de ce marché ; ensuite, les pouvoirs publics doivent peser sur les constructeurs automobiles pour qu’un système de recharge harmonisé soit retenu, afin d’éviter que ne coexistent des normes différentes, au détriment des financeurs des équipements comme de leurs utilisateurs.

\*

\* \*

En ce qui concerne le programme 207 « *Sécurité et circulation routières* », s’écarter des débats parfois passionnés sur l’assouplissement du régime du permis à points, le présent rapport pour avis traite de deux sujets principaux :

- les objectifs et la modalité de la réforme du permis à point engagée en 2009 et visant à rendre le dispositif de formation des nouveaux conducteurs tout à la fois plus sûr et plus accessible ;
- la poursuite de la lutte contre la violence routière, en distinguant les constantes de cette politique publique prioritaire et les éléments dont une adaptation peut être envisagée.





## RÉCAPITULATION DES CRÉDITS PAR PROGRAMME ET ACTION

Numéro et intitulé du programme et de l'action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2010	Demandées pour 2011	FDC et ADP attendus en 2011	Ouverts en LFI pour 2010	Demandés pour 2011	FDC et ADP attendus en 2011
203 Infrastructures et services de transports	4 396 660 107	4 308 830 095	2 007 950 000	4 312 954 151	4 077 503 731	1 705 996 504
01 Développement des infrastructures routières			1 058 000 000			894 210 000
10 Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires	3 606 010 782	3 461 565 892	528 150 000	3 612 041 635	3 461 565 892	353 448 702
11 Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires	195 428 326	139 502 126	96 800 000	137 155 326	137 279 126	85 854 802
12 Entretien et exploitation du réseau routier national	414 177 884	302 253 364	285 000 000	389 540 158	312 500 000	338 383 000
13 Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres	117 379 544	337 277 083	37 000 000	117 572 729	107 277 083	29 100 000
14 Soutien, régulation et contrôle dans les domaines des transports fluviaux, maritimes et aériens	35 691 371	44 867 437	0	28 625 103	35 517 437	2 000 000
15 Stratégie et soutien	27 972 200	23 364 193	3 000 000	28 019 200	23 364 193	3 000 000
207 Sécurité et circulation routières	60 441 280	57 660 000	100 000	61 035 848	57 660 000	100 000
01 Observation, prospective, réglementation et soutien au programme	5 578 480	4 260 000		5 673 048	4 260 000	
02 Démarches interministérielles et communication	29 074 000	29 100 000	100 000	29 074 000	27 100 000	100 000
03 Éducation routière	25 788 800	24 300 000		26 288 800	26 300 000	

Source : Projets annuels de performances pour 2011, mission « *Ecologie, développement et aménagement durables* »



## I. — LE PROGRAMME 203 « INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS »

### RÉCAPITULATION DES CRÉDITS DU PROGRAMME 203

(en euros)

#### 2011 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action / sous-action		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2011	FDC et ADP attendus en 2011
01	Développement des infrastructures routières					1 058 000 000
10	Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires			3 461 565 892	<b>3 461 565 892</b>	528 150 000
11	Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires	61 557 125	4 650 000	73 295 001	<b>139 502 126</b>	96 800 000
12	Entretien et exploitation du réseau routier national	173 763 649	122 989 715	5 500 000	<b>302 253 364</b>	285 000 000
13	Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres	661 675	2 612 880	334 002 528	<b>337 277 083</b>	37 000 000
14	Soutien, régulation et contrôle dans les domaines des transports fluviaux, maritimes et aériens			44 867 437	<b>44 867 437</b>	0
15	Stratégie et soutien	23 364 193			<b>23 364 193</b>	3 000 000
<b>Total</b>		<b>259 346 642</b>	<b>130 252 595</b>	<b>3 919 230 858</b>	<b>4 308 830 095</b>	<b>2 007 950 000</b>

#### 2011 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action / sous-action		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2011	FDC et ADP attendus en 2011
01	Développement des infrastructures routières					894 210 000
10	Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires			3 461 565 892	<b>3 461 565 892</b>	353 448 702
11	Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires	62 457 125	5 827 000	68 995 001	<b>137 279 126</b>	85 854 802
12	Entretien et exploitation du réseau routier national	173 763 649	133 236 351	5 500 000	<b>312 500 000</b>	338 383 000
13	Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres	661 675	2 612 880	104 002 528	<b>107 277 083</b>	29 100 000
14	Soutien, régulation et contrôle dans les domaines des transports fluviaux, maritimes et aériens			35 517 437	<b>35 517 437</b>	2 000 000
15	Stratégie et soutien	23 364 193			<b>23 364 193</b>	3 000 000
<b>Total</b>		<b>260 246 642</b>	<b>141 676 231</b>	<b>3 675 580 858</b>	<b>4 077 503 731</b>	<b>1 705 996 504</b>

Source : Projets annuels de performances pour 2011, mission « *Ecologie, développement et aménagement durables* »

## OBJECTIFS ET INDICATEURS DU PROGRAMME 203

### ***1/ Réaliser au meilleur coût les projets de desserte planifiés et moderniser efficacement les réseaux de transports***

- indicateur n° 1 : écart entre les prévisions et les réalisations de coûts pour les projets mis en service
- indicateur n° 2 : intérêt socio-économique des projets mis en service
- indicateur n° 3 : coût kilométrique de construction des opérations routières mises en service

### ***2/ Améliorer l'entretien et la qualité des infrastructures de transports***

- indicateur n° 1 : coût des opérations de régénération et d'entretien du réseau ferré
- indicateur n° 2 : état des ouvrages routiers et ferroviaires
- indicateur n° 3 : qualité de service des réseaux de transport

### ***3/ Améliorer le niveau de sécurité des transports et assurer les conditions d'une concurrence loyale***

- indicateur n° 1 : taux de contrôle des transports routiers de matières dangereuses
- indicateur n° 2 : infractions à la réglementation sociale européenne constatées lors des contrôles

### ***4/ Développer la part des modes alternatifs à la route dans les déplacements des personnes et le transport des marchandises***

- indicateur n° 1 : part modale des transports non routiers
- indicateur n° 2 : volume de transport combiné par fer, voie fluviale et cabotage maritime rapporté aux aides au transport combiné
- indicateur n° 3 : part de marché des grands ports maritimes sur leurs façades respectives

## A. — LA VOIE FERRÉE, VECTEUR PRIVILÉGIÉ DU REPORT MODAL

### 1. Le transport de passagers

#### a) les TER

Les transports régionaux de voyageurs, désignés par le terme « TER » (Transport Express Régional), sont constitués par les services ferroviaires régionaux et, parallèlement, par les services routiers effectués en substitution des services ferroviaires. L'article 124 de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains a prévu un transfert aux régions de la compétence d'autorité organisatrice de ces transports, transfert devenu effectif le 1er janvier 2002.

Le tableau ci-après détaille les contributions versées par les régions à la SNCF au titre des TER.

<i>en millions d'euros</i>	2008	2009	devis 2010
<b>Contributions d'exploitation</b>	1 906	1 990,7	2 105,3
<b>Contributions tarifs sociaux</b>	318,4	334,5	358,7

En 2009, les recettes totales du TER, compte tenu des compensations pour tarifs sociaux, étaient de 1 302 701 K€ et avaient progressé de 4,3 % par rapport à 2008. Sur la période, le trafic a augmenté de 1,2 % et l'offre de 2,2 %. A la fin du mois de juin 2010, les recettes du TER progressent de 3,6 % par rapport à la même période de 2009. La croissance prévue en recettes totales est de 4,1 % sur l'année par rapport à 2009.

Pour la période 2011-2013, les perspectives de croissance en recettes totales et voyageurs-kilomètres sont les suivantes :

	2011	2012	2013
Recettes avec compensations	+ 5,1 %	+ 6,0 %	+ 4,8 %
Voyageurs kilomètres	+ 3,4 %	+ 4,3 %	+ 3,1 %

Si l'on observe le taux de remplissage, la fréquentation du TER dans l'ensemble des régions a évolué de la façon suivante :

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Trafic : voyageurs-km (en millions)	9 145	9 147	9 646	10 234	11 113	11 586	12 716	12 854
Offre : train-km (en millions)	137,8	136,7	146,2	147,5	150,8	151,8	160,8	164,5
Fréquentation moyenne par train (en %)	66,4	66,9	66,0	69,4	73,7	76,3	79,1	78,1

Pour un service contractualisé entre les régions et la SNCF, la contribution d'exploitation versée par la région est établie sur la base d'un forfait de charges global. En effet, il est peu de lignes pour lesquelles on puisse considérer que les moyens humains et matériels sont dédiés. Les charges affectables aux différentes lignes ne correspondent donc pas à des charges érudables et l'économie qui résulterait de la suppression d'une ligne ou d'une mise sur route ne peut se déduire d'une lecture immédiate de la comptabilité ; sa mesure nécessiterait plutôt des études au cas par cas.

L'ensemble des personnels contribuant aux activités TER est évalué à 28 500 équivalents temps plein (ETP). La plupart de ces personnels ne sont pas affectés spécifiquement à ces activités et contribuent aux autres activités de la SNCF – personnels des gares, de conduite, d'accompagnement, de maintenance. Bien entendu, cette évaluation ne prend pas en compte les personnels affectés à l'entretien ou l'exploitation de l'infrastructure.

La décision de substituer un TER sur route (autocar) à un TER sur rail relève des régions, autorités organisatrices des services ferroviaires régionaux de voyageurs, conformément aux dispositions de l'article 21-1 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI).

### *b) les TGV*

Le tableau ci-après retrace l'évolution du trafic entre 2008 et 2009 exprimé en milliards de voyageurs-kilomètres :

		2008	2009	Évolution 2009/2008
<b>TGV <sup>(1)</sup></b>		<b>50,27</b>	<b>49,11</b>	<b>- 2,3 %</b>
dont	Sud-Est	19,24	18,70	- 2,8 %
	Atlantique	11,60	11,13	- 4,0 %
	Nord-Europe	1,84	1,80	- 2,1 %
	Est-Européen	3,55	3,49	- 1,7 %
	Inter-secteurs	10,09	10,09	+ 0,0 %
	Eurostar	2,50	2,51	+ 0,3 %
	Thalys	1,46	1,39	- 4,4 %
Autres grandes lignes		5,67	5,33	- 5,9 %
<b>Grandes lignes</b>		<b>55,93</b>	<b>54,44</b>	<b>- 2,7 %</b>
<b>TER <sup>(2)</sup></b>		<b>12,74</b>	<b>12,89</b>	<b>+ 1,2 %</b>
dont	Fer	12,41	12,57	+ 1,3 %
	Route	0,32	0,32	- 1,2 %
<b>Intercités</b>		<b>4,63</b>	<b>4,52</b>	<b>- 2,5 %</b>
<b>Transilien</b>		<b>11,39</b>	<b>11,41</b>	<b>+ 0,2 %</b>
<b>Total voyageurs (hors iDTGV)</b>		<b>84,69</b>	<b>83,26</b>	<b>- 1,7 %</b>
<b>iDTGV</b>		<b>1,96</b>	<b>2,76</b>	<b>+ 40,9 %</b>
<b>Total voyageurs (avec iDTGV)</b>		<b>86,65</b>	<b>86,02</b>	<b>- 0,7 %</b>

(1) trains à grande vitesse, y compris TGV affrétés

(2) y compris Chemins de fer corses

En 2009, le trafic « Grandes Lignes » a baissé de 2,7 % du fait de la crise économique qui a touché fortement le secteur du transport à partir du mois d'octobre 2008. En outre, au premier trimestre, les travaux de remise en état du tunnel sous la Manche jusqu'à la fin février ainsi que les grèves de janvier et de mars ont amplifié cette baisse. Le trafic s'est ensuite progressivement stabilisé avec un début de reprise sur le dernier trimestre.

Les résultats de trafic « TGV », en recul depuis le mois de novembre 2008, n'ont commencé à se stabiliser qu'à partir de juin 2009, le mois de décembre affichant une reprise. Les axes Atlantique et Sud-Est ont été les plus touchés ainsi que la Première classe. Le TGV Inter-secteurs a été le moins affecté, grâce à la reprise en 2008 des dessertes de l'aéroport Roissy/Charles-de-Gaulle et de Chessy/Marne-la-Vallée au départ de Bruxelles, et du fait de l'ouverture de liaisons directes entre l'Est de la France et la façade Atlantique, le Nord et le Sud-Est.

Thalys a été affecté toute l'année par la baisse des voyages d'affaires. Seul le mois de décembre a été favorable, grâce notamment à l'ouverture des lignes nouvelles belges et hollandaises qui ont rendu les offres plus attrayantes vers l'Allemagne et les Pays-Bas (Paris-Cologne en 3 heures 14 et Paris-Amsterdam en 3 heures 18).

Le trafic d'Eurostar a recommencé à progresser à partir d'avril, après la fin de la remise en état du tunnel sous la Manche et la reprise de l'activité de la City ; il a aussi bénéficié de l'ouverture de la ligne nouvelle « High Speed One » jusqu'à St. Pancras en décembre 2007.

Le trafic des trains Grandes Lignes autres que grande vitesse a diminué sensiblement par rapport à 2008 (- 5,9 %), avec une réduction de l'offre de 6,2 % pour s'adapter à la désaffectation de la clientèle pour de l'offre de nuit.

Le tableau ci-après retrace l'évolution du trafic entre les premiers trimestres de 2009 et de 2010 exprimé en milliards de voyageurs-kilomètres :

		1 <sup>er</sup> semestre 2009	1 <sup>er</sup> semestre 2010	Évolution 2010/2009
<b>TGV <sup>(1)</sup></b>		<b>23,87</b>	<b>24,25</b>	<b>+ 1,6 %</b>
dont	Sud-Est	9,26	9,30	+ 0,5 %
	Atlantique	5,32	5,32	+ 0,1 %
	Nord-Europe	2,93	2,98	+ 1,8 %
	Est-Européen	1,72	1,77	+ 2,7 %
	Inter-secteurs	4,78	4,90	+ 2,5 %
	Eurostar	1,19	1,27	+ 6,8 %
	Thalys	0,69	0,72	+ 4,7 %
	Autres grandes lignes	2,57	2,16	- 15,7 %
	<b>Grandes lignes</b>	<b>26,44</b>	<b>26,41</b>	<b>- 0,1 %</b>
<b>TER <sup>(2)</sup></b>		<b>6,46</b>	<b>6,54</b>	<b>+ 1,3 %</b>
dont	Fer	6,30	6,41	+ 1,7 %
	Route	0,16	0,13	- 16,3 %
<b>Intercités</b>		<b>2,22</b>	<b>2,11</b>	<b>- 5 0 %</b>
<b>Transilien</b>		<b>5,95</b>	<b>6,01</b>	<b>+ 1,0 %</b>
<b>Total voyageurs (hors iDTGV)</b>		<b>41,07</b>	<b>41,08</b>	<b>+ 0,0 %</b>
<b>iDTGV</b>		<b>1,21</b>	<b>1,60</b>	<b>+ 31,5 %</b>
<b>Total voyageurs (avec iDTGV)</b>		<b>42,28</b>	<b>42,67</b>	<b>+ 0,9 %</b>

(1) trains à grande vitesse, y compris TGV affrétés

(2) y compris Chemins de fer corses



Le trafic « Grandes Lignes » connaît un très léger retrait à fin juin 2010, bien qu'il se rapporte à un début d'année 2009 affecté par la crise économique et les travaux de remise en état du tunnel sous la Manche. Cette baisse est liée à la recrudescence de la conflictualité sociale. Corrigé de cet effet, le trafic serait en progression de 1,2 %, la tendance s'inscrivant à la hausse depuis le mois de juin 2009.

