



N° 3812

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 12 octobre 2011

AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE SUR LE PROJET DE LOI **de finances pour 2012** (n° 3775),

TOME III

ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT DURABLES

TRANSPORTS TERRESTRES

PAR M. Martial SADDIER,

Député.

Voir les numéros : 3805 (annexe 16) et 3811 (tome V)

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I.— LE PROGRAMME 203 « INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS »	10
A.— LA VOIE FERRÉE	13
1. Le transport de passagers	13
<i>a) L'ouverture à la concurrence</i>	13
<i>b) Le trafic de voyageurs</i>	15
<i>c) Les TER</i>	19
<i>d) Les TGV</i>	21
<i>e) Les trains d'équilibre du territoire (TET)</i>	22
2. Le fret ferroviaire	27
<i>a) Le bilan de l'ouverture à la concurrence</i>	27
<i>b) Le fret en crise</i>	28
<i>c) La stratégie nationale en faveur du fret ferroviaire</i>	31
B.— LA ROUTE	40
1. Le transport de personnes.....	40
<i>a) Les transports collectifs de voyageurs : vers de nouvelles liaisons régulières par autocar ?</i>	40
<i>b) La voiture individuelle, l'aide à l'acquisition d'un véhicule propre</i>	42
2. Le transport routier de marchandises	45
<i>a) Le bilan économique du secteur des TRM</i>	45
<i>b) Les mesures de soutien au fret routier national</i>	47
<i>c) L'aide au « verdissement » du secteur</i>	48
3. Les infrastructures routières	50
<i>a) L'équipement routier national (routes, autoroutes, tunnels)</i>	50
<i>b) Les crédits consacrés aux infrastructures routières nationales</i>	52

C.— LA VOIE FLUVIALE.....	55
1. La situation du secteur fluvial	55
2. La stratégie nationale en faveur du transport fluvial	60
3. Les principaux investissements	62
4. Les projets en cours	65
II.— LE PROGRAMME 207 « SÉCURITÉ ET CIRCULATION ROUTIÈRES »	69
A.— LES GRANDS AXES DE LA POLITIQUE DE SECURITÉ ROUTIÈRE EN 2010-2011.....	71
1. La politique de lutte contre l'alcool.....	71
2. La politique de lutte contre la conduite sous l'emprise de stupéfiants.....	72
3. La sécurité des deux roues motorisés	72
4. Le renforcement de la lutte contre la vitesse	74
5. La prévention du risque routier professionnel	75
B.— LES DÉCISIONS INTERVENUES EN 2010 ET EN 2011.....	75
1. La mise en œuvre des décisions du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 18 février 2010.....	75
2. La loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure du 14 mars 2011 (LOPPSI 2).....	77
3. Les nouvelles orientations retenues lors du Comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 11 mai 2011	78
TRAVAUX EN COMMISSION	81
I.— AUDITION DE MME NATHALIE KOSCIUSKO-MORIZET, MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT, ET DE M. THIERRY MARIANI, MINISTRE CHARGÉ DES TRANSPORTS.....	81
II.— EXAMEN DES CRÉDITS.....	109

MESDAMES, MESSIEURS,

En matière de transports respectueux de l'environnement, le Grenelle de l'environnement a mis en évidence un retard certain de la France par rapport à ses principaux partenaires européens, en particulier l'Allemagne, les pays scandinaves et les Pays Bas. Portée par la puissance relative de son industrie automobile et par un avantage compétitif qui reste d'actualité⁽¹⁾, la « préférence française pour la voiture individuelle » a inscrit sa marque sur la politique nationale en matière de transports et seule la prise de conscience conjointe de l'urgence climatique et de l'épuisement programmé de la ressource pétrolière est aujourd'hui de nature à l'infléchir.

Pour salutare qu'elle soit, cette prise de conscience et le volontarisme politique qui en a découlé sont intervenus dans un contexte économique défavorable, du fait de la crise. Les objectifs de report modal se sont heurtés à la faillite – réversible ? – du fret ferroviaire⁽²⁾ et le soutien à l'industrie automobile nationale, s'il a permis, *via* la prime à la casse et le bonus-malus, un assainissement du parc, n'a pas plaidé pour un renoncement à la voiture individuelle, du reste impossible dans nombre de zones du territoire du fait d'un maillage insuffisant en réseaux de transport public.

Au cours des deux dernières années, deux phénomènes se sont donc télescopés :

– un consensus sur l'ardente obligation de « verdier » la politique des transports, en ville comme dans l'ensemble du territoire, dans les transports individuels et collectifs, de voyageurs comme de marchandises, dans le routier, l'aérien, le ferroviaire, le maritime et le fluvial ;

(1) *En France, 80 % des déplacements supérieurs à 100 km s'effectuent en voiture individuelle, les tarifs ferroviaires et aériens n'étant pas étrangers à cette situation, surtout pour les familles. Globalement, la part des déplacements en transports collectifs se maintient à 5 % et elle est, pour les trois quarts, le fait des enfants, des étudiants, des chômeurs et des personnes âgées. Cette part atteint difficilement 15 % dans les métropoles régionales et 20 % à Paris.*

(2) *Voir, à cet égard, le rapport d'information du Sénateur Francis Grignon « Avenir du fret ferroviaire : comment sortir de l'impasse ? » d'octobre 2010.*

– un contexte économique défavorable, assorti d'un risque social qui n'est toujours pas jugulé – grèves à répétition dans les transports aériens et ferroviaires, sensibilité du secteur des transports routiers, difficultés à achever la réforme portuaire de juillet 2008.

Dix-huit mois après son adoption, on peut considérer que le titre II « *Transports* » de la loi portant engagement national pour l'environnement – dite Grenelle II – vise moins à opérer une révolution dans l'organisation et le fonctionnement des transports qu'à donner aux décideurs publics – élus locaux, autorités organisatrices de transports, instances exécutives des sociétés d'autoroutes, grandes entreprises publiques – des clés de facilitation pour lancer des opérations novatrices : transports collectifs en site propre de type tramway ou bus à haut niveau de service (BHNS), encouragement à l'usage de véhicules électriques ou hybrides, vélos et autos en libre service, autopartage, zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA) pour décongestionner les cœurs de villes les plus pollués, péages autoroutiers automatisés envisagés comme un préalable à la modulation des tarifs en fonction du niveau d'émissions polluantes, expérimentation des péages urbains dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants.

Bien que conséquent, l'Engagement national pour le fret ferroviaire pris en septembre 2009, qui se traduit par un engagement financier de 7 milliards d'euros en provenance de l'État plus 1 milliard pris en charge par la SNCF, ne semble pas de nature à redresser le modèle économique du fret ferroviaire ; sur ce sujet, il convient cependant de raisonner à moyen et long termes, la dépendance du secteur à l'activité économique globale, à la régénération du réseau – en cours à hauteur d'une quinzaine de milliards d'euros – et aux effets de la future écotaxe poids-lourds devant être appliquée à compter du 1^{er} janvier 2013 étant avérée.

Ne relevant pas directement de la loi « Grenelle II », l'abaissement opéré dans la loi de finances des seuils d'émission des véhicules neufs éligibles au système de bonus destiné à favoriser l'acquisition d'un véhicule propre émet un signal contradictoire : s'il pousse au comportement le plus vertueux possible, il risque de dissuader le consommateur de se séparer d'un véhicule ancien, parfois très polluant. Au reste, il est directement lié à des questions de coût du dispositif⁽¹⁾.

L'article 11 de la loi « Grenelle I » dispose que « *les moyens dévolus à la politique des transports de marchandises sont mobilisés pour faire évoluer la part modale du non routier et du non aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022. En première étape, le programme d'action permettra d'atteindre une croissance de 25 % de la part modale du fret non routier d'ici à 2012. Cette augmentation sera calculée sur la base de l'activité fret enregistrée en 2006.* »

(1) En 2011, les seuils d'éligibilité au bonus et de déclenchement du malus ont été abaissés de 5 g de CO₂/km, ce qui anticipe d'un an l'évolution initialement prévue pour 2012, conformément à l'article 93 de la loi de finances pour 2010 et au décret n° 2010-447 du 3 mai 2010.

Manifestement, les objectifs en termes de report modal à court terme sont aujourd'hui inatteignables : une marchandise sur dix est acheminée par voie ferrée contre huit sur dix par la route, et, loin de progresser, la part modale du fret ferroviaire plafonne ou régresse. La flexibilité de la route, sa fiabilité relative et son adaptation au tissu industriel français – beaucoup moins dense que l'allemand, richement irrigué en PME bien réparties sur l'ensemble du territoire – en font le mode privilégié des chargeurs, au risque d'atteintes croissantes à l'environnement, avec la banalisation des *gigaliners* à cinq essieux (44 tonnes et 25 mètres aujourd'hui, 50 tonnes ou plus demain ?). Plusieurs options restent donc en suspens : faut-il continuer d'injecter des fonds publics dans le soutien à une activité dont le déclin semble inexorable ? Ou bien soutenir à l'échelle européenne une fiscalité environnementale vraiment dissuasive à l'encontre des transporteurs routiers, au risque de dommages économiques et sociaux qui ne peuvent être ignorés ?

Dans le domaine du transport ferroviaire de voyageurs, la SNCF conserve une position quasi monopolistique qui, pour le moins, ne favorise pas l'émulation entre opérateurs. Malgré les avancées significatives obtenues dans la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF) du 8 décembre 2009, nombre de candidats potentiels à l'entrée sur le marché considèrent qu'il n'est pas rentable d'investir pour ne faire que du cabotage international ; ils attendent au moins des assurances sur la perspective d'ouverture à la concurrence des liaisons intérieures de type *Intercités* (interrégional) et TER. À cet égard, la publication, en mai 2011, du rapport de M. le sénateur Francis Grignon sur les « *conditions pour une expérimentation portant sur l'ouverture à la concurrence des services de transports ferroviaires régionaux de voyageurs* » n'apporte pas d'assurances formelles et incline plutôt à la prudence.

S'agissant du véhicule électrique, le législateur doit-il rester dépendant des choix industriels et commerciaux des constructeurs automobiles – au risque d'incohérences ou de mesures court-termistes – ou mener une action plus volontariste ? Il semble notamment impératif d'œuvrer à une harmonisation rapide des systèmes de recharge.

*

* *

Au sein de la mission budgétaire « *Écologie, 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* » (IST), les crédits demandés au titre de 2012 se stabilisent à environ 4,3 milliards d'euros, 85,5 % de ce montant (3,6 milliards) étant consacrés aux infrastructures

de transports collectifs et ferroviaires, 7,7 % (330 millions) à l'entretien et à l'exploitation du réseau routier national et 3,16 % (environ 135 millions) aux infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires.

En ce qui concerne le programme 207 « *Sécurité et circulation routières* », la dotation globale s'établit à 56,2 millions, répartis à parts équivalentes entre le budget de communication et de pilotage interministériel de la politique de sécurité routière et les différents programmes d'éducation routière.

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS DES DEUX PROGRAMMES DEMANDÉS POUR 2012, PAR PROGRAMME ET ACTION

Numéro et intitulé du programme et de l'action		Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
		Ouvertes en LFI pour 2011	Demandées pour 2012	FDC et ADP attendus en 2012	Ouverts en LFI pour 2011	Demandés pour 2012	FDC et ADP attendus en 2012
203	Infrastructures et services de transports	4 291 709 768	4 279 017 559	2 525 370 000	4 060 339 281	4 307 551 893	1 528 252 085
01	Développement des infrastructures routières			1 623 000 000			754 373 869
10	Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires	3 461 565 892	3 660 533 606	444 170 000	3 461 565 892	3 660 533 606	318 078 216
11	Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires	139 502 126	135 377 036	94 000 000	137 279 126	138 394 036	80 000 000
12	Entretien et exploitation du réseau routier national	287 824 141	329 681 318	311 000 000	298 070 777	342 788 652	336 600 000
13	Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres	335 585 979	103 114 662	50 000 000	105 541 856	115 114 662	36 000 000
14	Soutien, régulation et contrôle dans les domaines des transports fluviaux, maritimes et aériens	43 867 437	26 191 935		34 517 437	26 601 935	
15	Stratégie et soutien	23 364 193	24 119 002	3 200 000	23 364 193	24 119 002	3 200 000
207	Sécurité et circulation routières	57 614 436	56 260 000	100 000	57 610 145	56 260 000	100 000
01	Observation, prospective, réglementation et soutien au programme	4 213 436	3 790 000		4 209 145	3 790 000	
02	Démarches interministérielles et communication	29 100 000	27 000 000	100 000	27 100 000	27 000 000	100 000
03	Éducation routière	24 301 000	25 470 000		26 301 000	25 470 000	

Source : Projets annuels de performances pour 2012

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

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES DU PROGRAMME 203 DEMANDÉS POUR 2012

2012 / 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 2012	FDC et ADP attendus en 2012
01	Développement des infrastructures routières					1 623 000 000
10	Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires			3 660 533 606	3 660 533 606	444 170 000
11	Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires	61 732 035	7 050 000	66 595 001	135 377 036	94 000 000
12	Entretien et exploitation du réseau routier national	168 063 446	156 117 872	5 500 000	329 681 318	311 000 000
13	Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres	644 262	2 544 120	99 926 280	103 114 662	50 000 000
14	Soutien, régulation et contrôle dans les domaines des transports fluviaux, maritimes et aériens			26 191 935	26 191 935	
15	Stratégie et soutien	24 119 002			24 119 002	3 200 000
Total		254 558 745	165 711 992	3 858 746 822	4 279 017 559	2 525 370 000

Source : Projets annuels de performances pour 2012

2012 / 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 2012	FDC et ADP attendus en 2012
01	Développement des infrastructures routières					754 373 869
10	Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires			3 660 533 606	3 660 533 606	318 078 216
11	Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires	61 732 035	4 167 000	72 495 001	138 394 036	80 000 000
12	Entretien et exploitation du réseau routier national	168 063 446	169 225 206	5 500 000	342 788 652	336 600 000
13	Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres	644 262	2 544 120	111 926 280	115 114 662	36 000 000
14	Soutien, régulation et contrôle dans les domaines des transports fluviaux, maritimes et aériens			26 601 935	26 601 935	
15	Stratégie et soutien	24 119 002			24 119 002	3 200 000
Total		254 558 745	175 936 326	3 877 056 822	4 307 551 893	1 528 252 085

Source : Projets annuels de performances pour 2012

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertes en LFI pour 2011	Demandées pour 2012	Ouverts en LFI pour 2011	Demandés pour 2012
Titre 3. Dépenses de fonctionnement	244 917 419	254 558 745	245 817 419	254 558 745
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	186 335 094	195 696 910	187 235 094	195 696 910
Subventions pour charges de service public	58 582 325	58 861 835	58 582 325	58 861 835
Titre 5. Dépenses d'investissement	130 252 595	165 711 992	141 676 231	175 936 326
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	130 252 595	165 711 992	141 676 231	175 936 326
Titre 6. Dépenses d'intervention	3 916 539 754	3 858 746 822	3 672 845 631	3 877 056 822
Transferts aux entreprises	2 931 661 075	2 715 002 018	2 687 966 952	2 733 312 018
Transferts aux collectivités territoriales	2 409 200	12 345 800	2 409 200	12 345 800
Transferts aux autres collectivités	982 469 479	1 131 399 004	982 469 479	1 131 399 004
Total hors FDC et ADP prévus	4 291 709 768	4 279 017 559	4 060 339 281	4 307 551 893
FDC et ADP prévus	2 007 950 000	2 525 370 000	1 705 996 504	1 528 252 085
Total y.c. FDC et ADP prévus	6 299 659 768	6 804 387 559	5 766 335 785	5 835 803 978

Source : Projets annuels de performances pour 2012

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

Alors que le transport de passagers continue de se développer, grâce notamment à la diversification de son offre et à la prise en compte de situations variées dans l'ensemble du territoire, le fret ferroviaire ne parvient pas à surmonter des difficultés encore aggravées par la morosité de l'activité économique.

1. Le transport de passagers

Même si le mouvement d'ouverture à la concurrence reste timide, le paysage ferroviaire amorce son renouvellement et l'opérateur historique se prépare aux mutations attendues dans la prochaine décennie.

a) *L'ouverture à la concurrence*

La SNCF a toujours été en concurrence avec d'autres opérateurs de transport mais la concurrence intra-modale, d'ores et déjà effective pour le fret, devrait s'étendre à l'ensemble des activités dans la décennie à venir. En l'occurrence, la stratégie de la SNCF face à l'ouverture à la concurrence est explicitée dans son projet industriel « *Destination 2012* ». Son ambition est d'être, en 2012, une entreprise concurrentielle de dimension mondiale.

Cette stratégie se décline marché par marché. Ses principes reposent sur :

- la construction de la croissance en renforçant la proximité avec les clients de l'entreprise, en allant au-devant de leurs attentes et en visant l'excellence sur les fondamentaux du service ;

- l'accroissement de la compétitivité pour asseoir le développement et faire face à la concurrence ;

- l'affirmation de la volonté de la SNCF de devenir un acteur majeur en Europe avec une offre de service élargie.

En ce qui concerne les **services internationaux de voyageurs**, depuis le 13 décembre 2009, des entreprises ferroviaires françaises ou étrangères peuvent, sous certaines conditions, exploiter des services en concurrence avec la SNCF, y compris sur le territoire français, si ces services ont une origine ou une destination européenne. C'est ainsi qu'une liaison Paris-Venise réalisée par l'opérateur alternatif *Thello*, né de l'alliance entre Trenitalia et Veolia, devrait être lancée en décembre prochain au moment du changement de service.

En revanche, le droit communautaire ne prévoit pas l'ouverture du marché domestique grandes lignes. Considérant qu'il s'agit néanmoins d'une perspective probable, la SNCF s'est organisée pour y répondre de manière transparente et non discriminatoire comme en attestent la création effective de la branche *Gares et*

Connexions⁽¹⁾ et la mise en place de la Direction autonome de la circulation ferroviaire⁽²⁾. Elle s'emploie également à ce que les procédures d'homologation du matériel roulant ne puissent pas être un frein à la libre circulation des trains en Europe.

À l'occasion de la remise du rapport portant sur l'expérimentation d'une **ouverture à la concurrence des services régionaux de voyageurs**, le 18 mai 2011, par le sénateur Francis Grignon, la SNCF a rappelé les trois conditions qui, selon elle, doivent permettre de garantir l'équité de la concurrence :

- un cadre législatif permettant de garantir clarté et transparence et de fixer les modalités d'ouverture ;
- un cadre social équitable ;
- un accès non discriminatoire aux installations techniques.

S'agissant du cadre social, la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, et le ministre chargé des transports ont demandé, le 29 août 2011, à M. Olivier Dutheillet de Lamothe de proposer des mesures susceptibles de fonder un « *cadre social harmonisé* » dans la branche du secteur ferroviaire. Cette mission s'attachera notamment à préciser les points suivants :

- les conditions d'une harmonisation des normes législatives et réglementaires en matière de durée et d'aménagement du temps de travail dans le transport ferroviaire ;
- l'examen des dispositions nécessaires à la protection des salariés du secteur en cas d'expérimentation de la concurrence par appel d'offres ;
- l'analyse des spécificités du statut du personnel de la SNCF au regard des questions posées par l'ouverture du marché et propositions en vue de son adaptation éventuelle aux évolutions que connaîtront la branche et l'entreprise.

Compte tenu de l'importance de ce dossier et de la multiplicité des enjeux qu'il soulève, le Premier ministre a sollicité, le 13 juillet 2011, l'avis du Conseil économique, social et environnemental sur l'ensemble des recommandations figurant dans ce rapport, notamment sur la méthode et le calendrier. Cette question est également débattue depuis le mois de septembre 2011 aux « *Assises du ferroviaire* » qui constituent un nouveau cadre d'échanges entre les différents acteurs.

(1) « *Gares & Connexions* » couvre toutes les champs d'activités d'une gare, depuis sa gestion quotidienne jusqu'à ses projets d'évolution.

Dans un avis du 29 septembre 2011, l'Autorité de la concurrence a souhaité que s'affirme son indépendance par rapport à l'opérateur historique. La nomination de son directeur pourrait ainsi intervenir en Conseil des ministres plutôt qu'au sein du conseil d'administration de la SNCF.

(2) 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.

Plusieurs exemples étrangers montrent qu'une ouverture à la concurrence des transports ferroviaires régionaux de voyageurs peut permettre d'améliorer la qualité du service aux usagers tout en améliorant la compétitivité du mode ferroviaire, notamment au profit des régions.

b) Le trafic de voyageurs

TRAFIC VOYAGEURS 2010 ET 2011 EN MILLIARDS DE VOYAGEURS – KILOMÈTRES

En milliards de VK données provisoires	1er semestre 2010	1er semestre 2011	Evolution 2011/2010
TGV(1)	24,24	23,80	-1,8%
dont Sud Est.....	9,30	9,60	3,2%
Atlantique.....	5,32	5,36	0,8%
Nord-Europe.....	0,97	1,00	3,1%
Est Européen.....	1,77	1,89	6,8%
Inter-secteurs.....	4,89	5,19	6,1%
Eurostar (2).....	1,27		
Thalys.....	0,72	0,76	5,6%
Autres trains Grandes Lignes.....	0,09	0,04	-55,6%
Grandes Lignes	24,33	23,84	-2,0%
TER (2)	6,56	6,70	2,1%
dont Fer.....	6,42	6,56	2,2%
Route.....	0,14	0,14	0,0%
TEOZ	2,20	2,13	-3,2%
Intercités	2,11	2,19	3,8%
Transilien	6,00	6,13	2,2%
Total Voyageurs (hors iDTGV)	41,20	40,99	-0,5%
iDTGV	1,60	1,80	12,5%
Eurostar International Ltd (2)		1,04	
Total Voyageurs (avec iDTGV et EIL)	42,80	43,83	2,4%

(1) Trains à grande vitesse, y compris TGV affrétés.

(2) Eurostar 2010 : trafic jusqu'au 31 août, puis à partir du 01 septembre sous EIL

(3) Y compris Chemins de fer corses

Le trafic annuel de l'exercice 2010 de SNCF Grandes Lignes s'établit à 52,96 milliards de voyageurs-kilomètres, en baisse de 2,7 % par rapport à 2009. La crise économique qui a touché le secteur des transports en 2008 et 2009 n'a pas été entièrement résorbée. En raison de la mise en œuvre de la convention relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET), signée le 13 décembre 2010 avec l'État, qui porte sur les trains Corail, Intercités, TéoZ et Lunéa, les trafics TéoZ ont été séparés de « *Grandes Lignes* » et sont désormais présentés de manière autonome, à compter de 2011. Par ailleurs, Eurostar est devenu une entreprise ferroviaire indépendante le 1^{er} septembre 2010 et ses trafics ont été extraits du périmètre de l'EPIC depuis cette date.

Le trafic de la branche Voyages du premier semestre de l'exercice 2011 s'établit à 23,84 milliards de voyageurs-kilomètres, en progression de 4,2 % après correction de l'effet de périmètre lié au traitement des trafics d'Eurostar (-1,3 % hors correction) par rapport à 2010¹.

Cette branche profite de la bonne performance commerciale des TGV domestiques (trafic en hausse de 3,8 % dont 7,2 % pour la 1^{ère} classe) et

(1) TéoZ étant déduit du périmètre.

européens, soutenue par les bons résultats de Thalys (+4,8 %). Tous les axes TGV sont en progression par rapport au premier semestre 2011. Les axes à clientèle « affaires » Est (+6,7 %) et Nord (+6,1 %) connaissent les meilleurs taux d'évolution, signe de la reprise économique. Il est à noter que, hors EPIC, le trafic d'Eurostar International Limited a progressé de 2,4 %.

- Le trafic de **SNCF Grandes Lignes** n'a repris qu'à partir d'avril 2010, après un premier trimestre encore affecté par la crise économique et dans un contexte social marqué par des mouvements sociaux sur les retraites. La fin de l'année a renoué avec la croissance, grâce à l'afflux de la clientèle qui s'est reportée sur le train en raison des intempéries ainsi que par de fortes opérations promotionnelles sur les billets Prem's. Compte tenu de l'arrêt de la comptabilisation des trafics Eurostar sur le réseau français, l'activité TGV a terminé l'année au même niveau que 2009, alors que la filiale iDTGV a continué de progresser à un rythme élevé (+24 % en 2010, +41 % en 2009). Sur le marché international, Thalys (+6,5 %) a profité de l'amélioration des temps de transport vers les Pays Bas et l'Allemagne. De même Eurostar a bénéficié de la réduction des temps de parcours et de la reprise de la clientèle d'affaires.
- Le trafic des **trains Grandes Lignes autres que ceux à grande vitesse** a baissé par rapport à 2009 (-16 %). Cette diminution s'explique notamment par la recrudescence des mouvements sociaux sur l'année et par la réduction de l'offre de transport de 7,1 %.
- Le **trafic TER** 2010 s'élève à 12,92 milliards de voyageurs-kilomètres, en légère augmentation par rapport à 2009 (+0,2 %). Pondéré pour tenir compte des grèves, il est en progression de 2,3 %. Le trafic TER du premier semestre 2011 s'élève à 6,69 milliards de voyageurs-kilomètres, soit une croissance de 2,1 % par rapport au premier semestre 2010. Compte tenu des grèves de l'année 2010, la progression est limitée à 0,4 %.
- Le **trafic Intercités** de l'exercice 2010 s'établit à 4,36 milliards de voyageurs-kilomètres, en diminution de 3,5 % par rapport à 2009. Hors grèves, le trafic est en baisse de 1,3 %, du fait notamment du report sur le TER d'une partie des parcours, des conséquences négatives des travaux sur l'infrastructure, des intempéries (tempête Xynthia) et du fléchissement de la demande lié à la crise. Le trafic Intercités au premier semestre 2011 s'établit à 2,16 milliards de voyageurs-kilomètres, en hausse de 2,4 % par rapport à 2010.
- La croissance du **trafic Transilien** en 2010 (+0,8 %) reste dans la tendance enregistrée depuis 2008 et confirme le tassement du trafic après la croissance vigoureuse observée depuis 2004. Le trafic de la SNCF a été pénalisé par les mouvements sociaux, même si l'activité

a profité des conditions climatiques difficiles de décembre qui ont conduit les Franciliens à se reporter sur les transports en commun. La fréquentation a pâti de l'atonie de la demande de transport, liée au niveau encore élevé du chômage en Ile-de-France après la crise économique. Le trafic Transilien atteint 6,13 milliards de voyageurs-kilomètres à fin juin 2011 (+ 2,2 %). La progression s'explique par la bonne tenue des abonnements (+2,2 %), l'essor des cartes à vocation sociale (+ 13,7 %) et la hausse des déplacements occasionnels (+3,6 %).

Le respect des horaires

Trois facteurs pénalisent traditionnellement la régularité des trains :

– les atteintes au réseau (vols de câbles, accidents de personnes, intrusions, incendies volontaires). Les vols de câbles sur le réseau ont été multipliés par 2,6 en 2010 par rapport à 2009. Dans le cadre d'un plan gouvernemental de sécurisation des voies ferrées, de 40 millions d'euros d'investissements sur 18 mois, lancé le 3 mars 2011, des actions sont conduites en itération avec RFF afin de renforcer la sûreté du réseau ;

– l'état du réseau nécessitant une augmentation significative du volume de travaux qui entraînent des détournements de trafics et des ralentissements ;

– la saturation de l'infrastructure, constatée sur certains secteurs à certaines heures, qui augmente avec les développements de trafics.

L'année 2010 est atypique en ce qui concerne les résultats de régularité, altérés par de longs conflits sociaux ainsi que par des épisodes météorologiques très marqués. L'entreprise a connu deux conflits longs, en avril et octobre, et six journées isolées en février, mars, mai, juin et septembre. L'impact de ces conflits sur la qualité du service rendu au client a pu être limité par la mise en œuvre effective des dispositions de la loi du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports. Les perturbations météorologiques de 2010 en ont fait une année exceptionnellement défavorable. Les actions de prévention engagées dès 2009 et la diffusion du retour d'expérience ont permis de faire face aux épisodes neigeux de la fin de l'année 2010.