Le trafic à grande vitesse (Eurostar, Thalys et TGV intérieur) progresse de 1,6 % grâce à la reprise des voyages d'affaires et il partage à égalité avec iDTGV la croissance du marché français de la grande vitesse. Eurostar progresse de 6,8 %, profitant en particulier de l'interruption du trafic aérien du 15 au 20 avril 2010 occasionné par l'éruption d'un volcan islandais. En dépit de l'accident de Hal, en Belgique, en février, le trafic de Thalys augmente de 4,7 %, grâce aux ouvertures de lignes nouvelles vers l'Allemagne et les Pays-Bas. Les TGV intérieurs sont en croissance de 1,2 % : tous les axes augmentent, Nord-Europe (+ 5,6 %) et Interssecteurs (+ 2,5 %) connaissant les meilleurs développements. A l'inverse, les autres trains Grandes Lignes subissent la concurrence de la voiture individuelle, le parc automobile ayant rajeuni grâce à la prime à la casse.

### *c) les trains d'équilibre du territoire (TET)*

Lors de la clôture des Assises des territoires ruraux en février 2010, ainsi que du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 11 mai 2010, il a été décidé qu'une stratégie pérenne pour le renouveau des trains d'équilibre du territoire serait élaborée, les ministres en charge des transports et de l'aménagement du territoire devant présenter avant la fin de l'année un plan de renouvellement du matériel roulant de ces lignes d'équilibre.

L'article 33 du projet de loi de finances pour 2011 institue une contribution de solidarité territoriale que les compagnies ferroviaires – essentiellement la SNCF pour l'heure – compenseront par une hausse de leurs billets TGV *premium*. Cet article vise à organiser les nouvelles modalités de financement, destinées à compenser à la SNCF ses obligations de service public en termes d'exploitation des services nationaux de transport conventionnés de voyageurs, appelés trains d'équilibre du territoire (TET). Afin de garantir la pérennité des relations d'équilibre du territoire assurées par la SNCF et d'améliorer la qualité du service aux usagers, un nouveau dispositif d'organisation et de financement doit être mis en place. L'État y assumera le rôle d'autorité organisatrice des TET par le biais d'une convention passée avec la SNCF.

Les services conventionnés de voyageurs seront assurés par la SNCF, en contrepartie d'une compensation pour obligations de service public. Le déficit d'exploitation des TET est évalué à 210 millions d'euros par an dans la période 2011-2013. Pour assurer le financement de la contribution de l'État au déficit d'exploitation des trains d'équilibre du territoire, le présent article institue :

– une contribution de solidarité territoriale (CST) sur les produits du trafic ferroviaire de voyageurs non conventionnés ;

– un nouveau compte d'affectation spéciale (CAS), dénommé « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs », dont les ressources proviendront de la CST et d'une fraction de la taxe d'aménagement du territoire, fixée à 35 millions d'euros. Les sociétés concessionnaires d'autoroutes contribueront donc aussi au financement des TET.

## **2. Le fret ferroviaire**

### *a) le bilan de l'ouverture à la concurrence*

Dans le cadre de l'application des directives du paquet ferroviaire européen, la France a ouvert à la concurrence le marché du fret ferroviaire. Effective à compter du 7 mars 2003 (décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national), cette évolution n'a d'abord concerné que le fret international. Depuis le 31 mars 2006 (loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative au développement et à la sécurité des transports qui a mis fin au monopole de la SNCF sur le service intérieur de marchandises), le réseau ferré national est ouvert pour tous les services de transport de marchandises, internationaux et domestiques.

CFTA Cargo a été le premier opérateur à circuler en France, dès juin 2005. Son activité d'entreprise ferroviaire a ensuite été reprise par VEOLIA Cargo France. Fin 2009, la SNCF a repris les activités de Veolia Cargo en Allemagne, aux Pays-Bas et en Italie. Eurotunnel – par sa filiale Europorte – a repris les activités françaises de Veolia Cargo. Six entreprises ferroviaires autres que Fret SNCF circulent aujourd'hui sur le réseau ferré national : Euro Cargo Rail (filiale de la Deutsche Bahn), Colas Rail (groupe Colas Bouygues), B Cargo (SNCF), CFL Cargo, VFLI (groupe SNCF) et Europorte.

L'activité des nouvelles entreprises ferroviaires était quasi nulle en 2005. Fin 2006, elle était encore limitée à moins de 1 % de part de marché. Fin 2009, sur un marché total en forte contraction (32,7 milliards de tonnes-kilomètres soit 19,6 % de baisse par rapport à 2008), leur part de marché s'est élevée à 15 %. Fin juin 2010, la part de marché des nouvelles entreprises ferroviaires est estimée à 16 % du tonnage transporté.

**LES 10 PROPOSITIONS DU RAPPORT PATERNOTTE  
POUR « REMETTRE LE FRET SUR LES RAILS » <sup>(1)</sup>**

- 1. Ouvrir la grande vitesse au fret ferroviaire**, y compris la nuit : ouverture des lignes et encouragement au développement du fret rapide – fret express et fret cargo ;
- 2. Réintroduire la mixité d'usage des rames et des infrastructures** entre le transport de voyageurs et le fret : TER, RER et tramways « fret » ;
- 3. Confier à un établissement public** – qui pourrait être « Réseau ferré de France » – la gestion des gares de fret et des embranchements fret (voies de débord) ;
- 4. Faire des Régions ou des Chambres régionales de commerce et d'industrie (CRCI) qui le souhaitent les chefs de file de la gestion du fret de proximité**, en vue de favoriser l'émergence de plusieurs plates-formes de fret multimodales régionales (*hubs* régionaux) ;
- 5. Garantir au fret des sillons de qualité** et proposer aux opérateurs ferroviaires de fret **des tarifs de péages abordables** ;
- 6. Favoriser la réalisation des embranchements** nécessaires à l'activité des opérateurs ferroviaires de proximité, ainsi que d'opérations de **contournement** de certaines métropoles ;
- 7. Accompagner la régénération du réseau**, en favorisant notamment les partenariats public-privé (PPP) ;
- 8. Filialiser la branche Fret de la SNCF** en créant un établissement public permettant de garantir aux personnels en place leur statut et leur rémunération ;
- 9. Renforcer la réglementation sur les émissions de gaz à effet de serre des poids lourds** et faire échec à la généralisation des camions de très grande capacité – *gigaliners* de 25 mètres et 60 tonnes - en vue de préserver le **wagon isolé** ;
- 10. Généraliser les mesures de protection environnementale** contre les nuisances sonores et visuelles, en vue de renforcer l'acceptabilité du fret – notamment nocturne – par les riverains.

***b) l'engagement national pour le fret ferroviaire***

La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement du 3 août 2009 – dite « Grenelle I » – donne un nouveau départ au transport de marchandises, désormais orienté vers un développement sobre en carbone, soutenable et robuste. Ces nouveaux objectifs commandent de développer les transports ferroviaires, fluviaux et maritimes, en faisant évoluer la part modale du non routier et du non aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022. Un tel effort ne peut être évité dans l'optique d'une économie substantiellement décarbonée.

---

(1) voir le rapport d'information n°1741 de la commission des affaires économiques de juillet 2009 : « Remettre le fret sur les rails : un défi économique, social et environnemental ».

Une première étape, fortement contrariée par la crise économique, doit permettre d'atteindre une croissance de 25 % de la part modale du fret non routier et non aérien d'ici à 2012, pour porter celle-ci à 17,5 % du total. La réussite passe avant tout par la reconquête de parts de marché du fret ferroviaire : la croissance des modes les plus respectueux de l'environnement devrait en effet être assurée à 85 % par le mode ferroviaire et à 15 % par le fluvial. Ces objectifs ambitieux ne seront atteints que grâce à la mobilisation de tous les acteurs. Dans un secteur désormais ouvert à la concurrence, l'État exerce un rôle de régulateur et de soutien à toutes les initiatives contribuant au développement du mode ferroviaire de transport de marchandises.

Le Gouvernement a ainsi engagé un programme d'actions de grande ampleur qui correspond à un investissement global en faveur du fret ferroviaire de plus de 7 milliards d'euros d'ici à 2020 : l'Engagement national pour le fret ferroviaire (ENFF), présenté au Conseil des ministres le 16 septembre 2009. Ce programme, qui associe Réseau ferré de France (RFF) et les opérateurs ferroviaires, en particulier la SNCF, s'appuie sur 8 axes :

- créer un réseau d'autoroutes ferroviaires en France ;
- aider au développement du transport combiné ;
- développer les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) pour desservir les territoires et les zones portuaires *via* des organisations légères et adaptées ;
- développer le fret ferroviaire à grande vitesse entre les aéroports, en utilisant des lignes à grande vitesse en dehors des heures de pointe pour le transport de marchandises ;
- créer un réseau à priorité d'utilisation fret, dit réseau orienté fret (ROF) ;
- supprimer les goulets d'étranglement, notamment pour l'agglomération lyonnaise, l'agglomération dijonnaise et le tronçon Nîmes–Montpellier, principaux points de congestion du réseau ferré national ;
- améliorer la desserte ferroviaire des grands ports français qui représentent des sources importantes de fret massifié ;
- moderniser la gestion des sillons en réduisant les temps de parcours et en respectant les horaires des trains de fret, tout en améliorant le service proposé par RFF aux transporteurs.

Les autoroutes ferroviaires permettent de transporter les camions sur des trains pour franchir des zones sensibles, des obstacles ou parcourir de longues distances sur les grands axes de trafic international. Des offres massifiées et à forte fréquence doivent assurer leur viabilité économique, condition de leur pérennité. L'État s'est engagé dans le développement de ces solutions de report modal au travers de trois réalisations majeures :

- le développement et le prolongement de l'Autoroute ferroviaire Alpine (AFA) qui existe depuis 2003 entre Aiton (près de Chambéry) et

Orbassano (près de Turin). La France et l'Italie se sont accordées sur le principe de la pérennisation du service et ont lancé, fin 2009, une consultation en vue de l'ouverture, en 2011, d'un service accessible aux poids lourds de dimension standard. L'objectif est de passer de quatre à six allers-retours quotidiens dès 2011. Cette montée en puissance sera facilitée par la réalisation de travaux d'élargissement du tunnel du Mont-Cenis pour permettre l'accès de tous les gabarits de camions à l'autoroute ferroviaire alpine. A compter de 2013, l'itinéraire sera prolongé en région lyonnaise où sera créée une nouvelle plate-forme.

- le développement de l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg (AFPL). Opérationnelle depuis 2007, celle-ci constitue le premier service de longue distance en France et elle connaît une montée en charge régulière avec, en décembre 2009, un deuxième aller-retour quotidien mis en circulation, en mai 2010, un troisième aller-retour quotidien, puis un quatrième, qui sera mis en oeuvre en octobre 2010.
- la mise en service de l'autoroute ferroviaire Atlantique en 2011. Il s'agira d'un service longue distance entre le sud de l'Aquitaine, le sud de l'Ile-de-France et le Nord/Pas-de-Calais. Les aménagements nécessaires, notamment pour la mise au gabarit de l'infrastructure ferroviaire et la réalisation de plates-formes, figurent parmi les projets prioritaires des prochains contrats de projet 2007-2013 des quatre régions concernées : Aquitaine, Poitou-Charentes, Centre et Ile-de-France.

Enfin, une étude est lancée pour une quatrième autoroute ferroviaire, permettant d'interconnecter les itinéraires rhodanien et atlantique, notamment au nord avec un prolongement jusqu'au tunnel sous la Manche, ainsi que les itinéraires rhodanien et alpin pour une liaison entre l'Europe du Nord et l'Italie.

Avant la crise économique mondiale, le transport combiné représentait le segment de fret ferroviaire le plus dynamique, avec des marges de progression de trafics très importantes sur les pré et post-acheminements maritimes. L'État, à travers l'aide au transbordement et par le soutien technique et financier aux investissements d'infrastructures pour les plates-formes et les terminaux conduit une politique volontariste conforme aux objectifs communautaires. L'augmentation de 50 % de l'aide au transport combiné a été mise en oeuvre dès 2010. Renforcer la compétitivité des trains de fret par leur allongement représente un autre moyen d'encourager le transfert modal vers le ferroviaire. Pour le combiné, les premières expérimentations ont eu lieu en 2009, sur l'axe Paris-Marseille, avec des trains de 850 mètres dont la circulation est désormais possible à 100 km/h. Des études en vue d'augmenter leur longueur (1 000 mètres) et leur vitesse (120 km/h) se poursuivent. S'agissant des autoroutes ferroviaires, l'objectif final est une longueur de 1 500 mètres, avec une première étape à 1 000 mètres, ce qui nécessite des études de sécurité et de fonctionnement opérationnel.

Créatrice de report modal à moyen et long termes, l'alliance du fret et de la grande vitesse passe par la recherche d'une meilleure complémentarité entre le transport aérien et le mode ferroviaire. Le projet de l'association Carex vise à relier par TGV les grandes villes aéroportuaires européennes situées à deux ou trois heures de Roissy, en utilisant les LGV existantes. Des études se poursuivent pour approfondir l'analyse sur les différentes composantes du projet : marché et trafics, matériel roulant et terminaux ferroviaires dans les aéroports. L'État participera aux investissements nécessaires pour ce qui concerne les raccordements ferroviaires au réseau grande vitesse du terminal de Goussainville, à la limite du domaine aéroportuaire de Roissy, ainsi que de Lyon - Saint-Exupéry.

Le Grenelle de l'environnement a défini un réseau à priorité fret, sur lequel la qualité de service sera améliorée en priorité, afin de permettre aux trafics de fret de progresser. Les quatre priorités sur le ROF sont l'amélioration de la capacité, de la fiabilité et de l'interopérabilité, ainsi que l'électrification des itinéraires. Les études d'électrification, en cours dans le cadre des Contrats de Plan État Région, consacrent près de 700 millions d'euros à ce programme. L'État et RFF vont investir 380 millions pour la fluidification des circulations : itinéraires alternatifs, installations permanentes de contre sens (IPCS) qui permettent aux trains de se doubler et de se croiser plus facilement. Le dispositif sera complété par l'ouverture d'itinéraires alternatifs, avec, en particulier, la ligne Serqueux-Gisors pour faciliter le transit ferroviaire lors des travaux sur la ligne Paris – Le Havre qui débiteront en 2015. Le réseau fret bénéficiera également de l'amélioration de l'interopérabilité des systèmes de guidage de trains, déployée dans le cadre de la politique communautaire des corridors européens de fret.

Un programme d'investissement de 4,5 milliards d'euros permettra de supprimer à moyen terme les goulets d'étranglement qui affectent le développement des trafics de fret. Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) supprimera le goulet d'étranglement constitué par la traversée de Lyon. Ce projet améliorera la circulation des trains de fret Nord-Sud ou vers l'Italie et contribuera à la desserte du *hub* de Sibelin et des zones logistiques de l'aire métropolitaine lyonnaise. Le contournement de Nîmes et de Montpellier (CNM) dégagera des capacités importantes pour le fret comme pour les TGV, en leur évitant la traversée de deux noeuds ferroviaires importants, et offrira un haut niveau de service pour les trafics de fret vers l'Espagne. La mise en service est prévue fin 2016.