Durant cette période, la SNCF a assuré 97 % des circulations et la proportion de lignes fermées n'a pas représenté plus de 1 % du réseau. Les grands départs et les retours occasionnés par les fêtes de fin d'année ont été assurés avec un trafic supérieur à 2009. Des trains ont toutefois connu des retards importants au sujet desquels la SNCF s'est attachée à bien communiquer auprès des voyageurs.

Au premier semestre 2011, les résultats de régularité progressent par rapport à 2010 pour toutes les activités de transport de voyageurs. Ce premier

semestre a de surcroît bénéficié des premiers résultats de la démarche de renforcement de la qualité engagée sur **12 lignes sensibles du réseau**. Concernant la fin de l'année 2011, face à la conjonction de la mise en service de la LGV Rhin-Rhône, de la montée en puissance du plan de rénovation du réseau et du franchissement d'une nouvelle étape dans la mise en place du cadencement des circulations (30 000 horaires de trains seront ainsi modifiés en 2012, soit 85 % des circulations), l'entreprise est mobilisée avec l'ensemble des acteurs impliqués (dont RFF) pour limiter l'impact sur le fonctionnement global du système ferroviaire, en particulier en termes de régularité.

IMPACT DES ÉVOLUTIONS DE PÉAGES SUR LES ACTIVITÉS VOYAGEURS DE LA SNCF

Les péages acquittés par la branche SNCF Voyages au titre des TGV devraient atteindre 1,72 milliard d'euros sur l'année 2011, soit une hausse de 220 millions d'euros par rapport à 2010. Cette augmentation s'inscrit dans le prolongement des hausses régulières des péages TGV depuis 2008, si bien qu'il s'agit désormais de l'un des premiers postes de dépenses de l'activité TGV avec les charges de personnel. Pour l'année 2012, l'évolution des péages TGV sera en revanche plus modérée, notamment en raison d'une révision de la structure du barème à la demande de l'ARAF, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. L'activité TGV bénéficiera dès l'an prochain de l'harmonisation des redevances de circulation sur les lignes classiques entre les trains de voyageurs aptes à la grande vitesse et les autres trains. Le barème 2012 ainsi modifié devrait procurer un effet favorable de l'ordre de 60 à 70 millions d'euros pour les TGV mais un surcoût du même montant pour l'activité TET.

La revalorisation régulière du barème des péages TGV n'a été qu'en partie répercutée sur l'évolution des prix des billets. L'évolution des tarifs TGV pratiqués par la SNCF au cours des dernières années est restée modérée en comparaison de la progression des péages : +2 % en janvier 2008, +3,5 % en janvier 2009, +1,9 % en janvier 2010, +2,85 % en février 2011 (en seconde classe). Cette moindre augmentation des tarifs a été permise par le réajustement de la marge opérationnelle de la branche Voyages, dont le niveau, initialement élevé, se justifie moins depuis les dernières années au regard des besoins d'investissement identifiés de l'activité TGV et, à l'inverse, des contraintes grandissantes sur le financement de l'infrastructure. Enfin, ainsi qu'elle s'y était engagée lors des travaux préparatoires à la loi de finances 2010, la SNCF a conduit une étude de faisabilité visant la mention sur chaque titre de transport TGV du prix du péage acquitté auprès de RFF.

L'ampleur des hausses tarifaires rappelées ci-dessus doit elle-même être relativisée dans la mesure où chaque année, les évolutions portent sur les tarifs maximaux de seconde et de première classe qui, dans les faits, sont payés par moins d'un quart des clients. Les tarifs promotionnels de la SNCF sont d'ailleurs restés inchangés en 2011 : les billets Preams sont disponibles à partir de 12 € pour les trajets les plus courts et 22 € pour les autres. Parallèlement, expérimentée depuis fin 2009, l'offre TGV 100 % Preams (circulations supplémentaires aux périodes de grands départs où toutes les places sont accessibles à prix Preams jusqu'à la dernière minute) a été renforcée en 2011.

Les péages acquittés par la SNCF pour ses circulations Corail (Téoz, Intercités, Lunéa) ne représentent quant à eux qu'une faible part du total des péages pour les trafics longue distance. Au surplus, tout comme les circulations régionales de voyageurs, qui font l'objet d'une contractualisation avec une autorité organisatrice de transport, c'est-à-dire les TER et les Transilien pour les régions et le STIF, les péages constituent des charges externes qui sont refacturées à prix coûtant par la SNCF à l'autorité organisatrice qu'est devenu l'État, depuis le 1^{er} janvier 2011, pour les trains d'équilibre du territoire (TET).

L'ÉVOLUTION DES PÉAGES TGV (PRESTATIONS MINIMALES, À RÉSEAU CONSTANT)

	2008	2009	2010	2011 (prévision)	2012 (prévision)
Montant des prestations minimales TGV (en millions d'euros)	1,23	1,33	1,51	1,70	1,78
Péage moyen (en euros par trains.km)	9,58	10,06	11,16	12,47	12,63

c) Les TER

Les TER (Transport Express Régional) désignent les transports régionaux de voyageurs constitués par les services ferroviaires régionaux et, parallèlement, par les services routiers effectués en substitution des services ferroviaires. La loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains a transféré aux régions, dans son article 124, la compétence d'autorité organisatrice des trains TER, transfert devenu effectif le 1^{er} janvier 2002.

Le tableau ci-après détaille les charges et recettes figurant dans les comptes TER et les contributions versées par les régions à la SNCF au titre des TER.

(en millions d'euros)

	2008	2009	2010	2011 (prévisions)
Contributions d'exploitation versées par les régions	1 886,2	1975,4	2029,7	2211,9
Contributions tarifs sociaux	295,4	317	329,4	360,4
Contributions financières globales versées par les régions	2181,6	2292,4	2359,1	2572,3

Les perspectives de croissance en recettes totales et voyageurs-kilomètres pour la période 2012-2013, issues de la SNCF, sont les suivantes :

	2012	2013
Recettes y compris compensations	+6,0%	+4,8%
Voyageurs-kilomètres	+4,3%	+3,1%

La fréquentation du TER (ensemble des régions) a évolué de la manière suivante :

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011 (prévisionnel)
Trafic : voyageurs-km (en millions)	9 646	10 234	11 113	11 586	12 716	12 865	12 889	13 449
Offre : train-km réalisés (en millions)	146,2	147,5	150,8	151,8	157,1	164,5	158,8	169
Fréquentation moyenne par train	66,0	69,4	73,7	76,3	80,9	78,2	81	79,6

L'ensemble des personnels contribuant aux activités TER est évalué à 28 500 équivalents temps plein (ETP). 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 à un TER sur rail relève des Régions, autorités organisatrices des services ferroviaires régionaux de voyageurs, conformément aux dispositions de l'article L. 2121-3 du code des transports.

Régularité des TER

En 2010, la régularité annuelle mesurée à cinq minutes au terminus s'établit à 89,8 %, ce qui correspond à une dégradation de 1,6 % par rapport à l'année précédente. Les principales causes directes d'irrégularité en 2010 sont les faits externes (malveillance, intempéries), les dérangements d'installations d'infrastructure, les défaillances de matériels roulants. Les périodes de grève contribuent à aggraver les causes internes au-delà de la fin des conflits.

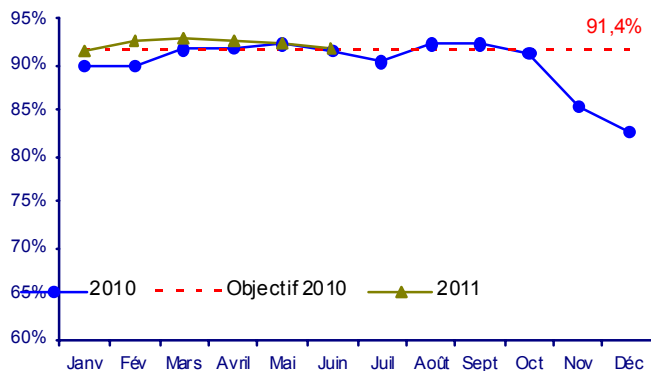
Pour 2011, les principales actions menées pour améliorer la régularité sont :

- le renforcement de trois lignes sensibles (TER Rhône-Alpes, TER Languedoc Roussillon et TER Centre) ;
- la mise en place de « *Top Chrono TER* » afin de fournir une expertise des activités TER ;
- la poursuite de plans d'actions spécifiques comme « *PrioriT* » pour le TER PACA qui a permis de restaurer la régularité de cette activité.

RÉSULTATS RÉGULARITÉ À 5 MINUTES EN 2010 ET AU 1^{ER} SEMESTRE 2011

TER	2010	1 ^{er} semestre 2011
		89,82 %

VARIATIONS MENSUELLES DE LA RÉGULARITÉ À 5 MIN



d) Les TGV

Les grands projets de liaison TGV engagés par la SNCF sont :

▪ **Le projet de liaison TGV Normandie - Roissy Aéroport - Bourgogne**

Une convention d'exploitation a été signée le 15 juillet 2009 entre les régions de Haute-Normandie et de Basse-Normandie, celle de Bourgogne, la Communauté d'agglomération du Grand Dijon et la SNCF représentée par sa direction des lignes normandes et sa direction des régions de Bourgogne Franche-Comté.

Cette convention prévoyait la circulation expérimentale, pour une durée de trois ans, de deux TGV aller-retour :

– entre le Havre, Rouen et Strasbourg, via l'aéroport Charles-de-Gaulle (en 5h50) ;

– et entre Cherbourg, Caen, Évreux et Dijon via l'aéroport Charles-de-Gaulle (en 6h).

L'ensemble des partenaires finançait ces deux liaisons. Le comité de suivi a décidé de **mettre fin à cette expérimentation** à la fin du service 2010, soit le 11 décembre 2010. En effet, la fréquentation de ces TGV s'est avérée en deçà des objectifs conventionnels, le seuil des 100 clients par train prévu dans la convention n'ayant pas été atteint.

▪ **La ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN)**

La réalisation d'une ligne nouvelle reliant Paris au Havre par Mantes et Rouen en une heure et quart et profitant aux deux régions normandes, confirmée le 16 juillet 2009 au Havre par le Président de la République, est inscrite à l'avant-projet de schéma national des infrastructures de transports (SNIT) comme devant être engagée avant 2020.

Un débat public se déroulera à partir d'octobre 2011, sous l'égide de la commission particulière de débat public. Les études préalables associant les collectivités, le STIF et l'État ont été préfigurées par RFF selon les orientations du comité de pilotage présidé par M. Jean-Pierre Duport.

Par ailleurs, M. Antoine Rufenacht a été nommé Commissaire général pour le développement de la vallée de la Seine par décret du Président de la République, le 21 mai 2011. Il veillera à la cohérence de la politique de l'État sur le territoire des régions Île-de-France, Haute-Normandie et Basse-Normandie et préparera les décisions du Gouvernement, tout en assurant le dialogue avec les collectivités territoriales. Le Commissaire général a remis, le 30 septembre 2011, des propositions concrètes qui feront l'objet d'un examen interministériel. Sur ces bases, un deuxième point d'étape aura lieu à la mi-décembre. Enfin, le 1^{er} mars 2012 au plus tard, il proposera au Premier ministre les moyens réglementaires, législatifs et le cas échéant, organisationnels qui lui paraîtront nécessaires à la réalisation du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie.

Parallèlement, une mission de financement spécifique va se mettre en place, le vice-président du Conseil général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) ainsi que le chef du service de l'Inspection Générale des Finances ayant été saisis conjointement par les Ministres de l'Ecologie, du développement durable, des transports et du logement, des transports, et du Budget, afin qu'ils désignent respectivement un de leurs membres, de sorte qu'à l'issue du débat public qui se clôturera fin janvier 2012, les principes du financement de la ligne nouvelle aient été établis.

e) Les trains d'équilibre du territoire (TET)

Par la signature de la **convention relative aux trains d'équilibre du territoire (TET) du 13 décembre 2010**, l'État exerce la compétence d'autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire depuis le 1^{er} janvier 2011. Au travers de cette convention, d'une durée de trois ans, il définit les obligations de service public que l'exploitant, la SNCF, devra assurer pour l'ensemble des trains d'équilibre du territoire, en matière notamment de desserte des gares, de fréquence, de qualité de service, de maintenance de régénération du matériel roulant existant. Il est donc responsable de la définition de la stratégie des grandes lignes hors TGV.

Les TET sont les trains Corail, Intercités, Téoz et Lunéa et représentent trente lignes de jour et dix lignes de nuit. La convention

pérennise ces quarante lignes d'équilibre du territoire en stabilisant leurs dessertes et mettant en place un dispositif incitatif d'amélioration de la qualité de service au profit des 100 000 voyageurs quotidiens.

À ce titre, l'État doit verser dès 2011 à la SNCF une compensation annuelle de 210 millions d'euros pendant trois ans. Il s'agit d'équilibrer l'exploitation de ces lignes, certaines étant déficitaires depuis de nombreuses années. En contrepartie, des obligations de service public sont imposées à la SNCF. Outre l'obligation d'assurer l'exploitation des TET conformément au plan de transport décidé par l'État, la convention fixe des objectifs en matière de régularité et de qualité de service. Ces objectifs sont sanctionnés par un mécanisme incitatif de bonus/malus. La convention prévoit également un investissement de la SNCF de plus de 300 millions d'euros sur trois ans pour la régénération du matériel roulant existant.

Au-delà de cette période, se pose la question plus globale du renouvellement du matériel affecté à l'exploitation des lignes d'équilibre du territoire. Aujourd'hui, le parc de matériel roulant présente une moyenne d'âge élevée : 35 ans pour les 354 locomotives et 33 ans pour les 2 065 voitures. Il sera par conséquent indispensable de procéder au renouvellement de ce parc à partir de 2015.

Le cas particulier des services de nuit

Permettant de voyager de nuit comme de jour, les wagons-lits, par opposition aux trains couchettes, comportaient des compartiments fermés équipés d'un coin toilette ainsi que, en position de jour, d'un canapé ou de fauteuils, et en position de nuit, d'un, deux ou trois lits superposés. Les services de restauration à bord y étaient proposés en cabine. Les coûts élevés d'exploitation, ainsi que le développement de l'offre TGV, diminuant notablement les temps de parcours sur les longues distances, ont amené au retrait progressif des wagons-lits, à partir de 2005 et jusqu'au 9 décembre 2007. **Il n'y a donc aujourd'hui plus aucun wagon-lit SNCF circulant sur le réseau.**

En revanche, la SNCF a maintenu un service de transport de nuit par train-couchette, sous la marque commerciale Lunéa. Les trains-couchettes Lunéa sont compris dans les TET, depuis la signature de la convention du 13 décembre 2010.

Les 10 lignes de nuit, commercialisées par la SNCF sous la marque Lunéa

- 1) Paris - Briançon
- 2) Paris – Latour-de-Carol / Luchon / Cerbère
- 3) Paris – Toulouse / Rodez – Carmaux – Albi
- 4) Paris – Hendaye / Tarbes
- 5) Paris – Savoie
- 6) Paris – Nice
- 7) Hendaye – Bordeaux – Nice
- 8) Hendaye – Genève
- 9) Luxembourg / Strasbourg – Nice
- 10) Luxembourg / Strasbourg – Cerbère

Ces trains sont équipés de voitures-couchettes et de voitures avec sièges inclinables. La question du renouvellement à moyen terme du matériel équipant les trains de nuit entre dans le cadre plus général de l'étude pour le renouvellement du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire. La réalisation de cette étude relève de l'État en tant qu'autorité organisatrice. Les travaux seront conduits au cours du second semestre 2011. Ils détermineront les besoins de renouvellement du matériel roulant, notamment pour les trains de nuit et préciseront les modalités de financement de ces investissements conséquents.

PLAN DE RENFORCEMENT DE LA QUALITÉ DE SERVICE SUR 12 LIGNES SENSIBLES

Plusieurs lignes connaissent depuis quelques mois des difficultés structurelles liées à une véritable « *crise de croissance* ».

Elles subissent les effets cumulés :

- de l'augmentation de l'offre et de la forte croissance du trafic (moyenne nationale : TER + 40 % depuis 2002, Transilien + 27 % depuis 10 ans) ;
- du vieillissement et la saturation de l'infrastructure ;
- de l'augmentation du volume de travaux réalisés sur le réseau ;
- du renouvellement encore inachevé du matériel roulant ;
- de l'exposition aux causes externes, par exemple vols de câbles (+ 165 % entre 2009 et 2010), suicides (+ 11 % entre 2009 et 2010), actes de malveillance ou d'incivilité.

À cela s'ajoutent les impacts des récentes intempéries et des grèves d'automne. Malgré la forte mobilisation au quotidien de toutes ses équipes, la SNCF n'a pu empêcher une dégradation de la régularité sur ces lignes. Consciente de ces difficultés, la SNCF a pris l'initiative avec la Ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, le Ministre des transports et RFF de lancer un plan de renforcement de la qualité de service sur 12 lignes sensibles. Pour les lignes relevant de délégation de service public (TER, Transilien, Intercités, Téo), ces plans seront finalisés en accord avec les Autorités Organisatrices concernées.

À travers cette démarche concertée, SNCF s'engage aux côtés de ses partenaires à :

- améliorer de manière progressive, durable et significative la qualité de service et la régularité sur les 12 lignes ;
- améliorer la satisfaction des clients sur la régularité des trains et l'information en situation perturbée.

Des plans d'actions issus des analyses engagées seront pilotés directement au niveau de chaque ligne, au plus près de la perception et des attentes clients. Ils s'appuieront sur des diagnostics de production et se traduiront par une démarche d'amélioration industrielle continue. Enfin, ils impliqueront les clients, les décideurs publics locaux, les associations et le personnel de l'entreprise. À cet effet, un responsable consommateurs sera désigné sur chaque ligne. Par ailleurs, un conciliateur est nommé pour engager des discussions approfondies avec les abonnés de la ligne TGV Le Mans / Tours-Paris.

À l'image de la démarche qualité engagée en 2009 sur l'axe Paris-Beauvais, ces plans d'actions, élaborés à compter de mars 2011 visent à une amélioration continue de la qualité de service selon 4 axes majeurs :

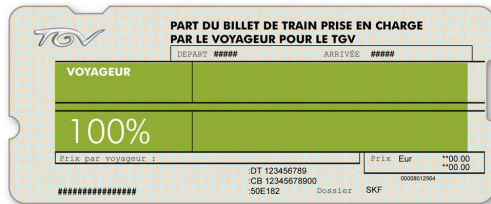
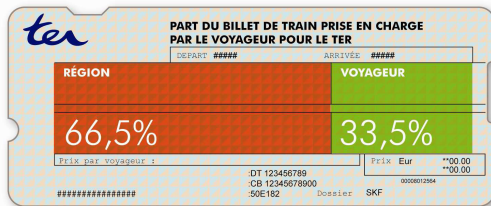
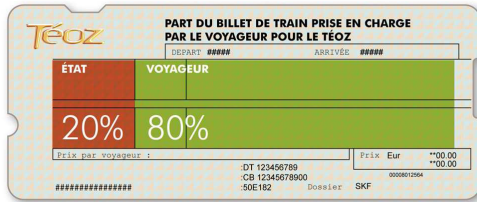
- fiabilisation durable et progressive du matériel roulant ;
- amélioration des conditions d'exploitation ;
- limitation de l'impact sur la régularité des causes externes à l'entreprise ;
- nette marge de progrès sur l'information des voyageurs en situation perturbée.

Au-delà de l'amélioration de la régularité, objectif principal de la démarche, la réussite de chaque plan se mesure également au travers de la satisfaction client. SNCF développe un outil de suivi de l'expérience client qui fera l'objet d'une publication régulière.

Les 12 lignes ont été identifiées selon les caractéristiques suivantes :

- **saturation et vieillissement de l'infrastructure ;**
- **rigidité de l'exploitation ;**
- **état du parc de matériel roulant ;**
- **travaux d'infrastructure ;**
- **exposition aux « causes externes ».**
- **Transilien** : RER D, ligne N (Paris-Rambouillet, Paris-Plaisir-Mantes et Dreux), RER A (en liaison avec la RATP dans le cadre du schéma directeur conduit par le STIF).
- **TER** : Etoile de Lyon (Lyon-Ambérieu, Lyon-Grenoble, Lyon-Dijon), Paris-Chartres-Le Mans, Nîmes-Perpignan
- **Intercités et Téoz**: Clermont Ferrand –Paris, Tours-Orléans-Paris, Cherbourg-Caen-Paris, Amiens- Paris, Trains de nuit (Lunea)
- **TGV** : Paris-Le Mans / Tours

PART DU BILLET DE TRAIN PRISE EN CHARGE PAR LE VOYAGEUR



Source : SNCF

2. Le fret ferroviaire

Malgré le maintien d'objectifs ambitieux et la montée en charge des actions de soutien au secteur, le fret ferroviaire peine à sortir de la crise. Cette situation est d'autant plus regrettable qu'il ne fait aucun doute que la voie ferrée constitue un mode d'avenir dans une perspective d'acheminement de masse et de respect de l'environnement.

a) le bilan de l'ouverture à la concurrence

Dans le cadre de l'application des textes communautaires, la France a ouvert à la concurrence le marché du fret ferroviaire. Conformément aux dispositions du premier paquet ferroviaire, cette ouverture n'a d'abord concerné que le fret international sur les lignes du réseau trans-européen de fret. Elle a été effective au 7 mars 2003 – décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national.

Suite à l'adoption du deuxième paquet ferroviaire, transposé pour la dernière étape par la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, le transport ferroviaire de marchandises est une activité entièrement ouverte à la concurrence (fret international et domestique) en France depuis le 31 mars 2006.

Pour pouvoir circuler sur le réseau ferroviaire français, les entreprises ferroviaires doivent disposer, d'une part, d'une licence européenne d'opérateur de fret ferroviaire délivrée par leur pays d'établissement – par le ministère chargé des transports pour les entreprises françaises – ou par un autre État membre de l'Union européenne, et d'autre part, d'un certificat de sécurité délivré, pour les lignes sur lesquelles l'opérateur souhaite circuler, par l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF).

CFTA Cargo a été le premier « nouvel entrant » à circuler en France en juin 2005. Son activité d'entreprise ferroviaire a été ensuite reprise par Veolia Cargo France. En fin d'année 2009, la SNCF a repris les activités de Veolia Cargo en Allemagne, aux Pays-Bas et en Italie. Eurotunnel, via sa filiale Europorte, a repris les activités françaises de Veolia Cargo.

Les actions de SNCF GEODIS s'inscrivent dans ce cadre. En se positionnant sur les corridors de fret européens, SNCF Geodis vise à devenir un opérateur innovant et 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.

Si Fret SNCF continue d'être un acteur incontournable en France, aujourd'hui, neuf autres entreprises ferroviaires circulent sur le réseau ferré français. L'activité des nouveaux entrants, qui était très limitée en 2006 (moins de

1 % de part de marché), a dépassé en 2008 le seuil de 10 % de part de marché pour atteindre 16 % de part de marché en 2010. **Au 30 juin 2011, la part de marché des nouveaux entrants est estimée à environ 20 % du tonnage transporté.**

L'IMPULSION COMMUNAUTAIRE EN FAVEUR DU RAIL

La revitalisation du rail est l'un des objectifs politiques prioritaires en matière de transport de la Commission européenne.

En effet, dans un livre blanc intitulé « *Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources* » publié le 28 mars 2011, la Commission réaffirme cet objectif et vient préciser les modalités de sa mise en œuvre.

À cette fin, la politique communautaire se décline en plusieurs axes : 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.

Le livre blanc consacre de longs développements au fret ferroviaire et pose l'objectif, pour les trajets supérieurs à 300 kilomètres, de « *faire passer 30 % du fret vers d'autres modes de transport [que le mode routier] tels que le chemin de fer ou la navigation d'ici à 2030, et plus de 50 % d'ici à 2050, avec l'aide de corridors de fret efficaces et respectueux de l'environnement* ».

Il rappelle aussi que l'ouverture à la concurrence des réseaux ferrés internationaux et nationaux, tant pour le transport des citoyens que des marchandises, est indispensable à la mise en place d'un « *espace européen unique des transports* ».

Par ailleurs, la Commission européenne a présenté sa refonte du projet de réseau trans-européen, s'appuyant notamment sur des corridors internationaux de fret, dans la lignée du Règlement sur les corridors européens de fret. Elle a aussi lancé, fin juin 2011, un appel à propositions, dans le cadre du programme de travail pluriannuel concernant le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pour la période 2007-2013, afin d'octroyer des subventions à trois projets relatifs aux transports, dont le projet le plus ambitieux porte sur le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et concerne 100 millions d'euros de subventions à pourvoir. La date limite de dépôt des propositions de projets a été fixée au 23 septembre 2011, pour des décisions finales prévues à la mi-mars 2012.

b) le fret en crise

En 2010, les résultats de Fret SNCF ont continué de se dégrader : baisse des produits du transport de fret ferroviaire de 14,2 % par rapport à 2009 (1 068 millions d'euros contre 1 245 millions d'euros). Les trafics de Fret SNCF ont connu une baisse -13,6 % (22,9 milliards de tonnes.km en 2010 contre 26,5 milliards de tonnes.km en 2009).

Concernant le volume de trafic ferroviaire de l'ensemble de la branche, les trafics ont bénéficié d'une hausse de 15,1 % (34 milliards de tonnes.km en 2010 contre 29,6 milliards de tonnes.km en 2009) grâce à l'acquisition des filiales Veolia. Néanmoins, à périmètre comparable, la diminution des trafics du pôle Transport ferroviaire de marchandise (TFM) entre 2009 et 2010 est de 6,8 %.

Cette situation résulte pour partie de causes conjoncturelles, avec les suites de la crise économique et la forte contraction de la demande de transport, ainsi que de causes structurelles avec un niveau de charges de Fret SNCF – notamment de personnel – particulièrement élevé et un déficit de productivité imputable principalement à l'organisation et au temps de travail. En 2010, l'activité de Fret SNCF a été au surplus fortement affectée par les grèves, à hauteur de 71 millions d'euros sur ses produits.

Un audit, confié par la SNCF à un prestataire indépendant, a évalué le « domaine de pertinence » du transport ferroviaire de marchandises par type de trafic (transports massifs, transport combiné et « wagons isolés ») avec une approche croisant l'analyse économique, la perception des chargeurs (coût et qualité de service) et la performance environnementale. Rendu en mai 2009, cet audit a mis en évidence que les mesures de restructuration engagées depuis fin 2003 par la SNCF (Plan Fret 2004-2006 et Programme d'actions en 2007 et 2008) ont permis :

- en 2003-2004, une réduction des pertes, mais un recul du chiffre d'affaires ;
- en 2005-2006, une période de stabilisation du chiffre d'affaires et des pertes ;
- en 2007 et début 2008, une amélioration des résultats du fait de la montée des prix de transport et d'une stabilité des volumes.

Ces mesures se sont cependant révélées insuffisantes à partir du deuxième semestre 2008, avec le recul puis l'effondrement des produits et l'accroissement des pertes. Les gains de productivité réalisés depuis 2003, avec notamment un recul des effectifs de 8,7 % par an, ont été effacés par la dérive des coûts salariaux unitaires (+ 6,2 % par an). L'audit a montré que si le transport massif, notamment les trains massifs réguliers (plus de deux trains par semaine) et 90 % du trafic combiné (trafic combiné au-delà de 600 kilomètres), apparaissent comme des activités économiquement viables, le « wagon isolé », qui représente 30 % des trafics et 40 % des revenus, est le foyer principal de pertes (70 % du déficit).

LA RÉGULARITÉ DES TRAINS DE L'ACTIVITÉ FRET DE LA SNCF

Les résultats de régularité des trains de fret sont donnés de manière globale (trafic conventionnel et combiné), les résultats se rattachant au transport combiné n'étant pas disponibles isolément.