L'amélioration de la desserte ferroviaire des ports représente un enjeu majeur pour le développement du secteur. L'objectif est de doubler la part de marché du fret ferroviaire pour les acheminements à destination et en provenance des ports. A cet effet, la création d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) dans les ports et l'amélioration des infrastructures de desserte sont encouragées par l'État, de même que la création ou la modernisation de plates-formes multimodales.

La qualité des sillons constitue un facteur déterminant de compétitivité : s'ils sont annulés ou modifiés, la fiabilité du transport ferroviaire s'en trouve immédiatement dégradée. L'amélioration de leur fiabilité figure au titre des priorités fixées par l'État à RFF dans son contrat de performance. RFF doit s'affirmer en tant que fournisseur de produits « garantis » voire certifiés, en adéquation avec les contraintes de production industrielle des opérateurs ferroviaires. La création d'un « service client » à RFF est intervenue fin 2009. Les négociations d'accord-cadre et de contrats qualité entre RFF et les entreprises ferroviaires devraient aboutir avant la fin de cette année.

Le 26 janvier 2010, un comité de suivi de l'Engagement national pour le fret ferroviaire, présidé par le Secrétaire d'État chargé des transports, a été installé avec l'ensemble des parties prenantes, soit des représentants de Réseau ferré de France, de la SNCF et des entreprises de transport ferroviaire de marchandises, des confédérations ou syndicats nationaux représentatifs du transport ferroviaire de marchandises, d'associations d'utilisateurs de transport ferroviaire de marchandises (Association des Utilisateurs de Transport de Fret, Groupement national des Transports Combinés, Transport et Logistique de France), de l'Union des Ports de France, de France Nature Environnement, de la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale et de parlementaires. Une deuxième réunion de ce comité de suivi, le 8 juillet 2010, a permis de faire un point d'étape sur l'ensemble des actions engagées.

L'ENFF correspond à moyen terme à une réduction annuelle de plus de 2 millions du nombre de trajets de poids lourds sur les routes françaises et de plus de 2 millions de tonnes des émissions de CO<sub>2</sub>. Il contribue ainsi fortement à la politique nationale de report modal, de croissance verte, de mutation écologique et de réduction des émissions des gaz à effets de serre inscrite dans le Grenelle de l'environnement.

### *c) les opérateurs ferroviaires de proximité*

Les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) assureront, en partenariat avec le tissu économique local, une logistique ferroviaire territoriale convoyant des flux ferroviaires diversifiés vers des points d'échange définis avec les opérateurs longue distance. Adossés à un maillage fin du territoire, ils ont vocation à dynamiser le mode ferroviaire en élargissant son marché.

Fin 2009, l'État a fait évoluer le cadre législatif et réglementaire pour faciliter leur mise en place. Ainsi, l'article 4 de la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires du 8 décembre 2009 permet à RFF de confier des missions de gestion et d'entretien des voies, exclusivement dédiées au fret et à faible trafic, à des OFP. Parallèlement, le montant de capital social requis pour obtenir la licence d'entreprise ferroviaire a été modifié par l'arrêté du 19 octobre 2009 afin que l'OFP puisse bénéficier de seuils moins élevés, en fonction du volume de marchandises transporté.

Les opérateurs ferroviaires de proximité ont vocation à faire circuler des lots de wagons ou des trains déjà massifiés jusqu'à ou à partir d'un point d'échange avec un opérateur ferroviaire longue distance. Ils peuvent aussi compléter leur activité de traction en assurant la gestion déléguée de l'infrastructure ferroviaire – entretien et maintenance des lignes et gestion des circulations dans un cadre adapté aux réalités locales – pour le compte de Réseau ferré de France.

Enfin, l'État attend de la SNCF, compte tenu de ses compétences et de son expérience, qu'elle apporte son soutien technique et financier aux projets de création d'OFP dont l'activité est complémentaire à la sienne et qui peuvent permettre de développer l'offre ferroviaire. Cet appui peut passer par la mise à disposition de son certificat de sécurité, de personnel, de matériel roulant et par la participation au capital et à l'élaboration du business plan de l'OFP.

L'entreprise ferroviaire TPCF Fret fait circuler des trains sur le réseau ferré national depuis la fin du mois de juillet 2010, entre Cases-de-Pène et Rivesaltes dans les Pyrénées-Orientales, et deux autres initiatives (CFR en Bourgogne et Ferovergne en Auvergne) sont prêtes à le faire d'ici la fin de l'année 2010. Une vingtaine de projets présentant des stades d'avancement variables existe par ailleurs dans les territoires et dans les ports.



#### LE SCHÉMA DIRECTEUR POUR UN NOUVEAU TRANSPORT ÉCOLOGIQUE DE MARCHANDISES

En cohérence avec l'Engagement national pour le fret ferroviaire présenté par le Gouvernement le 16 septembre 2009, la SNCF a soumis à son Conseil d'administration, qui l'a adopté, le schéma directeur pour un nouveau transport écologique des marchandises opéré par la SNCF. La SNCF, dont la réforme des modes opératoires peut générer une économie de trésorerie de 400 millions d'euros par an à compter de 2012, va engager 1 milliard d'euros en cinq ans en faveur du fret d'avenir. Ce schéma se compose de neuf projets industriels en vue d'une nouvelle mobilité des marchandises *via* le report modal :

1) Développer l'offre de transport en trains massifs à l'échelle européenne et favoriser l'effacement des frontières qui constituent encore un motif sérieux de recours au mode routier. Il s'agit de faire évoluer l'offre de Fret SNCF sur les segments du train massif en adaptant les organisations aux caractéristiques des différents marchés dans le cadre d'un programme d'amélioration de la performance (fiabilité, compétitivité). La SNCF met en place progressivement au cours de 2010 quatre entités spécialisées par marchés et axes géographiques :

– l'entité « Belle-Ile », spécialisée sur les flux de charbon et les flux sidérurgiques prend en charge les circulations sur l'artère Nord-Est, des ports d'Anvers et de Dunkerque vers la Lorraine ;

– l'entité « Combiné », en charge de la traction des trains réguliers constitués essentiellement de transport combiné et des autoroutes ferroviaires sur l'axe Nord-Sud;

– l'entité « Autochem » spécialisée sur les flux d'hydrocarbure, de chimie et d'automobile centrera son action dans le Sud-Est ;

– l'entité « Sol & Rail » spécialisée sur les flux de produits agricoles et de produits de carrière avec des trains de moyen parcours à forte variation de charge (saisonnalité). Cette nouvelle organisation devrait permettre d'améliorer sensiblement la compétitivité de Fret SNCF et de maintenir un plan de transport intégré pour bénéficier des synergies entre les différents trafics et améliorer la rotation des actifs. Plus compétitive, la SNCF sera en mesure de faire croître ses volumes transportés.

2) Substituer au réseau du wagon isolé un ensemble de lignes « multi-clients / multi-lots »: La SNCF entend massifier la plus grande partie possible des trafics de wagon isolé. L'offre « multi-lots / multi-clients » repose sur un plan de transport spécifique et régulier entre deux zones économiques qui permettent la mise en place de navettes ferroviaires à raison d'une fréquence minimale de trois allers/retours hebdomadaires pouvant aller jusqu'à 8 allers et retours. La desserte terminale sera très majoritairement assurée par le mode ferroviaire. Afin d'améliorer les résultats économiques, des engagements de volumes seront convenus avec les principaux chargeurs de manière à sécuriser les volumes minimaux à hauteur des coûts directs de production. Chaque ligne aura son propre compte d'exploitation et une équipe de commercialisation dédiée, en capacité d'adapter les fréquences en fonction des trafics. Des terminaux de transbordement – appelés communément Rail-Ports – seront installés dans les installations ferroviaires aux extrémités des lignes, pour favoriser l'accès au mode ferroviaire des chargeurs qui ne sont pas embranchés. Le déploiement de ce nouveau plan de transport sera réalisé sur 18 mois, en relation avec les directions logistiques des principaux chargeurs.

3) Construire un service « sur-mesure » pour les clients actuels du réseau de wagon isolé dont les flux ne seraient pas pris en charge par les lignes « multi-lots/multi-clients » : des produits industriels, particulièrement, lourds, encombrants ou dangereux relèvent naturellement du mode ferroviaire. SNCF-Geodis s'est engagé à déployer les solutions ferroviaires « sur mesure » nécessaires aux chargeurs exprimant des contraintes particulières. Ces services seront rémunérés à la hauteur des ressources engagées.

4) Accélérer le développement du transport combiné terrestre, maritime et fluvial : après une crise qui a frappé très durement tous les opérateurs européens du secteur du fait de la baisse des volumes couplée à une chute brutale des prix du transport routier de longue distance, les opérateurs de transport combiné devraient retrouver une croissance à deux chiffres et constituer, avec les autoroutes ferroviaires, les outils du report modal et du développement des trafics d'origine portuaire. La SNCF se fixe pour objectif de doubler les trafics en 10 ans pour atteindre 1 million de caisses mobiles et conteneurs maritimes.

5) Développer l'offre en matière d'Autoroutes Ferroviaires : associé à Lorry-Rail, SNCF-Geodis s'investit pour faire monter en charge et augmenter les fréquences de l'autoroute ferroviaire Perpignan – Luxembourg. Elle est également candidate pour l'attribution des services d'autoroutes ferroviaires alpine et atlantique.

6) Créer des Opérateurs Ferroviaires Portuaires et favoriser les initiatives pour la création d'Opérateurs ferroviaires de Proximité territoriaux : il s'agit de participer au développement de l'hinterland des ports français ainsi qu'à l'émergence de solutions ferroviaires sur les territoires où des mutualisations d'activités sont nécessaires pour faire vivre l'outil ferroviaire.

7) Développer le transport ferroviaire de marchandises à grande et très grande vitesse : l'offre de trains Express sera étendue sur les deux axes Paris - Bordeaux – Montauban – Toulouse et Paris – Lyon – Avignon – Miramas – Marseille. Ces services seront ouverts fin 2010. En outre, la SNCF participe au projet de trains à Grande Vitesse pour le Fret : en collaboration avec l'association CAREX et les chargeurs « expressistes », la SNCF étudie la mise en place d'une offre de trains à très grande vitesse reliant les principales plateformes aéroportuaires à Roissy – Charles de Gaulle.

8) Poursuivre les démarches innovantes en matière de logistique urbaine pour apporter des réponses satisfaisantes aux problématiques de distribution des biens de consommation courantes au cœur des grandes villes. Les principales infrastructures ferroviaires dédiées au fret constituent des sites privilégiés de concentration des marchandises palettisées à partir desquelles peuvent être organisées les dessertes terminales ferroviaires et des opérations de distribution par véhicules à gaz naturel.

9) La création d'un réseau de plateformes multimodales et terrestres : la mise en œuvre des projets exposés ci-dessus conduira SNCF-Geodis à réaliser d'importants investissements en relation avec des opérateurs d'aménagement notamment la réalisation de Rail-Ports sur les principales infrastructures ferroviaires origine / destination des lignes du réseau de trains « multi-lots / multi clients », de terminaux mixtes nécessaires aux activités du combiné et des autoroutes ferroviaires et de terminaux multimodaux dans les ports.

#### ***d) les enjeux communautaires***

La Commission européenne a fait de la revitalisation du rail l'un de ses objectifs politiques prioritaires en matière de transports. A cette fin, la politique communautaire poursuit plusieurs objectifs : ouverture progressive des marchés, soutien aux actions permettant de renforcer la compétitivité du rail, régulation de l'accès aux infrastructures, augmentation de la transparence des coûts, harmonisation technique et réglementaire pour développer l'interopérabilité, soutien aux équipements et investissements favorisant l'intermodalité et les transferts de la route vers le rail, développement des infrastructures ferroviaires, mise en place de corridors de fret européen.

Les actions de SNCF Geodis s'inscrivent dans le cadre de ces enjeux. Elles visent à faire du groupe SNCF un opérateur rentable dans le transport de marchandises en Europe, capable de s'inscrire dans le développement du transport ferroviaire de marchandises lié à l'ouverture du marché à la concurrence et aux atouts de ce mode en termes environnementaux et de développement durable. Au reste, SNCF Geodis a pris position dans le secteur des corridors de fret européens, considérés comme les axes les plus pertinents du fret ferroviaire.

### **3. Les infrastructures et l'état du réseau**

L'audit du réseau ferré, rendu public en septembre 2005, a constaté un vieillissement accentué du réseau ferré national, résultant d'une longue période de sous investissement dans le renouvellement des installations et composants arrivés en fin de vie. Décidé en mars 2006 par le Gouvernement, le plan de rénovation du réseau visait à rééquilibrer la part des dépenses d'entretien, lesquelles atteignaient un niveau excessif compte tenu du mauvais état du réseau, et celle des dépenses de renouvellement, pour optimiser la dépense. Dès lors, il fallait d'abord augmenter le rythme de renouvellement pour atteindre puis dépasser le niveau qui assure la pérennité du réseau afin de rattraper le retard de rénovation.

Le Grenelle de l'environnement ayant retenu la rénovation comme priorité nationale, le contrat de performance signé par RFF et l'État en novembre 2008 a réévalué le plan de rénovation, en prévoyant, dans la période 2008-2012, un effort de 7,3 milliards d'euros, avec une prévision globale pour les années 2008-2015 de 13 milliards d'euros, pouvant être portée à 14 milliards en fonction de l'atteinte d'objectifs de productivité fixés à RFF. Compte tenu de l'importance des besoins, le Gouvernement oriente en priorité les investissements vers les lignes les plus utilisées du réseau principal. Le réseau principal accueille en effet 90 % des circulations et 75 % des TER.

Fin 2009, les ralentissements sur les lignes régionales de voyageurs dus à des problèmes de voie représentaient 1 205 km ; 107 km de ralentissements ont été levés mais 156 km de nouveaux ralentissements ont été posés. Par rapport à 2008, le linéaire concerné augmente de 4,5 %, tout en restant inférieur aux niveaux atteints en 2006 et 2007 (1 284 et 1 366 km respectivement).

Les levées de ralentissement concernent les premières lignes rénovées au titre du Plan de relance et du Plan rail Midi-Pyrénées. Pour certains travaux réalisés en 2009, la remise en vitesse de ligne se fera en 2010. Les travaux programmés en 2010 devraient permettre de lever 88 km de ralentissements et de prévenir la mise en place de 330 km de nouveaux ralentissements à moyen terme dans les zones traitées.

#### **4. L'ouverture du marché ferroviaire européen**

##### *a) le cadre légal*

Sous l'impulsion communautaire, la libéralisation des transports ferroviaires s'est d'abord réalisée pour le transport de marchandises qui est désormais ouvert à la concurrence sur le réseau ferré national depuis le 31 mars 2006. La directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire introduisent, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010 au plus tard, la concurrence dans les services ferroviaires internationaux de transport de voyageurs, avec possibilité de réaliser des dessertes intérieures sous réserve que l'objet principal du service exploité reste le service international et que l'équilibre économique des contrats de service public soit préservé.

En France, la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports (dite loi « ORTF »), assure la transposition de la directive précitée et libéralise les services ferroviaires internationaux de transport de voyageurs à compter du 13 décembre 2009, date correspondant au début de l'horaire de service des trains pour l'année 2010.