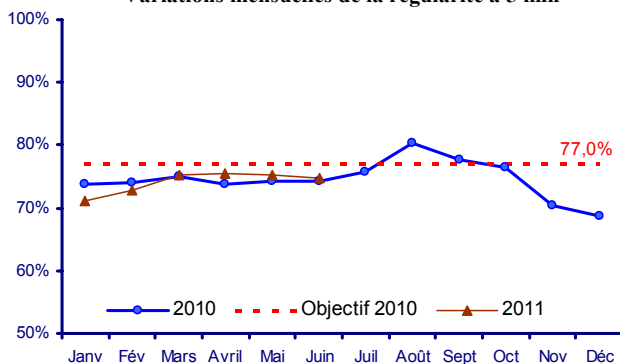
Résultats régularité à 5 minutes en 2010 et au 1^{er} semestre 2011

Fret	2010	1 ^{er} semestre 2011
		74,56%

Résultats régularité en 2010

Ensemble du trafic Fret	2010	
	Retards > 30 minutes	10,9%
	Retards > 60 minutes	4,48%
	Retards > 120 minutes	1,017%

Variations mensuelles de la régularité à 5 min



Globalement, pour 2010, les résultats de ponctualité à l'arrivée s'établissent à 74,6 %, ils se sont dégradés de 4,1 points par rapport à 2009 et sont en deçà de l'objectif fixé à 77 %.

Les principales causes de perte de temps sont :

- les incidents en chantier Fret (formation tardive, saturation de chantier,...) ;
- les anomalies dans la gestion des engins moteurs (erreur dans le roulement, crochet de réutilisation trop court...) ;
- les causes externes à l'activité (remise tardive de rame par le client, retards sur réseaux étrangers, malveillance...).

L'activité Fret a été la plus touchée de toutes les activités de la SNCF par les conflits sociaux, qui désorganisent durablement la production en termes d'accumulation des trains en attente d'acheminement.

c) la stratégie nationale en faveur du fret ferroviaire

L'engagement national pour le fret ferroviaire

TABLE RONDE DU 30 MAI 2011 EN FAVEUR DU FRET FERROVIAIRE

En vue de faire le point sur les différentes démarches engagées à moyen et long termes et répondre aux attentes d'une amélioration rapide de la situation du fret ferroviaire, la Ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et le Ministre des transports, ont présidé, le 30 mai 2011, une table ronde qui a réuni l'ensemble des acteurs concernés.

À l'issue des échanges, les deux ministres ont pu confirmer une série de mesures destinées à lever à court terme les freins au développement du fret ferroviaire, pour notamment :

- rendre l'accès au réseau des trains de fret plus performant et faciliter leur circulation en optimisant la gestion de l'allocation des sillons par RFF, en associant davantage les entreprises ferroviaires dans la planification et en prenant en compte les propositions attendues du Conseil général de l'environnement et du développement durable pour l'amélioration de la circulation des trains de fret en cas de situation perturbée ;

- accompagner la croissance du transport combiné, en garantissant à tous les opérateurs un accès non discriminatoire aux terminaux de transport combiné rail-route par des statuts adaptés des sociétés de gestion des terminaux ;

- améliorer la compétitivité du transport ferroviaire en accélérant la mise en circulation de trains plus longs et plus rapides, dès le 1^{er} janvier 2012 sur les axes Valenton-Marseille et l'autoroute ferroviaire Perpignan – Luxembourg ;

- renforcer la dimension commerciale dans les relations entre les acteurs, en révisant les principes de la tarification des sillons pour redonner les bons signaux économiques et en relançant les discussions sur les relations contractuelles entre clients et transporteurs.

La mise en œuvre de ces actions, complémentaires des actions conduites dans le cadre de l'engagement national pour le fret ferroviaire, fera l'objet d'un suivi régulier. La composition du comité de suivi de l'ENFF sera ainsi élargie, de manière à constituer une unique instance qui puisse juger de l'avancement de l'ensemble de ces actions. La prochaine réunion de ce comité élargi, présidée par la ministre, doit avoir lieu en décembre 2011.

Une stratégie nationale de relance du fret ferroviaire est nécessaire pour atteindre les objectifs de la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement du 3 août 2009, dite « Grenelle I ».

Le Grenelle de l'environnement a donné un nouveau départ au transport de marchandises. C'est dans ce cadre, malgré les conséquences encore perceptibles de la crise économique, que le Gouvernement s'est engagé le 16 septembre 2009 en faveur de la mise en œuvre d'un engagement national pour le fret ferroviaire (ENFF) afin de permettre au transport ferroviaire de marchandises de construire son futur et d'assurer sa pérennité. L'ENFF constitue un programme d'actions portant sur un investissement global de plus de 7 milliards d'euros d'ici à 2020 pour le fret ferroviaire. Il doit contribuer à corriger un déséquilibre persistant en défaveur des modes de transport les plus écologiques qui n'a fait que s'accroître au cours des vingt-cinq dernières années. Leur part modale a en effet été divisée par trois depuis le début des années 1980, sans parvenir à trouver un modèle économique équilibré.

Les nouveaux objectifs fixés par le Gouvernement traduisent sa volonté de promouvoir les transports ferroviaires, fluviaux et maritimes en faisant progresser la part modale du non-routier et du non-aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022. Il s'agit d'être en capacité d'offrir une alternative systématique à tous les camions internationaux, les camions longues distances et les franchissements alpins et pyrénéens. La réussite de ces objectifs passe avant tout par la reconquête de parts de marché par le 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.

Le mode ferroviaire doit donc consolider et renforcer sa part de marché sur les flux massifs industriels où il conserve toute sa pertinence, tout particulièrement dans le transport de matières dangereuses. Le but est aussi de transférer au mode ferroviaire une part importante du transit routier. Pour cela, les entreprises ferroviaires opérant en France doivent se développer au niveau européen pour proposer des offres performantes et renforcer leur compétitivité par rapport à la route.

L'engagement national pour le fret ferroviaire touche tout à la fois des secteurs innovants (autoroutes ferroviaires, transport de fret à grande vitesse actuellement assuré en mode aérien ou routier, etc.) et des actions plus classiques (investissements sur les infrastructures, définition d'un réseau orienté fret). Les objectifs ambitieux poursuivis à travers l'ENFF ne pourront toutefois être atteints qu'avec la mobilisation de tous les acteurs économiques concernés. Dans un secteur ouvert à la concurrence, l'État exercera son rôle de régulateur et de soutien à toutes les initiatives contribuant au développement du mode ferroviaire de transport de marchandises.

Ce programme, qui associe Réseau ferré de France (RFF) et les opérateurs ferroviaires, en particulier la SNCF, s'appuie sur 8 axes pour tendre vers une économie décarbonée. Ces axes doivent permettre une réduction annuelle de plus de 2 millions du nombre de trajets poids lourds sur les routes françaises, soit 2 millions de tonnes de CO₂ évitées.

- Créer un réseau d'autoroutes ferroviaires en France

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

- le développement et le prolongement de l'autoroute ferroviaire alpine (AFA) qui existe depuis 2003 entre Aiton et Orbassano. La France et l'Italie se sont mises d'accord sur la pérennisation du service et ont lancé, fin 2009, une consultation en vue de l'ouverture, en 2012, d'un service accessible aux poids

lourds de dimension standard. L'objectif est de passer de quatre à six allers-retours par jour dès 2011.

– La poursuite du développement de l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg (AFPL), qui constitue depuis 2007 le premier service de longue distance en France et connaît une montée en charge régulière.

– La mise en service de l'autoroute ferroviaire Atlantique en 2011 (service longue-distance entre l'Aquitaine, l'Île-de-France et Nord/Pas-de-Calais). Les aménagements nécessaires figurent parmi les projets prioritaires des contrats de projet 2007-2013 des régions concernées. L'objectif à l'horizon 2020 est de transporter plus de 100 000 poids lourds par an.

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.

▪ Aider au développement du **transport combiné**

Avant la crise économique mondiale, le transport combiné représentait le segment de fret ferroviaire le plus dynamique, avec des marges de progression de trafics importantes sur les pré et post-acheminements maritimes. L'État, à travers l'aide au transbordement et par les soutiens techniques et financiers aux investissements d'infrastructures pour les plates-formes et les terminaux, poursuit une politique volontariste conforme aux objectifs communautaires. Après une augmentation de 50 % de l'aide au transport combiné en 2010, le niveau d'aide devrait être maintenu pour 2011. Renforcer la compétitivité des trains de fret, avec des trains plus longs, est un autre moyen d'encourager le transfert modal vers le ferroviaire. À cette fin, un groupe de travail, sous l'égide de RFF, qui réunit les opérateurs de transport combiné et l'État, est chargé d'étudier les difficultés techniques soulevées (freinage, vitesse de circulation, longueur des voies de garage, longueur des voies de formation et dispositifs de sécurité).

▪ Développer les **opérateurs ferroviaires de proximité (OFP)** pour desservir les territoires et les zones portuaires *via* des organisations légères et adaptées

Le développement des opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) constitue un axe majeur de l'Engagement national pour le fret. Les 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 sont destinés à dynamiser le mode ferroviaire en élargissant son marché. Ils ont ainsi vocation à faire circuler, en tant qu'entreprise ferroviaire, 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.

Dans le cadre de l'ENFF, plusieurs mesures ont d'ores et déjà été prises. Ainsi, concernant l'activité d'entreprise ferroviaire, le seuil de capital social pour obtenir une licence, fixé par arrêté du 20 mai 2003 à 1,5 million d'euros, était souvent jugé trop élevé par les porteurs de projets. Il a été modifié par arrêté du 19 octobre 2009 pour mieux se conformer aux caractéristiques structurelles et économiques des OFP. De plus, RFF peut confier par convention, à toute personne, des missions de gestion du trafic et des circulations, de fonctionnement et d'entretien des installations, sur des lignes à faible trafic réservées au transport de marchandises ⁽¹⁾. Cette disposition facilite la mise en place d'OFP. Ces missions permettent de diminuer et d'adapter le coût de maintenance de ces lignes faiblement circulées.

Le ministère chargé des transports a demandé à RFF de permettre une mise en œuvre rapide de cette procédure de délégation en éliminant les derniers obstacles :

- obstacles d'ordre réglementaire et technique : il s'agit de définir le mode de gestion de ces lignes peu circulées à un niveau d'exploitation économiquement compatible avec le volume de trafic, afin d'adapter au cas des OFP les normes exigées par la réglementation.
- obstacles d'ordre économique : l'équilibre économique de l'exploitant suppose de disposer à l'origine d'une infrastructure en bon état. Ainsi, dans le cadre de l'engagement national pour le fret ferroviaire, un plan d'investissements de 16 millions d'euros par an s'étend jusqu'à 2020, financé à parité par RFF et l'État, afin de rénover les lignes à potentiel du réseau secondaire dédiées au fret, premières lignes concernées par la circulation d'OFP.

Le ministère chargé des transports a également publié, le 7 juillet 2010, un guide des démarches à suivre pour mettre en place un OFP puis a contribué à l'élaboration du guide publié le 1^{er} mars 2011 par l'association « *Objectif OFP* », qu'il soutient. 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.

En 2010, quatre premiers OFP ont vu le jour, en Languedoc-Roussillon, en Bourgogne, en Auvergne et au Port de la Rochelle, et un cinquième au port du Havre au premier semestre 2011. Pour 2012, l'objectif est double : contribuer au renforcement des OFP existants et permettre la création de nouveaux OFP. Par ailleurs, un plan d'investissements de 16 millions par an s'étend jusqu'à 2020, financé à parité par RFF et l'État, afin de rénover les lignes à potentiel du réseau

(1) Cf l'article 4 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.

secondaire dédiées au fret, lesquelles sont les premières lignes susceptibles de concerner les OFP.

▪ Développer le **fret ferroviaire à grande vitesse entre les aéroports**, en utilisant des lignes à grande vitesse en dehors des heures de pointe

L'alliance du fret et de la grande vitesse, créatrice de report modal à moyen et long termes, peut se réaliser par complémentarité entre le transport aérien et ferroviaire. Le projet porté par l'association CAREX vise à relier par TGV les grandes villes aéroportuaires européennes situées à deux ou trois heures de Roissy.

▪ Créer un réseau à priorité d'utilisation fret, dit **réseau orienté fret (ROF)**

Défini par le Grenelle de l'environnement, le réseau orienté fret (ROF) a pour objectif d'accroître les trafics de fret en transformant le réseau existant sur les grands axes de transport de marchandises et en améliorant la qualité de service. Les quatre priorités sur le ROF sont l'amélioration de la capacité, de la fiabilité, de l'interopérabilité et l'électrification des itinéraires.

Le dispositif sera complété par la mise en place d'itinéraires alternatifs avec la ligne Serqueux-Gisors afin de faciliter le transit ferroviaire lors des travaux sur la ligne Paris - Le Havre. Les études pour l'aménagement de cette section seront finalisées cette année pour permettre l'engagement des travaux dès 2012. Par ailleurs, un plan d'amélioration de la fiabilité a été défini et deux premiers aménagements engagés en 2010 sur la section Chalon – Mâcon et en gare de Colmar. Le réseau orienté fret bénéficiera également de l'amélioration de l'interopérabilité des systèmes de guidage de trains déployés dans le cadre de la politique communautaire des corridors européens de fret.

▪ Supprimer les **goulets d'étranglement**, notamment pour l'agglomération lyonnaise, l'agglomération dijonnaise et le tronçon Nîmes–Montpellier

Un programme d'investissement de 4,5 milliards d'euros permettra de supprimer à moyen terme les goulets d'étranglement qui nuisent au développement du 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 ministre d'État et le Secrétaire d'État chargé des transports ont approuvé, par décision ministérielle du 23 décembre 2009, les études d'avant-projet sommaire pour la partie Nord et les études préliminaires pour la partie Sud. Concernant la partie Nord, l'enquête publique a eu lieu au printemps 2011 et le

décret portant approbation de la déclaration d'utilité publique est attendu à l'automne 2012.

Le contournement de Nîmes et de Montpellier (CNM) dégagera des capacités importantes pour le fret et les TGV, en leur évitant la traversée de deux nœuds ferroviaires importants, et offrira un haut niveau de service pour les trafics de fret vers l'Espagne. La préparation du contrat de partenariat CNM avance à un rythme soutenu : l'accord de financement a été signé et la consultation lancée en décembre 2009. Après la signature le 7 février 2011 du protocole d'étape pour la réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier, la procédure de dévolution du contrat de partenariat public-privé s'est poursuivie en 2011 par la phase de dialogue compétitif avec les trois candidats retenus pour une remise des offres finales au mois d'octobre 2011.