La loi ORTF modifie la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) pour préciser que les entreprises ferroviaires autorisées à exploiter des services de transport ont, dans des conditions équitables et sans discrimination, un droit d'accès à l'ensemble du réseau ferroviaire, y compris pour l'accès par le réseau aux infrastructures de services, ainsi que, lorsqu'il n'existe pas d'autre possibilité d'accès dans des conditions économiques raisonnables, aux services que ces infrastructures permettent de leur fournir. L'utilisation par une entreprise ferroviaire des gares et de toutes autres infrastructures de service donnera lieu à la passation d'un contrat.

La loi confie à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires<sup>(1)</sup> (ARAF), qu'elle institue, le pouvoir de contrôler l'objet principal d'un service

---

(1) Le décret du 1<sup>er</sup> septembre 2010 précise les principales modalités d'organisation et de fonctionnement de l'ARAF. Conformément à la loi du 8 décembre 2009, les commissions du développement durable et de

ferroviaire international de transport de voyageurs comportant des dessertes intérieures, à la demande du ministre chargé des transports ou des entreprises ferroviaires concernées. L'ARAF vérifie également si un tel service ne porte pas atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public, à la demande du ministre chargé des transports, de l'autorité organisatrice du contrat de service public concerné, de l'entreprise ferroviaire qui exécute ce contrat ou du gestionnaire d'infrastructure.

Le ministre chargé des transports ou, le cas échéant, l'autorité organisatrice d'un service public de transport de voyageurs ne peut limiter ou interdire la réalisation du service envisagé que dans la mesure où l'avis de l'ARAF le recommande. Un décret en Conseil d'État, qui devrait être publié avant la fin de l'année, viendra préciser les modalités d'application de ces dispositions, en précisant notamment les informations que doivent fournir les entreprises ferroviaires « entrantes » aux autorités organisatrices des transports, au gestionnaire de l'infrastructure et au régulateur.

Le gestionnaire d'infrastructure, Réseau ferré de France (RFF), est tenu de préparer l'ouverture des services ferroviaires internationaux de transport de voyageurs à la concurrence. Ainsi, dans le cadre de la préparation de l'horaire de service 2010, il a été amené à préciser qu'il recevrait dès avril 2009 les demandes de sillons d'entreprises de transport de voyageurs internationaux.

En outre, afin de mieux garantir l'indépendance des fonctions essentielles exercées par la SNCF pour le compte de RFF en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué, la loi prévoit la création d'un service spécialisé en charge de la gestion du trafic et des circulations – la Direction des circulations ferroviaires, DCF<sup>(1)</sup> – fonctionnellement indépendant du reste de la SNCF et dont le directeur est nommé par le Premier ministre.

Par ailleurs, la directive 2007/58/CE permet aux États membres d'autoriser les autorités organisatrices de transports (AOT) à prélever auprès des entreprises ferroviaires assurant des services de voyageurs, une redevance sur l'exploitation des liaisons de leur compétence. Cette redevance est destinée à compenser les obligations de service public de l'autorité organisatrice fixées par les contrats de service public. Cette faculté sera mise en œuvre dans le cadre d'un conventionnement entre l'État, en tant qu'autorité organisatrice, et la SNCF pour l'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET). Un prélèvement sur les recettes des services nationaux et sur les recettes du cabotage national des services internationaux pourrait alimenter un compte d'affectation spéciale (CAS) afin de financer l'exploitation des trains d'équilibre du territoire.

---

*l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale et du Sénat ont auditionné M. Pierre Cardo en juillet 2010, préalablement à sa nomination en tant que Président de l'ARAF.*

*(1) Un décret, transmis au Conseil d'État fin juillet 2010, précisera les conditions d'indépendance de la DCF, les obligations de ses agents et le fonctionnement de sa commission de déontologie.*

A ce jour, en France, aucune nouvelle entreprise ferroviaire n'assume encore pour son compte un service de transport international de voyageurs. L'année 2011, pour laquelle le cadre réglementaire concerné sera achevé, devrait voir les premiers nouveaux entrants sur le marché du transport international de voyageurs.

Aucune disposition communautaire ne prévoyant l'ouverture des services de transport ferroviaire intérieur de voyageurs, la SNCF conserve l'exploitation de ces services en vertu de l'article 18 de la LOTI. La Commission européenne a néanmoins évoqué l'achèvement de l'ouverture du marché ferroviaire dans une communication adoptée le 17 juin 2009 sur l'avenir des transports. Une réflexion a donc été engagée en France sur les modalités d'ouverture à la concurrence des transports régionaux de voyageurs, notamment pour les questions de matériel, de personnel et des gares. A cet effet, un Comité des parties prenantes présidé par le sénateur Francis GRIGNON a été installé par le Gouvernement et il doit rendre ses conclusions avant la fin de cette année.

#### *b) l'accès au réseau*

Les conditions d'accès au réseau ferré national sont publiées chaque année par Réseau ferré de France dans son document de référence du réseau (DRR) afin d'informer les entreprises ferroviaires de l'ensemble des modalités relatives à l'horaire de service de l'année suivante. L'accès au réseau a été élargi à d'autres candidats puisque les opérateurs de transport combiné, les autorités organisatrices de transport et les autorités portuaires sont également autorisés depuis 2008 à demander des sillons. Une évolution majeure est intervenue le 13 décembre 2009 avec la libéralisation des services de transport internationaux de voyageurs. En outre, RFF s'est regroupé au niveau européen avec les autres gestionnaires d'infrastructure ferroviaire au sein de « Rail Net Europe » pour proposer des documents et outils harmonisés qui facilitent l'accès des entreprises ferroviaires européennes de transport de marchandises ou, depuis 2010, de transport international de voyageurs, au réseau ferré national français.

Depuis l'ouverture du marché du fret en 2006, RFF doit, au moyen notamment du DRR, garantir la transparence et l'égalité de traitement des demandes d'accès au réseau. Ces dernières années, la part de marché des nouvelles entreprises ferroviaires n'a cessé d'augmenter, passant de 5,5 % fin 2007 à 8,6 % fin 2008 et à 14,5 % fin 2009, en dépit de la crise économique. Pour l'horaire de service 2011, huit entreprises ferroviaires de fret (SNCF, Europorte France – ex-Veolia Cargo France, Euro Cargo Rail, SNCB, CFL Cargo, Colas Rail, VFLI et les Chemins de Fer Régionaux du Morvan) ainsi que sept candidats autorisés (Lorry rail, T3M, Novatrans, Combiwest, Inter ferry Boat, le Port de Dunkerque et le Syndicat Mixte de la Vallée de l'Oise) ont formulé auprès du gestionnaire d'infrastructure des demandes de sillons sur le réseau ferré national.

En ce qui concerne l'ouverture à la concurrence du marché du transport international de voyageurs, aucune circulation n'a encore été constatée. A ce jour,

une seule entreprise étrangère, Trenitalia, a formulé des demandes de sillons auprès du gestionnaire d'infrastructure pour l'horaire de service 2011. Plusieurs entreprises ferroviaires internationales ont cependant formulé des déclarations d'intention à plus ou moins court terme, à l'instar d'Eurostar ou la DB.

L'accès au réseau est resté soumis au contrôle du Ministre chargé des transports, appuyé par la Mission de contrôle des activités ferroviaires (MCAF) en cas de réclamation. Dès le mois de décembre 2010, cette mission de contrôle sera transférée et élargie à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF), créée par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports.

Le droit de saisine de l'ARAF est largement ouvert aux acteurs du secteur (entreprises ferroviaires, opérateurs de transport combiné, candidats autorisés...) et la loi lui confie des pouvoirs étendus : pouvoir de sanction des manquements constatés soit d'office, soit à l'occasion du traitement d'un litige ; pouvoirs d'investigation ; pouvoir réglementaire supplétif en tant que de besoin. D'autre part, l'ARAF sera consultée sur tous les textes réglementaires, sur la fixation des redevances d'infrastructure ainsi que sur les tarifs des services de transport de voyageurs, dès lors que ceux-ci sont effectués à titre exclusif par une seule entreprise à laquelle l'exploitation est confiée sans mise en concurrence préalable. Elle pourra ainsi donner un avis voire intervenir vis-à-vis des décisions de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) qui seraient discriminatoires, de façon à garantir que l'interprétation de la réglementation de sécurité ne fasse pas obstacle à l'ouverture du marché.

La MCAF n'a reçu aucune plainte en 2008, ni en 2010. Elle n'a été saisie en 2009 que d'une seule plainte déposée par deux entreprises ferroviaires au sujet de la manœuvre des installations de sécurité. L'avis rendu par le ministre avait permis de clarifier le partage des responsabilités entre le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires pour l'utilisation des infrastructures périphériques au réseau ferré national. Ces plaintes ou insatisfactions exprimées par les diverses entreprises ferroviaires depuis l'ouverture du marché du fret en 2006 ainsi que l'ouverture du marché international des voyageurs en 2010 ont cependant imposé de nouveaux défis à RFF.

Un audit sur la répartition des capacités d'infrastructure, commandé à l'École polytechnique fédérale de Lausanne par RFF et la SNCF, a été remis en décembre 2007 ; il relevait notamment la nécessité de doter le gestionnaire de l'infrastructure des moyens indispensables à l'exercice de sa mission, laquelle inclut la définition de la trame de base du service annuel et la maîtrise du processus qui va de la conception à la commercialisation des sillons. Le rapport préconise également de simplifier la planification des sillons, de même que les procédures de demande, de l'anticiper et de la coordonner avec celle des plages travaux. En avril 2008, le Premier ministre avait en outre chargé M. le sénateur

Hubert Haenel d'une mission concernant l'organisation du système ferroviaire, dont l'un des thèmes spécifiques concerne le processus d'attribution des sillons.

Sur la base des conclusions de l'audit suscité et du rapport de M. Hubert Haenel, des propositions ont été faites par RFF et la SNCF pour réformer le système de gestion des capacités de circulation et des objectifs clairs d'amélioration ont été dégagés par le Gouvernement. Un contrat de performance a été conclu entre l'État et RFF le 3 novembre 2008 qui fait, en contrepartie de moyens financiers significatifs de la part de l'État, de l'amélioration de la qualité des sillons et des relations avec ses clients la première priorité de l'action de RFF. Ce contrat a été complété en janvier 2009 par les orientations intégrées dans la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009.

Il en est résulté la création, en janvier 2010, de la Direction de la circulation ferroviaire (DCF) au sein de la SNCF, dotée d'une autonomie affirmée et placée sous maîtrise d'ouvrage exclusive de RFF afin d'assurer la mission de « gestion du trafic et des circulations » (GTC). Elle participe à la construction de l'horaire de service au travers d'une sous direction dédiée, la Direction de la production des sillons (DPS), sous pilotage de RFF. En outre, elle assure la gestion opérationnelle des circulations en s'appuyant sur une organisation décentralisée composée de 21 établissements en régions, les « établissements infra-circulation » (EIC).

Le contrat de performance stipule également la mise en place au sein de RFF d'une « plate-forme commerciale » composée d'un Plateau Commun et d'un Centre de Service. C'est ainsi que le « Plateau Commun » a été créé dès 2009, avec pour objectif de favoriser la concertation en amont avec les demandeurs autour du dimensionnement de la capacité commerciale. Les entreprises ferroviaires peuvent ainsi venir exposer à RFF leurs problématiques futures, leurs demandes d'études faisant suite à l'élaboration de leurs plans de transport, organiser leurs mouvements matériels et avoir accès aux informations relatives aux plages travaux et aux limitations temporaires de vitesse, grâce à la mise en consultation des systèmes d'information métier.

Depuis la mi-2010, le déploiement du « Centre de Service » a permis à RFF de prendre part à l'adaptation de l'horaire de service en développant un processus de concertation en aval avec les clients, autour des demandes tardives qu'ils auraient pu formuler. A compter du second semestre 2010, l'organisation de la plate-forme commerciale a été complétée par la mise en place d'interlocuteurs technico-commerciaux, les « chargés de portefeuille clients », placés soit dans le Centre de service pour le fret, soit dans les directions régionales pour le TER, dont la mission est de faciliter les échanges entre RFF et les demandeurs de capacité commerciale. Enfin, cette plate-forme commerciale va bénéficier de la modernisation des systèmes d'information nécessaires à la gestion des sillons.

S'agissant de la production horaire, RFF met en place progressivement deux projets industriels :



– le projet « *Cadencement 2012* », dont le but est d’engager dès décembre 2011 le cadencement de tous les trains circulant sur le réseau ferré national ;

– le projet « *Fenêtres 2012* », dont le but est d’optimiser sur tous les axes structurants et les lignes régionales du réseau le positionnement des travaux au sein de fenêtres de disponibilité, afin de minimiser leur impact sur la capacité commerciale, participant ainsi à l’objectif posé par le Contrat de performance de réduire le nombre de plages travaux qui perturbent les circulations déjà programmées.

## **B. — LA ROUTE, MISE EN SÉCURITÉ ET RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT**

### **1. Le transport de personnes**

#### *a) les transports collectifs de voyageurs*

Le transport de voyageurs par autocar se développe en France dans un rapport de complémentarité avec le transport ferroviaire, sous l'impulsion des autorités organisatrices de transport. Dans nombre de situations, en particulier pour les transports scolaires et sur des liaisons départementales ou régionales qui ne peuvent être assurées dans de bonnes conditions par d'autres modes, le transport par autocar complète l'offre ferroviaire et permet à nos concitoyens de réduire l'usage de leur voiture particulière.

Au delà du transport régional, aux termes de l'article 29 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI), l'État est l'autorité organisatrice en charge des services de transports routiers réguliers qui intéressent deux ou plusieurs régions. L'État peut toutefois déléguer sa compétence à une collectivité territoriale ou à un groupe de collectivités territoriales. Une convention doit être passée avec un transporteur routier après mise en concurrence. Force est de constater que les possibilités ouvertes dans ce domaine par la LOTI ont été peu utilisées.

L'article 38 de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports permet aux autocars d'effectuer des transports de personnes entre deux points du territoire national dans le cadre de services réguliers internationaux (notion de cabotage). L'instruction de la demande devra permettre de s'assurer que ces dessertes intérieures ne constituent qu'une part accessoire du service et ne compromettent pas l'équilibre économique d'un contrat de service public de transport de voyageurs. Les mesures réglementaires nécessaires à la mise en œuvre de ces nouvelles dispositions ont été soumises à l'avis du Conseil d'État.

La question du développement du transport national régulier par autocar longue distance a été débattue au Parlement lors de l'examen de la loi du 8 décembre 2009. A cette occasion, le Gouvernement s'est engagé à confier une mission d'évaluation économique et environnementale au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), afin de mesurer les enjeux qui s'attachent au développement de ce type de service routier. Le CGEDD a engagé cette étude au début de l'année 2010 et devrait rendre son rapport avant la fin de l'année.

## ***b) la voiture individuelle : l'aide à l'acquisition d'un véhicule propre***

### *1. le bonus-malus*

Le dispositif de bonus écologique mis en place en 2008 vise à encourager l'achat, mais également la production, de véhicules moins émetteurs de CO<sub>2</sub>, par l'attribution d'un bonus aux véhicules les moins polluants et l'application d'un malus aux véhicules à fortes émissions. Le barème définissant les montants des aides a vocation à évoluer chaque année, en restreignant peu à peu le bonus accordé aux véhicules les moins émetteurs afin d'obtenir une baisse régulière des émissions moyennes du parc automobile français. Pour l'année 2010, un bonus (de 100 € à 5 000 €) est alloué pour l'achat de véhicules neufs émettant moins de 125 g de CO<sub>2</sub> et une taxe additionnelle (de 200 € à 2 600 €), ou malus, s'applique aux acquisitions de véhicules neufs émettant plus de 155 g de CO<sub>2</sub>. En créant un puissant signal prix environnemental, le bonus malus automobile a suscité, par delà son impact économique et environnemental, une réelle prise de conscience de la population.

La moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> par kilomètre des véhicules neufs vendus en France est passée de 149 g à la fin de l'année 2007 à 140 g à la fin de l'année 2008 et 133 g fin 2009. Au premier semestre 2010, le niveau moyen des émissions des véhicules neufs immatriculés était de 131,2 g. La baisse moyenne constatée des émissions entre 2001 et 2007 s'établit à environ un gramme par an.

Pour l'année 2009, ces chiffres ont fait de la France le pays dont le niveau moyen d'émission de CO<sub>2</sub> par véhicule neuf est le plus faible de l'Union Européenne. De plus, sous l'effet du bonus malus, on constate que pour la première fois en 2009, le niveau moyen des émissions des véhicules fonctionnant à l'essence sans plomb a été inférieur à celui des véhicules diesel.

En moyenne, les économies globales de rejet de CO<sub>2</sub> sur le parc neuf vendu en 2009 – plus de 2,2 millions de véhicules – sont de l'ordre de 231 000 tonnes pour une année, sur la base d'un kilométrage annuel moyen de 15 000 km. Cette économie équivaut à l'émission annuelle de 116 000 véhicules, en supposant que chaque véhicule émet environ 2 tonnes de CO<sub>2</sub> par an (calculs ADEME).

Au premier semestre 2010, en tenant compte des nouveaux seuils de l'année 2010, les ventes de véhicules « bonussés » émettant moins de 125 g de CO<sub>2</sub>/km représentent 49,2 % du total ; celles de véhicules « malussés » émettant plus de 155 g de CO<sub>2</sub>/km représentent 9,8 % des ventes.

D'après les données d'immatriculation, le coût du dispositif au premier semestre 2010 peut être estimé à près de **136 millions d'euros**. Pour l'ensemble de l'année 2010, le déficit du dispositif est estimé à environ 270 millions d'euros. Au premier semestre 2010, l'Agence de Services et de Paiement, en charge de la gestion du dispositif, a procédé au versement de 646 805 bonus, pour un montant global de plus de 417 millions d'euros.

## *2. la prime à la casse*

Dans le cadre du plan de relance économique annoncé par le Président de la République le 4 décembre 2008, un dispositif d'aide au remplacement des véhicules anciens, dit « prime à la casse », a été organisé par le décret n°2009-66 du 19 janvier 2009. La prime est versée aux propriétaires de véhicules de plus de dix ans remettant leur véhicule à la destruction pour acheter un véhicule neuf bénéficiant d'un bonus ou, à tout le moins, non soumis au malus écologique. En 2009 son montant était de 1 000 € ; il est passé à 700 € au premier semestre 2010 et à 500 € au second semestre, l'aide prenant fin le 31 mars 2011. L'effet d'incitation à l'achat de véhicules neufs ne s'est pourtant pas fortement affaibli au premier semestre de l'année 2010.

L'immatriculation des véhicules neufs non frappés du malus et ouvrant donc droit à la prime à la casse est passée de 575 244 unités au quatrième trimestre 2009 à 534 413 unités au premier trimestre 2010, puis à 535 744 unités au deuxième trimestre. Sur les cinq premiers mois de l'année 2010, le marché français reste en hausse de 7,2 % en données brutes par rapport à la même période de 2009. Dans cette même période, 152 681 dossiers de prime à la casse ont été réglés par l'Agence de services et de paiement (ASP), dont 88 000 dossiers portant sur l'achat de véhicules vendus par les constructeurs français et 64 681 portant sur l'achat de véhicules de marque étrangère.

Des dispositifs similaires ont été introduits en 2009 dans d'autres pays européens ou aux États Unis dans le cadre de plans de relance. La plupart de ces États (Allemagne, Royaume Uni, ...) ont fait le choix d'une enveloppe budgétaire limitée qui a été consommée en quelques mois. Selon l'Association des constructeurs automobiles européens (ACEA), la mesure incitative de soutien, encore en vigueur dans plusieurs pays européens, a permis une augmentation des ventes de voitures particulières de 12,9 % entre janvier 2009 et janvier 2010 dans l'Union européenne. Au total, 1 061 066 voitures ont été vendues en Europe en janvier 2010.

Au 5 août 2010, le nombre de primes payées, au titre du plan de relance, depuis début 2009 est de 933 074 pour un montant de **904 millions d'euros**. Au premier semestre 2010, 31,84 % des bonus versés étaient associés à une prime à la casse. Parmi ces 152 854 dossiers, 91 766 étaient associés à une prime à la casse d'un montant de 1 000 € et 61 088 dossiers à une prime à la casse de 700 €.

En loi de finances initiale pour 2010, le budget prévisionnel de la prime à la casse a été fixé à 240 millions. Au 31 juillet 2010, l'Agence de services et de paiement a estimé que la dépense globale sur ce programme pourrait s'élever à plus de 514 millions pour l'année 2010, les dépenses constatées s'élevant à 390 millions à cette date.

## **2. Le transport routier de marchandises**

### ***a) le bilan économique du secteur des TRM***

Sous l'effet de la crise économique et financière, l'économie française a enregistré un recul du PIB de 2,2 % en 2009, après plus 0,2 % en 2008. Cette situation a entraîné une baisse de l'activité assurée par les poids lourds sous pavillon français de 15,8 % par rapport à 2008, ce qui correspond à une baisse des volumes transportés de 30 milliards de tonnes-kilomètres. L'activité annuelle a retrouvé le niveau atteint en 1998. La baisse sur l'international (moins 27,4 %) a été plus sensible que sur les transports domestiques (moins 14,9 %) et le transport pour le compte d'autrui a reculé plus que le compte propre (moins 16 % contre moins 9,2 %).

Au plus fort de la crise, les différentes filières d'acheminement routier des marchandises ont accusé un important repli. La baisse du transport des matériaux de construction a été très élevée, ce qui traduit le repli de l'activité du secteur du bâtiment et des travaux publics. De même, en phase avec le recul de la croissance économique, le transport de produits pétroliers raffinés a amplifié son recul, ainsi que les différents produits intermédiaires (minerais, produits de la métallurgie et de la chimie). La baisse des acheminements de transport de produits manufacturés a contribué pour près de la moitié à la baisse du transport routier, compte tenu du poids de ces produits dans le marché du TRM. Parmi ces marchandises, le transport lié à l'industrie automobile a reculé fortement (moins 20,7 %). Le transport de conteneurs, stable en 2008, a reculé de 13,1 % en 2009.

La baisse des transports de produits agricoles et agroalimentaires, qui s'est accentuée en 2009, a contribué pour un cinquième à la baisse totale. Pourtant, exception faite des productions animales et de certains produits frais, les productions ont été le plus souvent élevées, notamment pour les céréales. Le manque de débouchés et le mouvement de stockage qui en a résulté expliquent alors les faibles niveaux des transports routiers des produits agroalimentaires.

### Le transport intérieur routier de marchandises

En milliards de t-km, évolutions en %

	2007	2008	2009	2009/2008
<b>Pavillon français</b>	<b>229,2</b>	<b>217,5</b>	<b>185,5</b>	<b>-14,7</b>
Total poids lourds PTAC > 3,5 t	207,0	195,8	164,8	-15,8
National PTAC > 3,5 t	191,5	181,9	154,7	-14,9
<i>Compte propre</i>	30,0	29,3	26,6	-9,2
<i>Compte d'autrui</i>	161,5	152,7	128,2	-16,0
International PTAC > 3,5 t	15,2	13,6	9,9	-27,4
Transit	0,3	0,3	0,2	ns
VUL national PTAC < 3,5 t	22,2	22,0	20,9	-5,0
<b>Pavillon étranger</b>	<b>123,3</b>	<b>116,6</b>	<b>99,3</b>	<b>-14,8</b>
Transit	63,7	58,8	48,2	-18,0
International en échange en France	54,7	52,2	45,9	-12,0
Cabotage	4,9	5,6	5,2	-8,0

(Source : SOeS)

### Les acheminements de marchandises par les poids lourds sous pavillon français selon la nature des marchandises

Milliards de t-km

	2007	2008	2009
Produits agricoles et agroalimentaires	57,2	55,0	48,0
Minéraux et matériaux de construction	38,7	36,6	30,5
Machines, véhicules, objets manufacturés	83,4	77,9	65,1
Autres marchandises	27,8	26,3	21,2
<b>Total</b>	<b>207,1</b>	<b>195,8</b>	<b>164,8</b>

(Source SOeS)

Pour le mode de transport routier, la chute du transport international a été plus prononcée que celle du national. Deux facteurs spécifiques expliquent ce recul : un repli des exportations lié à la situation économique de l'ensemble des économies européennes avec lesquelles s'effectuent 60 % des échanges de biens, une baisse des importations générée par le recul de la demande intérieure, ces deux facteurs interagissant pour rendre le contexte très difficile pour le pavillon français.

Le pavillon étranger a également reculé avec une baisse de près de 15 % des tonnes-kilomètres intérieures en 2009. Ainsi, les différents segments de transports réalisés par les pavillons étrangers en France ont été en net repli : le trafic de transit, la plus forte baisse avec moins 18 %, les transport bilatéraux (chargés ou déchargés en France) moins 12 % et le cabotage moins 8 %.

Dans ce contexte, il convient de distinguer la notion de pavillon français, mesurée en fonction de la nationalité d'immatriculation des véhicules, de la nationalité de l'entreprise. Depuis plus de vingt ans, des groupes français ont développé leurs implantations à l'étranger et leurs filiales locales participent à l'activité des pavillons étrangers et au recul du pavillon français. Ils gèrent leur productivité en achetant les véhicules à moindre coût, en améliorant leur taux de chargement grâce à leurs filiales commerciales qui quadrillent l'Europe et en

rémunérant les employés aux conditions des pays d'implantation. Ils orientent l'activité de leurs clients en leur proposant des prestations d'entreposage qui génèrent elles-mêmes du transport routier.

Par ailleurs, sous l'effet de la forte concurrence internationale présente sur le marché des transports bilatéraux, le prix du fret international s'est accru moins vite que celui du fret domestique. Ce phénomène a conduit le secteur à se recentrer sur les transports domestiques, à la fois plus rémunérateurs et mieux soutenus par la demande intérieure. En 2009, la part française des transports internationaux ne représentait plus que 6,1 % du trafic intérieur effectué par les poids lourds français, contre 6,8 % en 2008.

S'agissant du cabotage, la position géographique de la France dans le continent européen entraîne une forte activité sur le territoire national, ce qui en fait le pays le plus « caboté » de l'Union économique. Cependant, le taux de pénétration reste limité. La part captée par les pavillons des États membres a représenté 3 % des transports domestiques en 2009. Sous l'effet de la crise économique, le trafic de cabotage sur le territoire français a reculé en 2009.

Pour soutenir la compétitivité européenne des entreprises de transport routier de marchandises, deux dispositions ont contribué à modérer la fiscalité spécifique à ce secteur :

– d'abord, la taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers (TIPP) spécifique au gazole professionnel est stabilisée depuis janvier 2005 à son taux plancher, qui a été fixé pour la France, par la directive Énergie du 27 octobre 2003, à 39,19 centimes d'euro par litre. Il en résulte qu'au cours de ces dernières années, la TIPP appliquée au gazole professionnel s'est rapprochée de la moyenne communautaire de taxation, qui a été fixée à 38 centimes d'euro par litre au premier semestre 2010.

– ensuite, l'article 28 de la loi de finances pour 2009 a aligné, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009, les tarifs de la taxe spéciale sur certains véhicules routiers (TSVR), ou « taxe à l'essieu », sur les taux minimaux fixés par la directive Eurovignette du 17 juin 1999, ce qui représente une aide annuelle d'environ 50 millions d'euros pour l'ensemble des entreprises utilisant des poids lourds de 12 tonnes et plus.

En janvier 2010, le ministre chargé des transport a ouvert les « États généraux du transport routier de marchandises » avec l'objectif de tracer de nouvelles perspectives en matière de performance économique et environnementale pour le secteur.

Avec un prix de 0,94 €/l hors TVA, le coût du carburant en France se situe désormais dans la moyenne des pays européens. Toutefois, les pays proches, comme le Luxembourg (0,88 €/l) et l'Espagne (0,92 €/l) peuvent susciter un « tourisme - gazole ».

**PRIX DU LITRE DE GAZOLE EN EUROPE**

**21 juin 2010**

En euros

	PRIX HORS TAXE	CARBURANT PROFESSIONNEL		CARBURANT A LA POMPE			
		Taxe intérieure	Prix hors TVA	Taxe intérieure	Prix hors TVA	Taux de TVA en %	Prix TTC
Royaume-Uni	0,55	0,67	1,23	0,67	1,23	17,50	1,44
Grèce	0,65	0,42	1,07	0,42	1,07	21,00	1,29
Allemagne	0,56	0,47	1,04	0,47	1,04	19,00	1,23
Suède	0,58	0,45	1,03	0,45	1,03	25,00	1,29
Irlande	0,56	0,47	1,03	0,47	1,03	21,00	1,25
Italie	0,62	0,40	1,02	0,42	1,04	20,00	1,25
République Tchèque	0,59	0,43	1,02	0,43	1,02	20,00	1,22
Danemark	0,62	0,39	1,01	0,39	1,01	25,00	1,26
Pays-Bas	0,56	0,44	1,00	0,44	1,00	19,00	1,19
Portugal	0,61	0,36	0,98	0,36	0,98	20,00	1,17
Belgique	0,60	0,36	0,97	0,39	1,00	21,00	1,21
Finlande	0,62	0,33	0,95	0,33	0,95	22,00	1,16
Autriche	0,56	0,39	0,94	0,39	0,94	20,00	1,13
France	0,55	0,39	0,94	0,43	0,98	19,60	1,17
Hongrie	0,58	0,37	0,94	0,37	0,94	25,00	1,18
Slovaquie	0,57	0,37	0,94	0,37	0,94	19,00	1,12
Chypre	0,67	0,26	0,93	0,26	0,93	15,00	1,07
Espagne	0,61	0,31	0,92	0,34	0,95	16,00	1,10
Estonie	0,52	0,39	0,92	0,39	0,92	20,00	1,10
Lettonie	0,56	0,33	0,89	0,33	0,89	21,00	1,08
Pologne	0,57	0,31	0,89	0,31	0,89	22,00	1,08
Malte	0,53	0,35	0,88	0,35	0,88	18,00	1,04
Luxembourg	0,57	0,31	0,88	0,31	0,88	15,00	1,01
Lituanie	0,60	0,27	0,87	0,27	0,87	21,00	1,05
Roumanie	0,57	0,30	0,87	0,30	0,87	19,00	1,04
Bulgarie	0,54	0,31	0,84	0,31	0,84	20,00	1,01
Slovénie	0,56	0,28	0,84	0,42	0,98	20,00	1,17
<b>Moyenne UE</b>	<b>0,58</b>	<b>0,38</b>	<b>0,96</b>	<b>0,39</b>	<b>0,97</b>	<b>20,04</b>	<b>1,16</b>

Sources : Commission, DGITM



Montant du salaire moyen annuel par salarié (euros - année 2007)	
Bulgarie	2 425
Roumanie	3 398
Lettonie	3 952
Lituanie	5 535
Pologne	6 237
Slovaquie	7 664
Estonie	8 776
République tchèque	9 001
Hongrie	9 095
Slovénie	13 944
Portugal	16 705
Grèce	18 404
Allemagne	26 250
Espagne	26 400
Chypre	29 791
France	33 709
Autriche	33 991
Italie	34 287
Royaume-Uni	34 862
Luxembourg	35 337
Finlande	39 021
Suède	40 208
Belgique	41 173
Danemark	41 652
Pays-Bas	42 997

(Source : Eurostat)

***b) l'approche environnementale : l'aide au « verdissement » du secteur***

Dans le cadre du plan de relance de l'économie nationale mis en place en décembre 2008, les entreprises peuvent bénéficier d'un « bonus » lors de l'acquisition ou la location de véhicules utilitaires légers (VUL) dont le niveau d'émission de CO<sub>2</sub> est inférieur ou égal à 160g/km. Le montant du bonus s'élève à 20 % du prix d'achat TTC du véhicule, dans la limite d'un plafond de 5 000 €. Pour cette catégorie de véhicule, le versement de l'aide est prévu, à montant constant, pour toute facturation intervenant jusqu'en 2012 (décret n° 2010-447 du 3 mai 2010 modifiant le décret n°2007-1873 du 26 décembre 2007 instituant une aide à l'acquisition des véhicules propres).

Ce bonus peut être majoré d'un « superbonus » ou « prime à la casse » lorsque l'acquisition ou la prise en location du véhicule neuf s'accompagne du retrait de la circulation d'un véhicule particulier ou d'une camionnette de plus de dix ans à la date de facturation du véhicule neuf. Cette aide peut être attribuée seule lorsque le véhicule neuf n'ouvre pas droit au bonus. Les montants de la prime à la casse ont été modifiés par le décret n° 2009-1581 du 18 décembre 2009 qui prévoit une diminution progressive de cette aide, qui prendra fin le 31 décembre 2010.

### **3. Les infrastructures routières**

#### *a) les programmes de développement et de modernisation des itinéraires*

Les programmes de développement et de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) succèdent au volet routier des contrats de plan État-régions. Ils recouvrent l'ensemble des opérations visant à moderniser le réseau routier non concédé existant, sans créer de nouvelles fonctionnalités et sans augmenter substantiellement la capacité du réseau. Ils couvrent la période 2009-2014.

En octobre 2008, il a été demandé aux préfets de région d'établir une liste hiérarchisée d'opérations de modernisation du réseau routier national susceptibles de faire l'objet d'un engagement certain des travaux avant 2013 et répondant aux enjeux d'amélioration de la qualité environnementale des infrastructures et du cadre de vie des riverains (traitements anti-bruit, mise aux normes assainissement, déviations localisées), d'optimisation du fonctionnement du réseau ou de renforcement de l'accessibilité des territoires. Il convenait aussi d'éviter l'arrêt de chantiers en cours, de terminer les travaux déjà engagés lors de précédents contrats et d'accompagner les restructurations militaires.

Au-delà de l'aménagement des infrastructures elles-mêmes (élargissements, déviations, aménagements de carrefour, aménagement de sécurité, etc.), il a donc été décidé que les PDMI intègrent un nombre conséquent d'opérations dites de requalification environnementale : protections phoniques, ouvrages de protection de la ressource en eau, ouvrage de préservation de la biodiversité. Cela s'inscrit en cohérence avec les orientations du Grenelle de l'environnement et participe des nouvelles orientations de la politique de modernisation du réseau routier national.

Le 13 mai 2009, le ministre d'État a signé à l'attention des préfets de région des mandats les invitant à engager avec les collectivités territoriales des négociations de cofinancement pour les opérations dont l'État considérait la réalisation comme prioritaire. Ces négociations sont aujourd'hui achevées. Elles ont permis au Gouvernement de valider les PDMI de l'ensemble des régions fin 2009. Les préfets de région ont reçu mandat de formaliser avec les collectivités des conventions de cofinancement par opérations. Sur la base des éléments disponibles, l'apport des collectivités territoriales au financement des PDMI est aujourd'hui estimé à environ 40 % au plan national.

L'élaboration des PDMI est donc bien avancée, mais la fixation des plans de financement par opération reste tributaire de la signature des conventions de cofinancement. L'avancement de l'élaboration et de la signature de ces documents est très contrasté d'une région à l'autre et s'échelonne sur une période plus longue que prévue, mais le bilan des documents signés ou en préparation et des discussions en cours permet d'espérer, à quelques exceptions près, la confirmation des intentions de cofinancements des collectivités territoriales.

### ***b) l'équipement autoroutier national***

L'article 16 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement – « Grenelle I » – dispose qu'« *un schéma national des infrastructures de transport (SNIT) fixe les orientations de l'État en matière d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux relevant de sa compétence, de réduction des impacts environnementaux et de la consommation des espaces agricoles et naturels, et en matière d'aide apportées aux collectivités territoriales pour le développement de leurs propres réseaux* ». Il est précisé que ce schéma constitue une révision des décisions du comité interministériel de l'aménagement du territoire (CIADT) de décembre 2003.

Dans ce cadre, un avant-projet de schéma a été élaboré et mis en concertation en juillet 2010. Cet avant-projet se présente sous la forme d'un document de stratégie, qui fixe les grandes orientations de l'État en matière d'infrastructures de transport et inclut un plan d'actions destinées à les mettre en œuvre de manière concrète. Il identifie aussi, sur la base d'une analyse multicritères, les grands projets d'infrastructures dont la réalisation apparaît souhaitable à l'horizon de 20 ou 30 ans et dont les études doivent par conséquent être poursuivies.

Cet avant-projet est cohérent avec les politiques récemment mises en œuvre (contrat de performance entre l'État et RFF, engagement national pour le fret ferroviaire, loi portant réforme portuaire, plan de modernisation des itinéraires routiers 2009-2014) qui, pour leur part, déclinent par secteur les engagements du Grenelle de l'environnement. Il décline une politique de l'État en matière d'infrastructures de transport résolument multimodale. Il met tout particulièrement l'accent sur le développement des modes alternatifs à la route, et concrétise en cela le nouveau paradigme du Grenelle : **il n'y a plus nécessité en France d'augmenter significativement la capacité du réseau routier.**

Dans ce contexte, les projets autoroutiers suivants, prévus par le CIADT de 2003, ne figurent pas dans l'avant-projet du SNIT :

- A 51 Grenoble– Gap - Sisteron
- Contournement de Nancy (COSN)
- Contournement d'Aix-en-Provence
- Contournement de Chambéry (COCHA)
- A 585 Antenne de Digne
- A 48 Ambérieu – Bourgoin
- A 510 Saint-Maximin – Cadarache
- Liaison A 10-A20 (Niort – Confolens – N 145 et N 141)
- Contournement Sud de Rennes (COSR)

- Figeac – A 20 (projet à définir)
- A 641 Antenne de Peyrehorade
- Contournement sud de Caen (COCA)
- A 37 Besançon – Poligny
- Contournement Ouest de Saint-Etienne (COSE)
- A 24 Amiens – Lille – Belgique
- A 26 Troyes – Auxerre – Bourges (TAB) – projet global
- Contournement de Grenoble (Tangentielle Nord-Sud – TNS)
- Contournement de ouest de Lyon (COL) – projet global
- Contournement de Valence
- Contournement de Nice (CONI)
- A 32 Nancy – Thionville
- Baie de Seine – Ile-de-France (projet à définir)
- Tours – Ile-de-France (projet à définir)
- Contournement de Bordeaux
- A 650 Pau – Oloron
- Contournement de Toulouse

## **C. — LA VOIE FLUVIALE, UNE RECONQUÊTE MÉTHODIQUE**

### **1. La situation du secteur dans le contexte de promotion du report modal**

Au cours de l'année 2009, l'ensemble des transports terrestres exprimés en tonnes-kilomètres, tous modes confondus, a reculé de 16,9 % par rapport à l'année précédente, pour atteindre 199 Gigatonnes-km - hors transit, TRM sous pavillon étranger et oléoducs. Avec moins 1,1 %, le transport fluvial – hors fluvio-maritime et hors transit rhénan – réalise un trafic de 7,4 milliards de tonnes-km. Les volumes transportés diminuent plus sensiblement (moins 6,7 %) pour atteindre 56,1 millions de tonnes. Le pavillon français, avec plus 3,5 %, se situe à 4,9 milliards de tonnes-km, alors que le pavillon étranger, avec 2,5 milliards de tonnes-km, accuse une baisse de 9 %.

L'évolution reste contrastée suivant les bassins, avec une hausse sur la Seine (+2,5%) et le Rhône (+8,6%), mais une baisse sur la Moselle (-19,8%), le réseau Nord (-3,8%) et le Rhin (-8,4%). De même le réseau régional reste fortement orienté à la baisse (-9,6%) alors que le réseau magistral reste pratiquement stable (-0,8%).

**trafic fluvial 2009 par nature de marchandises**

Chapitre NST de marchandises	tonnes	tonnes-kilomètres	variation en t-km
0- Produits agricoles	9.743.384	1 777.075.989	20,8%
1- Denrées alimentaires et Fourrage	3 447.149	479.523.390	-3,8%
2- Combustibles minéraux	4.124.133	584.096.420	-12,1%
3 - Produits pétroliers	4.970.278	540.018.054	-4,1%
4- Minerais, déchets métallurgiques	1.980.274	212.306.287	-14,8%
5- Produits métallurgiques	1.408.414	239.933.480	-34,8%
6- Minéraux bruts/Matériaux de construction	22.662.473	2 392.076.946	-2,4%
7- Engrais	1 822.015	159.029.514	-39,8%
8 - Produits chimiques	1.735.797	312.451.177	-20,0%
9- Machines, véhicules et transactions	4.219.761	726.269.684	24,6%
<b>Total</b>	<b>56.113.678</b>	<b>7 422.780.941</b>	<b>-1,1%</b>

Les trafics en forte baisse concernent la filière métallurgique, les engrais, les charbons, les produits chimiques, le secteur des minéraux bruts et des matériaux de construction. En revanche, la filière agroalimentaire et les marchandises diverses (incluant les conteneurs) sont particulièrement dynamiques.

A ce titre, suivant les différents bassins (source opérateurs) le trafic de conteneurs évolue de la manière suivante :

**TRAFIC DE CONTENEURS (en EVP)**

	2009	2008	Varia° EVP	Varia° %
Rhône	58.177	42.567	15.610	36,7%
Seine	193.103	167.217	25.886	15,5%
Nord	57.325	60.394	-3.069	-5,1%
Rhin	134.498	129.221	5.277	4,1%
<b>Total</b>	<b>443.103</b>	<b>399.399</b>	<b>43.704</b>	<b>10,9%</b>

Au cours du premier semestre 2010, le transport fluvial – hors fluvio-maritime et hors transit rhénan – atteint 4 milliards de tonnes-kilomètres, soit une augmentation de 11,8 % par rapport à la même période de l'année précédente, et les volumes transportés progressent également de 9,3 % pour atteindre 29,4 millions de tonnes.

Le pavillon français (2,6 milliards de tonnes-km) connaît une hausse de 9,2 % par rapport à 2009, de même que le pavillon étranger (1,4 milliard de tonnes-km), qui augmente de 17,1 %.

La hausse du trafic en début d'année 2010 par rapport à la même période de 2009 concerne exclusivement le réseau magistral, qui progresse de 12,3 % alors que le réseau régional concède une nouvelle baisse de 5,9 %.

A l'exception du trafic des engrais (- 8,8 %) l'ensemble des secteurs sont plutôt orientés à la hausse. Parmi les plus notables, on trouve la filière agroalimentaire (+19,4 %) qui bénéficie toujours de l'embellie de la dernière campagne céréalière. Tout aussi remarquable est le rétablissement de la filière métallurgique, avec une croissance cumulée de 42,4 %. Les produits énergétiques ne sont pas en reste, avec +13,5 % pour les charbons et +18,3 % pour les produits pétroliers. A noter également dans cette croissance à deux chiffres, le score des produits chimiques avec +28,2 %.

Pour les trois premiers mois de l'année 2010, le trafic de conteneurs atteint 114 678 EVP <sup>(1)</sup>, en hausse de 13,3 % par rapport à la même période de l'année précédente.

## 2. Les projets en cours

Utilisant un réseau constitué de 8 500 kilomètres de fleuves, canaux et rivières navigables, le transport fluvial constitue une des alternatives crédibles et durables au transport de marchandises par voie routière. Le développement du fret fluvial constitue un des engagements pris par le Gouvernement à l'issue du Grenelle de l'environnement. Il s'inscrit dans l'objectif fixé par la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement du 3 août 2009, d'augmenter de 25 % d'ici 2012 la part du fret non routier et de doubler à l'horizon 2015 la part des dessertes fluviales et ferroviaires des ports maritimes.

Le transport fluvial dispose d'un fort potentiel d'évolution, comme le démontre la hausse de 40 % des trafics enregistrée de 1997 à 2007. Depuis, sous l'effet de la crise économique, les années 2007, 2008 et 2009 ont connu un léger recul du trafic. Le développement de ce mode de transport dans des conditions écologiques et économiques pérennes implique, d'une part, la modernisation des infrastructures et, d'autre part, l'amélioration de l'organisation de la profession et le soutien économique lorsque celui-ci est nécessaire. Ces actions sont associées à une politique plus large d'amélioration de la sécurité favorisant la crédibilité de ce mode de transport.

---

(1) L'équivalent vingt pieds est une unité de mesure de conteneur qui regroupe à la fois les conteneurs de 20 pieds et de 40 pieds. Dans le but de simplifier le calcul de la masse des conteneurs sur un terminal ou sur un navire, on utilise l'EVP comme unité. Ainsi, un conteneur de 40 pieds et un conteneur de 20 pieds sont équivalents à 3. Un conteneur d'un EVP mesure 2,591 mètres (8,5 pieds) de haut par 2,438 m de large (8 pieds) et 6,058 m (20 pieds) de long. Un conteneur d'un équivalent vingt pieds représente environ 30 m<sup>3</sup>.

Le plan de relance de l'économie française 2009-2010 a attribué 120 millions d'euros au réseau fluvial géré par VNF, dont 100 millions consacrés au réseau existant et à sa régénération (barrages, écluses...) et 20 millions affectés au projet Seine-Nord Europe. Ces crédits ont permis de mettre en place une programmation d'opérations pour un montant total de 186 millions, du fait des cofinancements des collectivités locales acquises sur ces opérations. Les investissements de 2009, portés par les ressources supplémentaires apportées par le plan de relance et en cohérence avec les enjeux des itinéraires, ont atteint 178 millions d'euros, soit un taux de réalisation global de 95 %. Ils ont porté majoritairement sur le réseau magistral (113 millions) et sur la sécurité tous réseaux confondus (40 millions).

Le programme 2010 est orienté sur les enjeux des voies à fort trafic et notamment du réseau principal, porteur du développement du fret fluvial. Il propose également de poursuivre un effort important en faveur de la sécurité ; avec notamment un traitement majeur des digues. Enfin, il intègre la fin de l'automatisation du réseau à petit gabarit (principal, secondaire, complémentaire) qui doit permettre de satisfaire aux gains de productivité de la voie d'eau.