- Améliorer la desserte ferroviaire des grands ports français

L'amélioration de la desserte ferroviaire des ports est un enjeu majeur pour le développement du fret ferroviaire. Les grands ports maritimes, qui ont vu leur gouvernance réformée et à qui ont été confiés les réseaux ferroviaires locaux, sont des sources importantes de fret massifié. Les projets stratégiques de ces ports ont été construits sur l'objectif à moyen terme d'un doublement du trafic ferroviaire sur leurs dessertes terrestres. À cette échéance, 400 000 poids lourds pourraient être évités. Pour ce faire, la création d'OFP dans les ports, comme à La Rochelle et au Havre, et l'amélioration des infrastructures de desserte ainsi que la création ou la modernisation des plates-formes multi-modales continueront à être encouragées par l'État.

- Moderniser **la gestion des sillons** en réduisant les temps de parcours et en respectant les horaires des trains de fret

La qualité des sillons est un facteur déterminant de la compétitivité car elle joue sur la fiabilité du transport ferroviaire. L'amélioration de leur fiabilité est une des priorités fixées par l'État à RFF dans son contrat de performance. Un service client a été mis en place par RFF fin 2009 et plusieurs accords qualité ont été signés entre RFF et les entreprises de fret. Malgré ces avancées, la qualité de la production des sillons n'est pas toujours à la hauteur des exigences. RFF et la nouvelle direction des circulations ferroviaires à la SNCF œuvrent à la résolution des difficultés rencontrées pour répondre à cet enjeu majeur, dans un contexte marqué par l'importance des travaux de rénovation du réseau et des opérations d'investissement (LGV, contrats de projets État-Régions).

Les objectifs du schéma directeur pour un nouveau transport écologique de marchandises

SNCF Geodis a présenté en septembre 2009 son *schéma directeur pour un nouveau transport écologique de marchandises*, après approbation du conseil d'administration de la SNCF qui a décidé par ailleurs d'engager 1 milliard d'euros en 5 ans au service des projets du Fret d'avenir. Ce schéma directeur a pour

objectif de développer les chaînes logistiques les plus vertueuses. Il est principalement fondé sur les projets industriels du pôle « *Transport ferroviaire de marchandises (TFM)* » de SNCF Geodis sur la période 2010-2025, afin de :

- développer l'offre de transport en trains entiers à l'échelle européenne,
- transformer l'offre dite de « *wagon isolé* » ferroviaire en offre « *multi-lots multi-clients* » ;
- accélérer le développement du transport combiné terrestre, maritime et fluvial ;
- soutenir la mise en œuvre d'OFP (opérateurs ferroviaires de proximité) ;
- mettre en service des solutions innovantes : autoroutes ferroviaires, fret à grande et très grande vitesse, solutions de logistique urbaine.

LES NEUFS PROJETS INDUSTRIELS DU SCHÉMA DIRECTEUR DE SEPTEMBRE 2009

Objectifs et bilan après deux ans

1) Développer l'offre de transport en trains massifs à l'échelle européenne et favoriser ainsi l'effacement des frontières qui constituent encore un motif sérieux de recours au mode routier. Fret SNCF doit faire évoluer son offre sur les segments du train massif et adapter les organisations aux caractéristiques des différents marchés dans le cadre d'un programme d'amélioration de la performance (fiabilité, compétitivité).

SNCF Geodis a poursuivi une stratégie active de développement de ses filiales ferroviaires en Europe sous la marque Captrain.

Depuis 2010, la SNCF a mis en place progressivement quatre entités spécialisées :

- l'entité « *Charbon-Acier* » (flux de charbon et flux sidérurgiques sur l'artère Nord-Est, des ports de Anvers et Dunkerque vers la Lorraine) ;
- l'entité « *Combiné* » (transport combiné et autoroutes ferroviaires sur l'axe Nord-Sud) ;
- l'entité « *Autochem* » (flux d'hydrocarbure, de chimie et d'automobile dans le Sud-Est) ;
- l'entité « *Sol & Rail* » (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 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 pourra augmenter les volumes transportés.

2) Substituer au réseau du wagon isolé un ensemble de lignes « *multi-clients / multi-lots* ». La SNCF entend massifier la plus grande part des trafics de wagon isolé. En décembre 2010, SNCF Geodis a mis à la disposition des industriels français une nouvelle offre dite « *multi-clients / multi-lots* », basée sur la qualité de service et la continuité tarifaire. Elle repose sur un plan de transport spécifique et régulier entre deux zones économiques, qui permette la mise en place de navettes ferroviaires à raison d'une fréquence minimale de trois allers-retours hebdomadaires (huit maximum). La desserte terminale est assurée par le mode ferroviaire. Afin d'améliorer les résultats économiques, des engagements de volumes sont convenus avec les principaux chargeurs de manière à sécuriser les volumes minimaux à hauteur des coûts directs de production. Chaque ligne a la capacité d'adapter les fréquences en fonction des trafics. Des terminaux de transbordement – Rail-Ports – sont installés 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 doit être réalisé sur 18 mois, en relation avec les directions logistiques des principaux chargeurs. Aujourd'hui, plus de 200 000 trajets de wagons isolés sont repris dans la nouvelle offre acceptée par les clients.

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-clients / multi-lots ». Les 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.

4) Accélérer le développement du transport combiné terrestre, maritime et fluvial. SNCF Geodis vise à multiplier le transport combiné par deux en dix ans pour atteindre 500 000 trajets camions par an reportés vers le fer à horizon 2020 ; construire le troisième opérateur de combiné européen, autour des filiales Naviland Cargo et Novatrans ; et créer des synergies avec les commissionnaires de transports dont Geodis BM Multimodal.

De nouvelles offres de transport combiné ont été développées :

- lancement du Roussillon Express entre Perpignan et Valenton pour le transport de produits frais à 140 km/h (décembre 2010) ;
- montée en puissance du Barcelyon entre Barcelone et Lyon, via le tunnel du Perthus (fin 2010) ;
- ouverture d'une liaison Rennes-Lyon (1^{er} trimestre 2011) ;
- mise en service d'une nouvelle liaison ferroviaire Le Havre-Ludwigshafen (janvier 2011) ;
- lancement d'une ligne par Novatrans entre Dourges et Anvers qui permet des liaisons avec l'Allemagne, les Pays de l'Est et l'Angleterre ;
- lancement d'une offre premium de train combiné express à 160 km / h entre Valenton et Miramas.

5) Développer l'offre en matière d'autoroutes ferroviaires. SNCF Geodis entend créer un réseau d'autoroutes ferroviaires, permettant de reporter 500 000 trajets camions sur le fer dès 2020. Le développement de ce réseau se traduira par la montée en charge des axes Luxembourg-Perpignan, ainsi que des autoroutes ferroviaires Transalpine et Atlantique (procédure en cours). Cela permettrait un report modal qui passerait de 80 000 trajets camions en 2011 à 500 000 en 2020.

Supportées par un plan d'actions, les autoroutes ferroviaires ont vu leur trafic doubler en 2010 :

- prise de contrôle de Lorry Rail et création d'un pôle d'autoroutes ferroviaires sous management unique ;
- cadencement de la liaison Luxembourg-Perpignan : 4 allers-retours journaliers début 2011 contre 2 en juin 2010. 33 000 remorques ont été transportées en 2010 et 17 000 en 2009 ;
- candidature à l'appel d'offres pour l'extension et le cadencement de l'autoroute ferroviaire alpine entre Aiton-Orbassano en 2011 ;
- candidature au projet d'autoroute ferroviaire 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 des OFP. La SNCF participe à deux OFP sur les cinq créés depuis juillet 2010 : Ferovergne (Auvergne) et Normandie Rail Services (port du Havre).

7) Développer le transport ferroviaire de marchandises à grande et très grande vitesses. 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 courante au cœur des grandes villes. Pour parvenir à une logistique urbaine plus respectueuse de l'environnement, SNCF Geodis poursuit en parallèle deux approches cumulatives :

- l'acheminement des marchandises en amont des centres villes en multimodal train/camions ou barges/camions. Par exemple, pour Monoprix, un train entre chaque jour à Paris en remplacement d'une trentaine de trajets de camions (10 000 trajets de camions économisés par an).

- à Paris et dans les grandes agglomérations, SNCF Geodis développe le projet pilote Distripolis de mutualisation de flux pour la messagerie et l'express visant à réduire les coûts du dernier kilomètre.

9) La création d'un réseau de plateformes multimodales et terrestres. La mise en œuvre de ses différents projets 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.

Enfin, Fret SNCF entend profiter du rapprochement entre SNCF et GEODIS qui place l'ensemble SNCF-GEODIS parmi les premiers acteurs européens du secteur de la logistique et du transport de marchandises et permet d'offrir à l'ensemble des clients français et internationaux une gamme complète de solutions multimodales : ferroviaires, routières, fluviales, aériennes et maritimes. Cette opération, couplée à des programmes de croissance externe par le rachat de l'entreprise ferroviaire allemande ITL et la reprise des activités de Veolia Cargo en Allemagne, Italie et Benelux sous l'appellation Captrain devrait contribuer au renforcement de ce mode en l'inscrivant dans les schémas logistiques multimodaux que pourra proposer le Groupe SNCF à l'échelle européenne.

ÉVOLUTION DES PÉAGES DE FRET

La réforme de la tarification a entraîné une modification de la tarification du fret ferroviaire. Les péages sont, depuis l'horaire de service 2010, fixés de manière à couvrir les charges variables d'usage de l'infrastructure, entraînant une hausse substantielle du volume des péages. Afin de ne pas déstabiliser l'équilibre économique des entreprises ferroviaires et dans le cadre de la politique du Grenelle de l'environnement de soutien au fret ferroviaire, l'impact de la réforme a été neutralisé par la mise en place d'une subvention de l'État à RFF qui viendra en déduction du montant des factures de péages établies par RFF. Ainsi en 2010, l'État a compensé l'écart de redevances, à trafic constant, entre le montant résultant du nouveau tarif pour 2010 et celui du tarif 2009 actualisé de l'inflation ferroviaire de 3,7 %.

En outre, dans le cadre de l'Engagement national pour le fret ferroviaire annoncé le 16 septembre 2009, le Gouvernement a décidé pour les années 2011 à 2015 que les barèmes de péages fret nets n'augmenteraient pas plus que l'inflation ferroviaire. Cette décision a été jusqu'à présent strictement respectée.

Évolution des péages fret (prestations minimales, à réseau constant)

<i>En milliards d'euros</i>	2008	2009	2010	2011	2012
péages fret - montant brut (RR+RC)*	0,17	0,14	0,31	0,32	0,34
dont compensation de l'État			0,18	0,19	0,21
montant versé par les entreprises de fret ferroviaire	0,17	0,15	0,13	0,13	0,13

* redevances de réservation + redevances de circulation

Impact des évolutions de péages sur les activités Fret SNCF

Le dispositif de soutien prévu dans le cadre de la réforme de la tarification des infrastructures consiste en une compensation versée par l'État pour combler la différence entre les charges variables supportées par le gestionnaire d'infrastructure et les péages versés par les opérateurs de fret. Ce dispositif couplé à l'engagement de l'État à limiter l'augmentation des barèmes de péages fret nets à l'inflation ferroviaire entre 2011 et 2015 permettra de ne pas obérer la compétitivité de la SNCF et des autres entreprises ferroviaires de fret.

En 2010, les péages acquittés par Fret SNCF s'élèvent à 167 M€ (dont environ 40 M€ de prestations complémentaires). Ces montants devraient augmenter de 2,2 % en 2011 et 2,5 % en 2012, à volume constant.

B.— LA ROUTE

1. Le transport de personnes

a) Les transports collectifs de voyageurs : vers de nouvelles liaisons régulières par autocar ?

Le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est vu chargé d'une mission, qui s'inscrit dans la continuité des débats de l'Assemblée nationale lors de l'examen de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation du transport ferroviaire (ORTF) et portant diverses dispositions relatives aux transports, dont l'article 38 a ouvert la possibilité aux autocars effectuant une liaison internationale régulière d'effectuer des transports de personnes entre deux points du territoire national.

Les objectifs de cette mission étaient de dresser un état des lieux des lignes régulières nationales existantes en France et du cadre juridique en vigueur, d'analyser les enjeux justifiant le développement de ce type de service et, enfin, d'émettre des propositions en fonction notamment des dispositions applicables dans les principaux pays européens.

La mission a conclu à la nécessité de préciser les lignes ayant le caractère de lignes d'intérêt national, en proposant:

- de conserver une compétence exclusive de l'État sur la mise en place de liaisons d'intérêt national, en les définissant comme des liaisons intéressant plus de trois régions par la modification des articles L. 2121-6 et L. 3111-3 du code des transports ;
- **ou** de continuer à considérer comme liaisons d'intérêt national l'ensemble des liaisons déclarées par l'État.

En outre, la mission propose d'aménager les textes existants afin que les régions et départements puissent organiser des liaisons routières aux niveaux interdépartemental et interrégional, sous réserve qu'il n'y ait pas de remise en cause de l'équilibre d'un service public existant.

Enfin, la mission du CGEDD souhaite susciter des propositions de nouvelles offres de liaison, en retenant deux possibilités :

- lancer un appel à projets au niveau national : l'État afficherait ainsi une position volontariste visant à mobiliser les différents acteurs, lesquels sont apparus, d'une manière générale, peu motivés ;
- laisser l'initiative aux acteurs locaux : les propositions de lignes nouvelles, fondées sur des études de marché prenant notamment en compte les conséquences environnementales et sociales, viendraient des différents acteurs du terrain (collectivités territoriales, milieux socio-économiques, transporteurs...).

Le Gouvernement procède actuellement à une analyse des propositions de la mission du CGEDD en réfléchissant en particulier à l'impact des modifications législatives qu'elles induisent. Il serait en effet nécessaire de compléter la partie législative du code des transports pour prendre en compte la compétence élargie des régions en ce qui concerne l'organisation de services d'intérêt «interrégional» et pour définir les services d'intérêt national, s'agissant de notions n'existant pas aujourd'hui dans le domaine du transport routier de voyageurs.