Le tableau suivant présente l'exécution 2009 et le prévisionnel des dépenses d'investissement pour 2010 et 2011 :

Montants en k€	2009 (réalisé)	2010 (prévu)	2011 (prévu)
<b>Sécurité</b>	24 704,61	31 351,55	33 800,00
<b>Environnement (dont construction de passes à poissons)</b>	1 262,94	1 863,10	6 650,00
<b>Restauration du réseau principal à grand gabarit</b>	74 888,86	71 569,32	51 500,00
<b>Restauration du réseau principal à petit gabarit</b>	8 985,90	15 654,37	15 500,00
<b>Restauration des réseaux secondaire, complémentaire, en gestion hydraulique</b>	7 686,53	9 469,77	6 800,00
<b>Opérations de développement</b>	13 436,75	24 011,43	32 000,00
<b>Opérations de modernisation des méthodes d'exploitation</b>	26 575,76	28 970,07	31 550,00
<b>Bâtiments - Équipements</b>	5 310,01	4 190,11	3 200,00
<b>Matériels et engins</b>	8 416,58	7 611,57	4 000,00
<b>Total Investissement</b>	171 267,93	194 691,27	185 000,00

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement et des objectifs énoncés par le Chef de l'État et le ministère en charge du développement durable, portant sur l'accroissement du report modal, l'établissement public Voies navigables de France (VNF) a formulé diverses propositions à même de contribuer à l'atteinte des objectifs fixés. VNF a également établi une projection des évolutions de trafic à l'horizon des cinq prochaines années confirmant la perspective d'une augmentation de 25 % de ces trafics pour atteindre environ 10,5 milliards de tonnes-kilomètres, contribuant ainsi notablement aux attentes de report modal depuis la route.

La réalisation de ces trafics s'appuie notamment sur un renforcement de l'offre de service sur la voie d'eau et tout particulièrement sur le réseau à grand gabarit. Outre la réalisation de la liaison essentielle qu'est Seine-Nord Europe, elle suppose une adéquation renforcée des caractéristiques du réseau existant aux besoins de transport, au travers de capacités d'emport mieux adaptées mais aussi de la fiabilisation des ouvrages nécessaires à la navigation garantissant ainsi les temps de parcours, les réserves de capacité des ouvrages étant la plupart du temps encore importantes.

En 2009 et 2010, les crédits du plan de relance ont permis à VNF d'accroître ses dépenses d'investissement, avec une augmentation de 80 % par rapport à 2005 et de 30% par rapport à 2008. Au-delà, compte tenu de l'état actuel des ouvrages et des moyens humains disponibles, VNF estime indispensable un accroissement pérenne de ses ressources tant pour la maintenance courante que pour le financement des opérations de remise à niveau des ouvrages.

#### **Article 70 du PLF pour 2011**

##### **Hausse d'un des plafonds de la taxe hydraulique affectée à Voies navigables de France (VNF)**

Au premier alinéa du b) du II de l'article 124 de la loi de finances pour 1991 (n° 90-1168 du 29 décembre 1990), le taux : « 4,60 euros » est remplacé par le taux : « 7 euros ».

##### **Exposé des motifs**

Les ressources de fonctionnement de Voies navigables de France (VNF), établissement public industriel et commercial, créé par l'article 124 de la loi de finances pour 1991 (n° 90-1168 du 29 décembre 1990) proviennent majoritairement de la taxe sur les titulaires d'ouvrages de prise d'eau, rejet d'eau ou d'autres ouvrages hydrauliques destinés à prélever ou à évacuer des volumes d'eau, dite « taxe hydraulique ». En 2010, le produit de la taxe hydraulique affectée à VNF est évalué à 127 M€.

La mesure proposée consiste à augmenter le plafond du taux de base de la taxe appliqué aux volumes prélevables et rejeteables de 4,60 € à 7 € par millier de mètres cubes afin d'actualiser le barème de tarification de l'usage de l'eau prélevée ou rejetée et d'accroître les ressources de VNF.

Cette hausse du plafond de la taxe permettra à VNF, principal gestionnaire des infrastructures de navigation, de bénéficier de ressources supplémentaires pour financer son programme de remise en état, de modernisation et de développement du réseau.

Ce programme porte également sur la modernisation des aménagements sécurisant les plans d'eau, utilisés à de multiples autres fonctions que la navigation fluviale : approvisionnement en eau, irrigation agricole, refroidissement des centrales et alimentation des processus industriels.

La fixation précise du taux sera ensuite opérée par voie réglementaire, par modification du décret n° 91-797 du 20 août 1991 relatif aux recettes instituées au profit de Voies navigables de France, dans le but d'obtenir un rendement supplémentaire de 30 M€ en 2011.



## II. — LE PROGRAMME 207 « SÉCURITÉ ET CIRCULATION ROUTIÈRES »

### RÉCAPITULATION DES CRÉDITS DU PROGRAMME 207

(en euros)

#### 2011 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action / sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2011	FDC et ADP attendus en 2011
01 <b>Observation, prospective, réglementation et soutien au programme</b>	3 660 000		600 000	<b>4 260 000</b>	
02 <b>Démarches interministérielles et communication</b>	25 400 000		3 700 000	<b>29 100 000</b>	100 000
03 <b>Éducation routière</b>	13 935 000	3 000 000	7 365 000	<b>24 300 000</b>	
<b>Total</b>	<b>42 995 000</b>	<b>3 000 000</b>	<b>11 665 000</b>	<b>57 660 000</b>	<b>100 000</b>

#### 2011 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action / sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2011	FDC et ADP attendus en 2011
01 <b>Observation, prospective, réglementation et soutien au programme</b>	3 660 000		600 000	<b>4 260 000</b>	
02 <b>Démarches interministérielles et communication</b>	23 400 000		3 700 000	<b>27 100 000</b>	100 000
03 <b>Éducation routière</b>	13 935 000	5 000 000	7 365 000	<b>26 300 000</b>	
<b>Total</b>	<b>40 995 000</b>	<b>5 000 000</b>	<b>11 665 000</b>	<b>57 660 000</b>	<b>100 000</b>

Source : Projets annuels de performances pour 2011, mission « *Ecologie, développement et aménagement durables* »

Les moyens budgétaires de la lutte contre l'insécurité routière figurent à la fois sur le programme 207 « *Sécurité et circulation routières* » et sur les cinq programmes du compte d'affectation spéciale « *Contrôle de la circulation et du stationnement routiers* ».

Les plafonds de dépenses du programme 207 pour la période 2011-2013 traduisent une baisse de 9,4 % en autorisations d'engagement et de 10,3 % en crédits de paiement. Bien que la dimension transversale de la politique de lutte contre l'insécurité routière doive de toute évidence être prise en compte pour nuancer la critique que pourrait susciter une telle évolution, il convient de veiller à

ce que l'ensemble des programmes continuent de connaître une progression dynamique, de manière à ce que les résultats significatifs déjà obtenus s'améliorent encore.

**OBJECTIFS ET INDICATEURS DU PROGRAMME 207 <sup>(1)</sup>**

***1/ Mobiliser l'ensemble de la société sur la sécurité routière pour réduire le nombre d'accidents et de tués sur les routes***

- indicateur n°1 : nombre annuel de tués à 30 jours
- indicateur n°2 : nombre annuel de blessés à plus de 24 heures

***2/ Améliorer le service du permis de conduire dans le cadre du développement de l'éducation routière tout au long de la vie***

- indicateur n°1 : évolution du taux de réussite en 1<sup>ère</sup> présentation au permis B
- indicateur n°2 : coût unitaire d'obtention du permis pour l'administration
- indicateur n°3 : taux de jeunes conducteurs impliqués dans un accident corporel

---

(1) Sur l'ensemble de ces thèmes, on peut se reporter utilement au Document de politique transversale (DPT) « Sécurité routière » du PLF pour 2011, disponible notamment sur le site [www.performance-publique.gouv.fr](http://www.performance-publique.gouv.fr)

## **A. — LA RÉFORME DU PERMIS DE CONDUIRE, UN PERMIS PLUS SÛR ET ACCESSIBLE À TOUS**

### **1. Les objectifs de la réforme**

La réforme du permis de conduire a été décidée lors du comité restreint de sécurité routière du 21 décembre 2007, à l'occasion duquel le Président de la République a demandé qu'il soit remédié aux « insatisfactions » des candidats au permis de conduire, que l'accès des jeunes à la conduite soit facilité et que la qualité du service ainsi que la sécurité routière soient améliorées.

Le contenu de la réforme a été arrêté à l'issue d'une phase d'audit confiée au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et à l'Inspection générale de l'administration (IGA), suivie d'une large concertation avec l'ensemble des parties concernées, lors du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 13 janvier 2009.

C'est à cette occasion que le Gouvernement, tout en réaffirmant le principe d'une organisation du permis de conduire relevant du service public, a précisé les adaptations nécessaires de cette organisation pour satisfaire trois attentes : un permis moins long à obtenir, un permis financièrement plus accessible aux jeunes, notamment ceux rencontrant des difficultés, enfin un permis plus sûr en termes de sécurité routière.

Avec le souci prioritaire de réduire l'accidentologie des jeunes, les pouvoirs publics souhaitent élever le niveau d'éducation en milieu scolaire et de formation en écoles de conduite de manière à améliorer durablement le comportement des conducteurs tout en développant chez ces derniers une nouvelle citoyenneté, basée sur l'écomobilité et le respect de l'environnement. La mise en place des différentes mesures, qui s'étale sur trois ans, fait l'objet d'un suivi régulier dans le cadre de la révision générale des politiques publiques (RGPP). Cette réforme donne par conséquent lieu à un suivi renforcé.

#### ***Un permis moins long***

Il s'agit de répondre à des préoccupations exprimées par les candidats à l'examen et relayées par les élus locaux. Trois mesures ont été décidées :

1. réduire les délais d'attente en offrant davantage de places à l'examen pratique *via* des recrutements d'inspecteurs du permis de conduire ;
2. raccourcir certains délais administratifs ;
3. développer la conduite accompagnée.

### ***Un permis financièrement plus accessible***

L'objectif est d'aider les publics en difficulté à financer cette formation – pour mémoire, il n'y a pas de droits d'examen. Différentes mesures ont été prises :

1. Mise en place d'une caution publique pour le dispositif du « permis à un euro par jour » afin qu'il bénéficie aux jeunes exclus de ce prêt faute de caution parentale ou d'un tiers, et inscrits dans une démarche de formation ou d'accès à l'emploi. Une convention a été signée le 30 novembre 2009 entre l'État et la Caisse des dépôts et consignations (CDC), gestionnaire du fonds de cohésion sociale, donnant mandat de gestion à la CDC pour gérer le dispositif du cautionnement financé sur le programme 207. Afin de rendre le dispositif pleinement opérationnel en septembre 2010, la CDC a signé en juin 2010 des conventions avec cinq établissements de crédit déjà partenaires du « permis à un euro par jour » et deux réseaux accompagnants ;

2. Promotion de tous les dispositifs d'aide mis en place par les collectivités territoriales. Dans le prolongement de la charte signée entre l'État et l'AMF le 20 décembre 2007, quatre-vingt une communes et cinq communautés de communes ont à ce jour mis en place un tel dispositif. Par ailleurs, treize conseils régionaux et trente-trois conseils généraux proposent aux jeunes candidats une aide directe au financement de la préparation à l'examen du permis de conduire ;

3. Mise en place d'aides particulières pour les demandeurs d'emploi par le ministère du travail, de la solidarité et de la fonction publique ainsi que pour les bénéficiaires du RSA par le ministère de la jeunesse et des solidarités actives ;

4. Appui aux écoles de conduite associatives qui jouent un rôle indispensable d'aide individualisée pour les candidats au permis qui ont besoin d'un accompagnement personnalisé. Il s'agit de favoriser le développement d'au moins une école associative par grand bassin d'emploi.

### ***Un permis plus sûr***

L'une des actions consiste à inscrire davantage l'éducation routière au cœur de la sécurité routière et de la développer tout au long de la vie, notamment dès la période scolaire. La formation à la sécurité routière des futurs enseignants en charge de la préparation des jeunes aux attestations scolaires de sécurité routière (ASSR) 1 et 2 ainsi qu'à l'attestation de première éducation à la route (APER) a été renforcée. Des partenariats sont établis avec les associations de sécurité routière afin de faciliter leur intervention dans les lycées en complément aux apports des enseignants eux-mêmes, dès la rentrée scolaire 2010/2011 à titre expérimental. Une séquence « éducation routière » sera insérée lors des journées d'appel et de préparation à la défense, formalisée avec la direction du service national.

Les stages et formations post-permis seront développés à l'attention de trois publics : les conducteurs novices, les salariés en entreprises et les conducteurs du troisième âge. Dans un premier temps, ces actions seront basées sur le volontariat. Les initiatives se développent en collaboration notamment avec les collectivités territoriales et les assureurs.

La mise en œuvre de la réforme du permis de conduire permettra donc de contribuer de manière significative d'ici 2012 à :

- l'amélioration du taux de réussite à l'examen national du permis de conduire dès la première présentation. L'élévation du niveau d'éducation et de formation rendra le permis moins long à obtenir et donc moins cher ;
- la réduction du nombre et de la gravité des accidents dont sont encore trop souvent victimes les conducteurs novices, en particulier entre 18 et 24 ans. Le permis sera ainsi plus sûr ;
- l'évolution du comportement des conducteurs sur la route tout au long de leur vie.

## **2. Les modalités de la réforme**

Les épreuves de l'examen du permis de conduire ont été profondément remaniées. S'agissant de l'épreuve théorique générale (épreuve de code), la banque de questions a été rénovée à la fois pour supprimer ou reformuler des questions qui pouvaient apparaître ambiguës ou poser des difficultés de compréhension aux jeunes les plus en difficulté ou bien encore qui devaient être adaptées à la nouvelle réglementation. 57 questions ont ainsi été supprimées, 99 ont été modifiées et 150 nouvelles questions ont été introduites sur des thèmes nouveaux ou à développer comme le partage de la route et les usagers vulnérables, l'éco-conduite et l'éco mobilité, les comportements dans les tunnels et la prise de conscience des risques.

Une étude a été lancée afin d'examiner les conditions d'un passage d'une épreuve en séances collectives à une épreuve sur ordinateur individuel.

S'agissant de l'épreuve de conduite, une nouvelle grille d'évaluation a été mise en place. Cette nouvelle grille traduit une profonde évolution : il s'agit de passer d'un décompte d'erreurs à un véritable bilan de compétences. La nouvelle grille d'évaluation, élaborée après concertation avec les organisations représentatives des inspecteurs du permis de conduire a d'abord été testée avant d'être étendue par vagues à l'ensemble du territoire entre mars et mai 2010. Les enseignants de la conduite ont été sensibilisés à cette nouvelle méthode, de manière à ce que leurs élèves ne puissent pas être surpris par le changement. Les inspecteurs ont également tous été formés à l'application de cette nouvelle méthode.

Enfin, un important chantier a été ouvert avec la profession sur l'amélioration de la qualité du système de formation à la conduite. Sa réussite passe par le renforcement du dialogue avec la profession tant au niveau local que national. Il comprend la rénovation du diplôme d'accès à la profession, la mise en place par les partenaires sociaux d'une véritable formation continue pour les enseignants et l'instauration de qualifications complémentaires à la formation de base (qualifications pour l'enseignant de la conduite dans des conditions particulières ou pour des publics spécifiques).

Il comprend également l'engagement d'une démarche visant à améliorer le niveau de service rendu par les écoles. Cette démarche pourrait s'appuyer sur la mise en place d'un dispositif de certification de la qualité des prestations fournies par les écoles de conduite.