Le ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement souhaite disposer d'une évaluation complète de ces mesures en poursuivant la consultation des départements ministériels intéressés, en particulier le ministère de l'intérieur sur les conséquences que ces mesures pourraient avoir pour les collectivités territoriales.

b) La voiture individuelle, l'aide à l'acquisition d'un véhicule propre

Le dispositif de bonus écologique mis en place en 2008 vise à encourager la production et l'achat de véhicules moins émetteurs de CO₂, par l'attribution d'un bonus aux véhicules les moins polluants et l'application d'un malus aux véhicules à fortes émissions. Les barèmes définissant les montants des bonus et malus ont vocation à évoluer chaque année, en « sévérant » peu à peu les seuils afin d'obtenir une baisse régulière des émissions moyennes du parc automobile français. Pour l'année 2011, un bonus de 400 à 5 000 € est alloué pour l'acquisition d'un véhicule neuf émettant moins de 110 g de CO₂/km. Une taxe additionnelle de 200 à 2 600 €, ou malus, s'applique lors de l'achat de véhicules neufs émettant plus de 150 g de CO₂/km. Le bonus-malus automobile, grâce à la mise en place d'un signal prix environnemental, a créé, au delà de son impact économique ou environnemental, une réelle prise de conscience de la population.

La moyenne des émissions de CO₂ des véhicules neufs vendus en France est passée de 149 g par km à la fin de l'année 2007 à 140 g de à la fin de l'année 2008, 133 g fin 2009 et 130 g fin 2010, soit une baisse moyenne de plus de 6 g par an ; la baisse moyenne des émissions était d'environ 1 g par an entre 2001 et 2007. En moyenne, les économies globales de CO₂ sur le parc neuf vendu en 2010 – plus de 2,2 millions de véhicules – sont donc de près de 75 000 tonnes, sur la base d'un kilométrage moyen annuel de 15 000 km.

En 2010, 214 482 véhicules neufs émettant plus de 155 g de CO₂/km, donc passibles du malus, ont été immatriculés, soit 9,7 % du total des véhicules vendus. En 2009, le nombre de véhicules passibles du malus était de 201 784, soit 8,9 % des immatriculations. 1 103 911 véhicules neufs émettant moins de 125 g et pouvant bénéficier du bonus ont été immatriculés, ce qui correspond à environ 50 % du parc.

Dans un contexte économique difficile, le dispositif a donc permis au marché automobile de se maintenir, au bénéfice de l'emploi dans le secteur. En 2010, alors que les immatriculations de voitures particulières neuves ont baissé de 5 % en Europe par rapport à 2009, de 23,4 % en Allemagne ou encore de 9,2 % en Italie, le marché français est resté relativement stable, marquant une baisse de 2,2 % des immatriculations de véhicules toutes marques par rapport à 2009. Les immatriculations de véhicules neufs de marques françaises ont quant à elles progressé de 1,1 %. Il convient de rappeler qu'en 2009 les ventes de véhicules neufs avaient atteint un niveau inégalé depuis dix-neuf ans.

Ces résultats excèdent de très loin les prévisions économiques réalisées lors du lancement de la mesure, et malgré les évolutions apportées en 2009, le dispositif a de nouveau été déficitaire sur l'année 2010.

Recettes	Dépenses	Déficit
190 388 475 €	707 224 674 €	- 516 836 199 €

Plusieurs facteurs expliquent ce phénomène. D'abord, les ventes de véhicules neufs fonctionnant au GPL, bénéficiant d'une prime de 2 000 €, ont très fortement augmenté. Dans la période 2008-2009, la part des véhicules GPL dans les immatriculations est passée de 0,1 % à 3,8 %.

Ensuite, le niveau des ventes est resté soutenu durant les trois premiers mois de l'année 2010 en raison d'une disposition introduite par le décret n°2009-1581 du 18 décembre 2009, qui rendait éligibles aux barèmes de l'année 2009 les véhicules commandés en 2009 dont la facturation devait intervenir avant le 31 mars 2010. Cette extension a conduit à augmenter les commandes de véhicules en fin d'année 2009. La décision de prolonger d'un an le dispositif de prime à la casse a, elle aussi, participé du maintien d'une demande soutenue.

Il convient enfin de souligner que les constructeurs ont compensé la diminution des incitations gouvernementales par des effets d'offres, certains proposant de multiplier par deux, voire par trois, le montant des aides, ce qui contrecarre l'effet attendu de la réduction des montants de la prime à la casse et des bonus en 2010.

Plusieurs mesures ont été adoptées afin de limiter le déficit du dispositif pour les années 2011 et 2012 tout en l'adaptant aux évolutions du marché. En 2011, les seuils d'éligibilité au bonus et de déclenchement du malus ont été abaissés de 5 g, par anticipation d'un an de l'évolution initialement prévue pour 2012, conformément à l'article 93 de la loi de finances pour 2010 et au décret n° 2010-447 du 3 mai 2010. En outre, le décret n° 2010-1618 du 23 décembre 2010 modifiant le bonus dès le 1^{er} janvier 2011 a intégré :

- la suppression de la prime spécifique de 2 000 € pour les véhicules fonctionnant au GPL/GNV, ces véhicules étant désormais intégrés dans le barème ordinaire du bonus ;
- la baisse du seuil d'obtention de l'aide de 2 000 € pour les véhicules hybrides électriques de 135 g à 110 g CO₂/km ;
- la baisse des montants des aides de 1 000 € à 800 € et de 500 € à 400 € ainsi que la suppression du bonus de 100 € ;
- la généralisation de la prise en compte de la date de commande du véhicule en plus de sa date de facturation.

En 2011, sont donc éligibles à un bonus les seuls véhicules neufs dont les émissions de CO₂ sont inférieures ou égales à 110 g/km ; les véhicules immatriculés pour la première fois en France dont les émissions sont supérieures à 150 g sont assujettis au paiement d'un malus.

Au rythme actuel, les émissions moyennes des voitures neuves immatriculées en 2011 pourraient tomber en dessous de 128 g/km. La part des véhicules bénéficiant d'un bonus s'élève à 29,2 % en juillet 2011 et à 30,1 % sur

les immatriculations cumulées depuis le début de l'année. Dès lors, la part des immatriculations cumulées bénéficiant du bonus devrait atteindre 48,8 % des immatriculations. Parallèlement, les véhicules « malussés » cumulés de janvier à juillet passent de 8,6 % des immatriculations neuves en 2010 à 11,1 % en 2011. Cette évolution résulte d'un double effet : la restriction des tranches bénéficiant de bonus et l'extension des tranches subissant le malus ; l'adaptation de la demande et de l'offre aux nouvelles tranches.

Sur la base des parts de marché observées de janvier à juin 2011, les montants annuels de bonus pourraient s'élever à 290 M€, en prenant en compte un volume global de ventes de deux millions de véhicules, comprenant un marché de véhicules hybrides électriques et tout électriques de 15 000 unités (10 000 véhicules hybrides et 5 000 véhicules tout électriques).

Pour approcher au mieux le montant des décaissements au titre de l'exercice 2011 par l'Agence de services et de paiement (ASP), en charge de la gestion du dispositif, il convient d'ajouter les effets du décalage dans le temps entre la date d'immatriculation et le décaissement de l'ASP – trois mois environ, soit un décaissement supplémentaire net de 80 M€. Les dossiers du dernier trimestre 2010, à hauteur de 150 M€, donnent lieu à décaissement en 2011. De la même manière, ceux du dernier trimestre 2011, estimés à 70 M€, ne donneront lieu à dépense que début 2012 et il convient donc de les soustraire. Les dépenses prévisionnelles pour l'exercice 2011 seraient donc de l'ordre de 420 M€, pour des recettes de 175 M€.

Les estimations pour l'année 2012 reposent sur les hypothèses suivantes :

- un nombre total de 2 millions d'immatriculations annuelles de véhicules neufs ;
- 40 000 immatriculations de véhicules à motorisation alternative (électrique et hybride) dont 28 000 véhicules hybrides émettant entre 61 et 110 g de CO₂/km (bonus de 2 000 €), 2 000 véhicules hybrides émettant entre 51 et 60 g (hybride rechargeables (bonus de 3 500 €) et 10 000 véhicules tout électriques (bonus 5 000 €) ;
- les véhicules thermiques « malussés » représentant 13 % des ventes ;
- les véhicules thermiques « bonussés » représentant 30 % des ventes (ce qui équivaut à un maintien de la part de marché des ventes de véhicules bénéficiant d'un bonus du premier semestre 2011).

Dans ces conditions le déficit du dispositif pour les immatriculations de l'année 2012 s'élèverait à 135 M€. Compte tenu des corrections à opérer au titre de la prise en compte des exercices précédent et suivant, le bilan du dispositif présenterait un solde négatif de l'ordre de 150 M€, les dépenses prévisionnelles approchant 310 M€ pour des recettes de 160 M€.

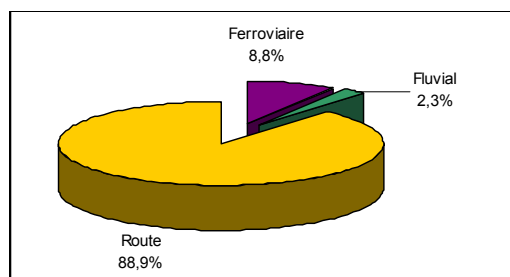
Bien entendu, ces estimations dépendent fortement de l'évolution du marché des véhicules électriques et hybrides électriques, par nature très difficile à anticiper. Sur la base des hypothèses retenues, les 40 000 véhicules spécifiques seraient à l'origine d'une dépense de l'ordre de 115 M€, à comparer à la dépense de près de 180 M€ générée par les 600 000 véhicules thermiques « bonussés ».

2. Le transport routier de marchandises

a) Le bilan économique du secteur des TRM

Le transport routier de marchandises connaît une hausse de 4,7 % en 2010, après une forte baisse de 12,8 % constatée en 2009. En 2011, il conserve très largement sa place de leader du transport terrestre de marchandises en France métropolitaine. Plus spécifiquement, le transport intérieur routier de marchandises réalisé par les poids lourds français, qui avait chuté de 13,4 % en 2009, se redresse en 2010 (+5,1%). En dépit de cette hausse, il reste en deçà de son niveau de 1999. La croissance s'appuie très majoritairement sur les transports domestiques (+5,3%), alors que la partie française des trajets internationaux maîtrisée par le pavillon français progresse plus modestement (+0,9%).

PARTS MODALES DU TRANSPORT INTÉRIEUR TERRESTRE DE MARCHANDISES (2011)



Source : SOeS, d'après CCTN 2011

Selon les enquêtes mensuelles de conjoncture de l'INSEE et de la Banque de France menées auprès des transporteurs, la tendance à la hausse de 2010 tend à se poursuivre début 2011, même si le volume de trafic du premier trimestre 2011 est légèrement inférieur à celui du dernier trimestre 2010, en données corrigées des variations saisonnières. Parmi les transports terrestres de marchandises, le fret routier national enregistre une baisse marquée, avec un recul de 1,8%, alors que l'international est très dynamique (+6,9%). La diminution concerne davantage la partie nationale (-3,1%) qu'internationale (-1,6%).

Sur le réseau routier français, la reprise de **l'activité routière du pavillon français** est portée par le national tandis que l'international reprend à un rythme plus modéré (+0,9%). Les trafics assurés par les pavillons étrangers circulant en France augmentent (+4,1%). Sur la partie française des transports routiers

acheminant le commerce extérieur de la France, le pavillon français ne maîtrise plus que 17,4 % du trafic, contre un taux supérieur à 40 % avant les années 2000. Pour bien comprendre ces chiffres, il faut 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, les 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.

Le fret routier bénéficie en premier lieu des exportations de produits agricoles (+14%), suite aux difficultés en matière de production de blé de la Russie, de l'Ukraine et du Kazakhstan. Le transport routier des minerais métalliques reprend (+9,9%), ainsi que les autres produits minéraux non métalliques (produits de la construction) en lien avec la reprise de l'industrie automobile et des biens intermédiaires. Les transports routiers des groupages de marchandises diverses (conteneurs), augmentent fortement (+5,3%), en phase avec les progressions du fluvial. Le transport intérieur de produits énergétiques réalisé par les poids lourds français baisse dans un contexte de difficultés économiques et de renchérissement du prix du pétrole : - 2,3 % pour les produits pétroliers raffinés et - 14,5 % pour la houille, la lignite, le pétrole brut et le gaz naturel. Le transport de courrier et colis baisse (-9,8%) essentiellement du fait du courrier, tandis que l'activité colis résiste mieux en raison du développement des ventes par Internet. Le transport de bois et papier baisse (-7,2%) ainsi que le transport de meubles et autres articles manufacturés (-5,9%).

Le transport pour compte propre ne représente en tonnes par kilomètre qu'un cinquième du compte d'autrui. Néanmoins, et pour la troisième année consécutive, le poids du compte propre augmente par rapport à celui du transport pour compte d'autrui. Ainsi, en 2010, sur le marché national effectué par les poids lourds français, le transport pour compte propre progresse deux fois plus vite que le transport pour compte d'autrui (+ 9,3 % contre + 4,5 % pour les transporteurs publics).

En 2010, le **Commissariat Général au Développement Durable** a réalisé des projections « transport » dans le cadre de **l'évaluation globale de l'avant-projet du schéma national des infrastructures de transport (SNIT)**¹. Ces études fournissent des éléments d'analyse prospective et tiennent compte du Grenelle de l'environnement, ainsi que des conséquences de la crise financière.

(1) Rapport d'évaluation globale de l'avant-projet consolidé de Schéma National des Infrastructures de Transport : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Rapport-d-evaluation-globalehtml>.

**TAUX DE CROISSANCE DE RÉFÉRENCE 2010 - 2030 DU TRANSPORT
INTÉRIEUR TERRESTRE DE MARCHANDISES (EN %/AN, SUR LES T.KM)**

Marchandises Transport intérieur	Rappel croissance annuelle moyenne 1985-2010	Croissance annuelle moyenne 2010-2030
Transport routier⁽ⁱ⁾	3,6	1,9
Transport ferroviaire	-2,5	6,7
Transport fluvial	0,3	1,0
Marchandises tous modes	2,3	2,5

(i) Transport routier de marchandises par véhicules de plus de 3,5 T

Source : ministère des transports

b) Les mesures de soutien au fret routier national

Pour soutenir la compétitivité européenne des entreprises de transport routier de marchandises françaises, deux dispositions ont modéré la fiscalité spécifique à ce secteur.

Tout d'abord, **la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) 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 euros par hectolitre. Il en résulte qu'au cours de ces dernières années, la TIC appliquée au gazole professionnel s'est rapprochée de la moyenne communautaire de taxation, qui s'élevait à 38,93 euros par hectolitre au mois de juillet 2011.