A la même échéance, l'État mettra en place un dispositif lui permettant de garantir parallèlement la qualité du système d'examens dans le cadre de la transposition de la troisième directive européenne sur le permis de conduire.

A la faveur de la réorganisation des services de l'État au niveau départemental, les six missions suivantes seront regroupées au sein d'un « guichet unique : délivrance des agréments aux exploitants d'écoles de conduite et des autorisations d'enseigner aux enseignants ; enregistrement des demandes des candidats ; calcul du nombre de places d'examens et répartition de ces places ; organisation des examens. Ce regroupement facilitera les démarches des professionnels et celles des candidats à l'examen. Le fichier national du permis de conduire sera modernisé par le ministère de l'intérieur d'ici 2013 de manière à fiabiliser les procédures et prévenir les fraudes. La production des titres sera sécurisée.

Le management des services est en cours d'amélioration grâce au déploiement d'outils de pilotage et à la mise en place d'inspections conjointes de l'inspection générale de l'administration et du conseil général de l'environnement et du développement durable. Les efforts engagés commencent à porter leurs fruits, en particulier pour ce qui est de l'harmonisation des pratiques d'examens.

Parallèlement à la réforme du permis de conduire qui a été engagée, la DSCR poursuit la mise en œuvre de la directive européenne du 30 décembre 2006 relative au permis de conduire qui impose aux États membres d'instaurer à compter de janvier 2013 :

- un permis pour la conduite des cyclomoteurs (permis AM) ;
- une progressivité entre les permis A1, A2 et A ;
- de nouvelles catégories de permis poids lourds nécessitant la création de deux nouvelles épreuves de 45 minutes chacune.

La transposition de cette directive en droit interne est censée intervenir au plus tard le 19 janvier 2011.

## **B. — LA POURSUITE DE LA LUTTE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE, CONTINUITÉ ET ADAPTATIONS**

### **1. Le bilan des actions de lutte contre l'insécurité routière**

Le bilan 2009 de la France entière (métropole et départements d'outre-mer) s'établit comme suit :

- 72 315 accidents corporels ;
- 4 273 personnes tuées (à trente jours) ;
- 90 934 personnes blessées dont 33 323 personnes hospitalisées.

L'année 2009 présente une quasi-stabilité de la mortalité routière avec une baisse minime de 2 tués, soit - 0,05 % (4 273 tués contre 4 275 en 2008). La diminution du nombre de blessés et parmi eux d'hospitalisés est plus sensible (-3,1 % et - 4,7 %, respectivement).

Si le bilan global de la sécurité routière présente une stabilité de la mortalité routière, il reste relativement lourd et recouvre une réalité contrastée, avec une baisse continue de la mortalité routière hors deux-roues motorisés (101 vies épargnées), mais une augmentation importante de la mortalité des deux-roues motorisés (-103 vies), très concentrée sur le segment des motocyclettes de plus de 50 cm<sup>3</sup>. La hausse de cette mortalité s'établit à + 9,3 % par rapport à 2008 (1 086 en 2008 ; 1 187 en 2009) et atteint +11,7 % pour les motos.

La mortalité routière des deux-roues motorisés représente en 2009 plus de 28 % de la mortalité routière totale, alors que le volume du trafic de ces derniers représente à peine 2 % du trafic total. Le développement actuel de cette pratique en milieu urbain devient une préoccupation majeure pour la Sécurité routière et l'une de ses priorités.

Les principales causes d'accidents graves sont :

- la conduite sous l'emprise de l'alcool ;
- le dépassement de la limitation de vitesse ;
- le recul du port de la ceinture de sécurité en ville ;
- la distraction au volant liée notamment au téléphone portable ;
- l'absence de port du casque en deux-roues motorisé ;
- le non respect des distances de sécurité.

### **La politique locale de sécurité routière**

La mise en place d'une politique de sécurité routière par l'État au niveau local est placée sous la conduite des préfets de départements. Elle a pour objectif la diffusion des mesures et propositions issues de la politique nationale de sécurité routière. Comme cette dernière, la politique locale de sécurité routière est conduite dans un esprit d'interministérialité : tous les services de l'État en mesure de s'y impliquer peuvent contribuer à sa réalisation.

Au niveau régional, les directeurs régionaux de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL) sont responsables des budgets opérationnels de programme (BOP) pour les actions déconcentrées du programme «Sécurité routière». L'année 2009 a été orientée vers une responsabilisation accrue du niveau régional en matière de sécurité routière, la région devenant un échelon de synthèse et d'harmonisation des approches départementales à l'instar du droit commun des politiques locales de l'État.

Les documents généraux d'orientation (DGO) avaient fait l'objet d'une procédure de révision au cours de l'année 2008. Ainsi, la mise en œuvre au niveau départemental des DGO 2009-2012 s'est traduite par l'adoption de programmes départementaux d'action de sécurité routière (PDASR), déclinant les priorités dégagées au niveau local dans les DGO ainsi que les priorités nationales que sont l'alcool et les stupéfiants au volant, la lutte contre la vitesse excessive, la lutte contre les autres comportements délictueux, les deux-roues motorisés, la prévention en direction des jeunes, la prévention du risque routier professionnel, l'amélioration de la cohérences des vitesses.

L'amélioration constatée fin 2009 semble se poursuivre au début de l'année 2010. Au cours du premier semestre 2010, le nombre total de tués sur les routes métropolitaines (1 786) est en diminution de 10,6 % par rapport au premier semestre 2009 (1 997). Le nombre de blessés sur la même période de 2010, soit 36 145, voit une baisse importante de 18,1 % par rapport à la même période au premier semestre de 2009. Le nombre d'accidents corporels est également en baisse de 15,3 %.

La part des deux-roues motorisés dans la mortalité routière s'établit à 24 % pour les six premiers mois de 2010 contre 29 % sur les six premiers mois de 2009. Bien entendu, l'ensemble de ces données est provisoire et fera l'objet d'une actualisation lors du bilan annuel de la sécurité routière.

## **2. Les actions menées**

### ***a) à la suite du comité interministériel de la sécurité routière du 13 janvier 2009***

En parallèle au démarrage de la réforme du permis de conduire, il a été décidé de lancer un ensemble d'actions destinées à faire reculer les principaux facteurs de risque routier (alcool, vitesse, ceinture de sécurité, téléphone portable) par un renforcement de l'éducation routière, de la prévention, des contrôles et des



sanctions. Leur mise en œuvre se poursuit en 2010 et se décline de la manière suivante :

### ***L'alcool et les stupéfiants au volant***

– mise en place de l'éthylotest anti-démarrage dans les autocars de transports d'enfants. L'arrêté du 13 octobre 2009 rend obligatoire l'utilisation systématique de l'éthylotest antidémarrage dans les autocars mis pour la première fois en circulation à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, lorsqu'il sont affectés à un transport en commun d'enfants, ainsi que sa généralisation au 1<sup>er</sup> septembre 2015, à tout autocar affecté à un transport en commun de personnes ;

– mise en place de dispositifs permettant le dépistage de l'imprégnation alcoolique à la disposition du public dans les établissements servant de l'alcool ouverts la nuit (mesure inscrite dans la LOPPSI 2 adoptée en première lecture à l'Assemblée nationale le 16 février 2010) ;

– instauration d'une peine complémentaire d'interdiction de conduire un véhicule qui ne soit pas équipé d'un dispositif d'anti-démarrage par éthylotest électronique, mesure examinée dans le cadre du projet de loi LOPPSI 2.

### ***Le renforcement de la lutte contre les excès de vitesse***

La lutte contre les vitesses excessives reste une priorité afin de poursuivre les résultats obtenus en termes de réduction de la vitesse moyenne depuis 2002 ; la politique d'implantation des radars se poursuit (+500 radars par an, 2 711 radars implantés fin 2009) et se diversifie avec la publication du marché des équipements contrôlant les vitesses moyennes. Les contrôles automatisés mobiles seront développés en cherchant à augmenter la disponibilité des véhicules.

### ***Les usagers vulnérables***

La démarche du « code de la rue » se poursuit et de nouvelles réflexions sont menées sur plusieurs problématiques urbaines (traversée des piétons, usages du trottoir, etc.).

Par ailleurs, les collectivités locales devaient, avant le 1<sup>er</sup> juillet 2010 et dans les voies à sens unique des « zones 30 » qui existaient avant juillet 2008, organiser la circulation des cyclistes dans les deux sens. Cette généralisation des double sens cyclables s'est accompagnée d'un ensemble d'outils mis à la disposition des collectivités locales pour l'information des usagers sur cette nouvelle règle de circulation des cyclistes.

La concertation nationale sur la sécurité des deux-roues motorisés qui s'est ouverte en juin 2009 se poursuit en 2010 avec l'étude et la mise en place des propositions issues des groupes de travail.

Dans le domaine de la communication, la concertation a notamment permis l'élaboration d'un guide intitulé : « deux roues motorisés, automobilistes,

apprenons à mieux nous connaître » qui a été diffusé très largement sur tout le territoire.

En outre, l'édition 2010 de la semaine de la mobilité et de la sécurité routière promouvra tout particulièrement les actions envers les deux-roues motorisés.

### ***La poursuite des partenariats***

Les partenariats avec les associations et le milieu professionnel se poursuivent à travers la signature de nouvelles chartes et l'organisation, le 21 octobre 2010, d'un forum « Entreprises et sécurité routière ».

### ***b) à la suite du comité interministériel de la sécurité routière du 18 février 2010***

Formalisées lors du comité interministériel de la sécurité routière du 18 février 2010, les nouvelles priorités du Gouvernement s'inscrivent dans la continuité de son action passée. Les mesures dont la mise en œuvre nécessite une disposition législative seront examinées dans le cadre de la LOPPSI 2 <sup>(1)</sup>.

### ***Le renforcement de la lutte contre l'alcool et du dépistage des stupéfiants***

– augmentation du nombre de dépistages de stupéfiants de 65 000 à 100 000 par an et du nombre de véhicules des forces de l'ordre équipés d'éthylomètres embarqués de 3200 à 5000 ;

– élargissement des possibilités de contrôle en autorisant sur réquisition du procureur de la république les contrôles aléatoires sur l'ensemble des automobilistes ;

– mise à la charge des contrevenants des frais de dépistage de stupéfiants dès lors que l'infraction est confirmée par les analyses ;

– incitation des responsables d'établissements dans lesquels peut être consommé de l'alcool, à offrir à leurs clients la possibilité de mesurer leur alcoolémie (signature d'une charte le 20 juillet 2010 avec les syndicats professionnels).

### ***Le renforcement de la lutte contre la vitesse excessive***

– création de zones de contrôle par radar sur les itinéraires les plus accidentogènes (implantation d'un seul panneau « contrôle radars fréquents » à une distance aléatoire de 1 à 2 km du premier radar fixe rencontré) ;

---

(1) Il s'agit de la loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure, en cours d'examen au Parlement.

– déploiement des dispositifs de contrôle de la vitesse moyenne : 100 dispositifs de ce type sont prévus à compter de 2011.

### ***Le renforcement des sanctions pour les grands délits routiers***

En cas d'infraction grave pouvant entraîner une peine de confiscation obligatoire du véhicule, le préfet pourra décider l'immobilisation du véhicule pour une durée maximale de sept jours dans l'attente d'une décision du parquet. En outre, le délit de fuite sera puni plus sévèrement en portant la peine d'emprisonnement de deux à trois ans et l'amende de 30 000 € à 75 000 €.

### ***Le renforcement de la sécurité des conducteurs de deux-roues motorisés***

– création d'une infraction spécifique de débridage dans le code de la route, renforcement des contrôles et lancement d'une campagne de communication ;

– instauration d'un contrôle technique obligatoire des cyclomoteurs tous les deux ans ;

– mise en place d'une formation de sept heures pour les détenteurs du permis B pour la conduite d'une motocyclette légère (scooter, 125 cm<sup>3</sup>...) ;

– expérimentation de supports dits fragilisés au bord des routes afin de réduire l'exposition au risque d'accident corporel des deux-roues motorisés ;

– rapprochement des compagnies d'assurance afin qu'elles s'engagent aux côtés de l'État et qu'elles participent à l'effort de réduction de l'insécurité routière.

### ***Le renforcement de la sensibilisation à la sécurité routière***

Il est décidé d'offrir aux lycéens un cadre de sensibilisation à la sécurité routière élaboré en partenariat avec les organismes et associations qui interviennent dans les établissements scolaires. Une expérimentation doit être menée dès la rentrée 2010.

### ***Le renforcement de la prévention du risque routier professionnel***

Le CISR a décidé la réalisation d'un état des lieux sur le sujet dans les services de l'État et la mise en place de plan de prévention du risque routier professionnel dans tous les services. Pour le secteur privé, les partenaires sociaux des entreprises de plus de 500 salariés sont invités à négocier des plans de prévention en s'appuyant sur les recommandations réactualisées de la commission accident du travail de la caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés.

En complément des orientations du CISR, la DSCR travaille à :

– la sécurisation de la chaîne juridique par la recherche notamment d’une formulation plus précise des vecteurs législatifs et réglementaires ;

– la rédaction d’un guide aux victimes de la route en vue de la journée mondiale du souvenir des victimes de la route du 21 novembre 2010 ;

– l’aptitude à la conduite (en cas de maladie, fatigue et vieillesse) en concertation avec les professionnels de la santé et ministères partenaires ;

– la cohérence de la route avec notamment le développement des commissions consultatives des usagers pour la signalisation routière (CCUSR), le déploiement de nouveaux types de radars en lien avec le trafic et l’accidentologie constatée, l’initiative d’audits des infrastructures du point de vue des deux roues motorisés.

### ***c) les axes de communication***

En fonction des résultats et observations de l’année 2009, les enjeux en matière de communication pour l’année 2010 ont été définis autour des cinq axes suivants :

▪ maintenir la demande sociale de sécurité routière pour éviter tout décrochage d’opinion et faire pression sur les réfractaires ;

▪ réinscrire le permis à points et le contrôle/sanction comme systèmes efficaces pour gagner des vies ;

▪ faire la pédagogie de l’exposition aux risques auprès du grand public pour favoriser l’intériorisation des comportements respectueux de la règle, auprès des deux-roues motorisés pour favoriser des comportements vertueux entre deux-roues motorisés et usagers de la route ;

▪ renforcer la prise de conscience de l’incompatibilité alcool/conduite ;

▪ accompagner les actions d’actualité.

## EXAMEN EN COMMISSION

À l'issue de l'audition de M. Dominique Bussereau, Secrétaire d'État chargé des transports, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné pour avis les crédits des programmes « *Infrastructures et services de transports* » (n° 203) et « *Sécurité et circulation routières* » (n° 207) de la mission « *Ecologie, développement et aménagement durables* » pour 2011, sur le rapport de M. Martial Saddier (voir compte rendu de la commission élargie du mardi 12 octobre 2010 <sup>(1)</sup>).

**Suivant l'avis du rapporteur, la commission a donné un avis favorable à l'adoption des crédits de ces programmes pour 2011.**

---

(1) Pour consulter le compte rendu de la commission élargie du mardi 12 octobre 2010 sur le site Internet de l'Assemblée nationale :  
[http://www.assemblee-nationale.fr/13/budget/plf2011/commissions\\_elargies/cr](http://www.assemblee-nationale.fr/13/budget/plf2011/commissions_elargies/cr)