Ensuite, l'article 28 de la loi de finances pour 2009 a aligné, à compter du 1^{er} 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. Cet alignement des tarifs représente un allègement fiscal annuel de l'ordre de 55 millions d'euros pour l'ensemble des entreprises utilisant des poids lourds de 12 tonnes et plus, immatriculés en France, soit un parc de véhicules de porteurs et de tracteurs routiers d'environ 440 000 unités. Le tassement tendanciel du produit de la taxe, jusqu'en 2006, s'explique par le renouvellement progressif du parc. En effet, les véhicules récents sont, pour la plupart, équipés d'une suspension pneumatique de l'essieu moteur, ce qui ouvre droit à l'application d'un barème plus favorable. En outre, quelques milliers de véhicules spécialisés de travaux publics et industriels ont été exonérés de la taxe à l'essieu pour la période du 9 juillet 2006 au 31 décembre 2009. Cette exonération a été prorogée jusqu'au 31 décembre 2014 par le décret n° 2010-554 du 26 mai 2010.

RECETTES DE LA « TAXE À L'ESSIEU »

(en milliards d'euros)

2002	2003	2 004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
0,227	0,223	0,220	0,221	0,220	0,222	0,226	0,172	0,168

Source : DGDDI

Entre janvier 2010 et mars 2011, se sont tenus les « **États généraux du transport routier de marchandises** » (EGTRM) qui ont consisté en près d'une centaine de réunions entre les organisations professionnelles et syndicales du secteur. Suite à ces États généraux, un « comité de modernisation » a été mis en place, afin de veiller à la concrétisation des propositions dégagées pour l'amélioration de la compétitivité du secteur. En matière de soutien à la compétitivité du secteur, les partenaires sociaux préconisent la mise en œuvre d'un dispositif d'aides au regroupement des très petites et moyennes entreprises, la poursuite des réflexions sur une réforme de la définition des temps de travail des personnels de conduite, ainsi qu'une plus grande harmonisation au niveau européen de la fiscalité du gazole. D'ores et déjà, l'État a engagé des actions répondant à ces enjeux, notamment pour ce qui concerne le renforcement de la régulation du secteur et le rééquilibrage des relations entre chargeurs et transporteurs. En outre, des négociations sur la modernisation de la convention collective ont été lancées.

Néanmoins, les **réductions de péages en faveur des poids lourds utilisant régulièrement le réseau ont diminué progressivement à compter de 2005**, date à compter de laquelle les sociétés concessionnaires d'autoroutes ont engagé la réforme du dispositif d'abonnement (contrats d'abonnement « poids lourds » inter-sociétés), en vue de se conformer aux exigences de la directive Eurovignette.

RECETTES DES PÉAGES

(en milliards d'euros)

	2007	2008	2009	2010
Recettes totales d'exploitation du réseau autoroutier	7,159	7,274	7,514	7,839
Dont les recettes liées à la circulation des véhicules lourds	2,379	2,482	2,336	2,492

Source : ASFA

c) *L'aide au « verdissement » du secteur*

Conformément aux conclusions du Grenelle de l'environnement, l'instauration de **l'écotaxe kilométrique** vise à faire payer aux poids lourds l'usage du réseau routier national non concédé (actuellement gratuit), et des routes départementales ou communales susceptibles de subir de ce fait un report significatif du trafic. Les objectifs visés sont les suivants :

– réduire les impacts environnementaux du transport routier de marchandises ;

– rationaliser à terme le transport routier sur les moyennes et courtes distances ;

– dégager des ressources pour financer les nouvelles infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de la politique durable de transport.

L'article 153 de la loi de finances pour 2009 en a fixé les modalités d'application. L'écotaxe s'appliquera aux véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes empruntant le réseau routier taxé. **Elle devrait entrer en vigueur au deuxième trimestre 2013.** Le projet de décret qui a été adressé courant août 2011, pour avis, au commissaire à la simplification, devrait être prochainement transmis au Conseil d'État. Ses dispositions seront applicables à compter de l'entrée en vigueur de l'écotaxe poids lourds.

Le principe d'une application anticipée de la taxe dans la région Alsace a été préservé, tout en veillant à sa cohérence avec la future taxe nationale. La taxe alsacienne a vocation à se fondre dans la taxe nationale lorsque celle-ci sera mise en œuvre. Elle est applicable uniquement aux véhicules de transport de marchandises de 12 tonnes et plus, par symétrie avec le péage mis en place sur les autoroutes allemandes. Ce seuil sera abaissé à 3,5 tonnes dans le cadre de l'extension de la taxe à l'ensemble du réseau routier national.

La généralisation de cette taxe concernera l'ensemble des routes du réseau routier national, à l'exception des routes et ouvrages déjà soumis à péage et d'itinéraires à faible trafic ne faisant pas partie du réseau de transport européen, soit environ 10 000 kilomètres. La taxe se calculera à la distance parcourue et son paiement s'effectuera par le biais d'abonnements de télépéages pour les usagers fréquents. La taxe poids lourds s'appliquera aussi bien aux transporteurs étrangers que nationaux. L'écotaxe ne remettra pas en cause l'équilibre économique des entreprises du secteur des transports, grâce à la répercussion de la taxe sur les prix de transport qui est rendue obligatoire par la loi

La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (Grenelle II) a prévu, en son article 60, une modulation des péages applicable aux poids lourds, afin « *de lutter contre les dommages causés à l'environnement, de résorber la congestion du trafic, de réduire les dommages causés aux infrastructures, de favoriser leur utilisation optimale et d'améliorer la sécurité routière* ». Les modulations des péages devront toutefois être fixées de sorte qu'elles restent sans effet sur le montant total des recettes de l'exploitant.

3. Les infrastructures routières

a) *L'équipement routier national (routes, autoroutes, tunnels)*

Compte tenu des transferts intervenus au 1^{er} janvier 2006, le réseau routier national non concédé comporte désormais 11 800 kilomètres.

Concernant l'état du réseau, les résultats IQRN pour 2010 (Image qualité du réseau national), intégrant la campagne IQOA (Image qualité des ouvrages d'art)⁽¹⁾, montrent que pour les 86 % d'ouvrages ayant fait l'objet d'une évaluation récente, la structure de 87 % d'entre eux est en état satisfaisant. Ces résultats signifient notamment que la structure de 13 % des ouvrages évalués est affectée, dont 2 % de manière grave, et nécessite des travaux de réparation urgents liés à l'insuffisance de capacité portante de l'ouvrage. Les chaussées les plus dégradées appellent des interventions lourdes programmées sur plusieurs années. L'objectif est de passer d'un entretien curatif à un entretien préventif, afin d'éviter l'augmentation du linéaire de chaussées exigeant de grosses réparations.

Le programme de mise en sécurité des tunnels du réseau routier national est à présent bien avancé. Cet investissement lourd se traduit notamment par une augmentation sensible du nombre et de la complexité des équipements à l'intérieur des tunnels. Afin de garantir durablement la sécurité dans ces tunnels, il sera indispensable de consacrer des moyens budgétaires plus importants pour assurer la maintenance de ces équipements. L'évaluation des moyens nécessaires est en cours.

Au 1^{er} janvier 2011, le réseau routier concédé comporte 8 770 kilomètres. L'état des chaussées y est très satisfaisant, seulement 4% des voies nécessitant des interventions lourdes. Un audit de la société APRR⁽²⁾, réalisé en 2010, a permis de mettre en évidence les « écarts », les pistes d'amélioration et d'exprimer des recommandations. Les ouvrages d'art du réseau concédé sont en bon état pour 92 % d'entre eux ; 8 % seulement nécessitent des interventions spécialisées.

Le réseau autoroutier métropolitain comportait 2 615 kilomètres d'autoroutes non concédées au 1^{er} janvier 2011. Entre 2010 et le premier trimestre 2011, trois nouvelles sections autoroutières ont été ouvertes à la circulation sur le réseau autoroutier non concédé, représentant un linéaire d'environ 16 km. Le réseau autoroutier existant fait aussi l'objet de travaux d'aménagement visant à améliorer son exploitation ou à répondre aux exigences environnementales (bruit, eau). Par exemple, des systèmes de protection acoustique ont été mis en place en région parisienne, notamment sur l'A3 à Romainville et sur l'A86 à Vélizy. Aucune section nouvelle n'a été lancée au cours de la période 2010 - premier semestre 2011. En revanche, les premiers travaux de l'autoroute A304 entre A34 à Charleville-Mézières et Rocroi, à la frontière belge, sont prévus pour le second

(1) Les notations IQRN et IQOA sont exigées pour les concessionnaires d'autoroutes depuis 2005 dans le cadre de la LOLF.

(2) La société des Autoroutes Paris Rhin Rhône (APRR).

semestre 2011. Ce tronçon de 34 km, qui permettra de créer un itinéraire alternatif à l'autoroute A2 vers Bruxelles, est estimé à 380 millions d'euros.

En ce qui concerne le réseau autoroutier concédé, 233,4 kilomètres d'autoroutes ont été mis en service entre 2010 et le premier trimestre 2011. Il s'agit de :

- A86 Duplex Rueil-Malmaison - A13 - Pont-Colbert (5 km / COFIROUTE)
- A4 contournement sud de Reims (14 km / Sanef)
- A 88 Falaise - Sées (30 km / ALICORNE)
- A 65 Langon - Pau (150 km / A'liénor)
- A406 - Contournement sud de Mâcon (9 km / APRR)
- A432 - Les Echets - La Boisse (12 km / APRR)
- A714 - Antenne de Montluçon (9,6 km / APRR)
- A13 Barreau de liaison A13 / RD613 (4 km / SAPN)

Les mises en service prévues, pour les autoroutes concédées, sous réserve de l'avancement normal des procédures et des travaux, sont les suivantes :

<i>Sociétés</i>	<i>AR</i>	<i>Sections</i>	<i>Long.</i>	<i>Date MES</i>	<i>Observations</i>
SAPN	A13- RD613	BARREAU A13 - RD613	4,000	Fin 2011- début 2012	RD613 = ex RN13
ASF	A89	BALBIGNY - LA TOUR DE SALVAGNY	53,000	30/12/2012	

Source : ministère des transports

Compte tenu du transfert des tunnels des Chavants et de Chatelard en Haute-Savoie, remis à ATMB⁽¹⁾, le 1^{er} mai 2010, le réseau non concédé hors Ile-de-France et hors tunnels transfrontaliers comporte désormais 16 tunnels de plus de 300 mètres. Leur mise en sécurité est bien avancée, puisque neuf d'entre eux sont totalement rénovés à la fin 2010 et deux autres sont en mesure de l'être en 2011. En intégrant le montant des derniers travaux effectués sous maîtrise d'ouvrage État en 2010 dans les tunnels des Chavants et de Chatelard, l'ensemble du programme de rénovation s'élève à près de 150 millions d'euros. Les travaux qui restent à réaliser après 2011 concernent les tunnels du Siaix et de Ponserand sur la RN 90 en Savoie, la tranchée couverte de Firminy, le tunnel de Baza en Ardèche et le tunnel de la Grand Mare à Rouen. En Île-de-France, le montant global du programme de mise en sécurité des tunnels est évalué à plus de 850 millions d'euros avec un échéancier de réalisation qui s'étale jusqu'en 2013.

(1) Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc.

Sur ce total général, le montant des autorisations d'engagement déjà affecté s'élève à 621 millions d'euros.

Sur le réseau concédé (hors tunnels transfrontaliers), tous les dossiers de sécurité ont été examinés par le CESTR⁽¹⁾ ou la CNESOR⁽²⁾. Après le transfert à ATMB des tunnels des Chavants et de Chatelard, le 1^{er} mai 2010, le nombre de tunnels concédés de plus de 300 mètres est de 44. Sur ce patrimoine, l'essentiel des travaux de mise en conformité est achevé fin 2010 dans 35 d'entre eux, et le sera à fin 2011 pour deux autres. Sur ce réseau, le montant total des travaux est aujourd'hui évalué à 945 millions d'euros, dont près de 887 millions d'euros déjà mis en place.

La mise en sécurité des tunnels transfrontaliers fait l'objet de modalités spéciales. La réflexion sur l'amélioration de la sécurité dans ces très grands ouvrages est menée sous l'impulsion de commissions intergouvernementales (CIG) dédiées à chaque tunnel. Ces CIG s'appuient sur les avis de leur comité de sécurité pour prendre les dispositions relatives à la sécurité de ces ouvrages. D'ores et déjà, les montants globaux mis en place, côté français seulement, s'élèvent à fin 2010 à près de 362 millions d'euros pour les quatre grands tunnels concernés (Mont Blanc, Fréjus, Tende et Somport). Une large part de cette somme a été consacrée à la remise en état du tunnel du Mont Blanc après l'incendie de mars 1999. Les gouvernements français et italien ont également décidé de réaliser, d'une part, une galerie de sécurité parallèle au tunnel du Fréjus et, d'autre part, le creusement d'un deuxième tube sous le col de Tende, le tube actuel étant élargi pour dégager un gabarit plus conforme aux normes actuelles. Le programme global lié à la sécurité des tunnels transfrontaliers s'élèvera alors à près de 670 millions d'euros pour la seule partie française.

Depuis 2000, 2 milliards d'euros ont été consacrés à la mise en sécurité des tunnels du réseau routier national (concédé et non concédé, y compris ouvrages transfrontaliers).

<i>Montant TTC à fin 2010</i>	Évaluation globale des travaux de rénovation	Financement mis en place
Non concédés hors Île-de-France	150 M€	122 M€
Non concédés en Île-de-France	850 M€	621 M€
Concédés	945 M€	887 M€
Transfrontaliers ⁽¹⁾	670 M€	362 M€
TOTAL	2 615 M€	1 989 M€

(1) Tunnels de Somport, de Tende, du Fréjus et du Mont-Blanc

Source : ministère des transports

b) Les crédits consacrés aux infrastructures routières nationales

(1) Comité d'Évaluation de la Sécurité des Tunnels Routiers.

(2) Commission Nationale d'Évaluation de la Sécurité des Ouvrages Routiers.

Les crédits consacrés au réseau routier national en 2012 proviendront du budget général (action 12 « *Entretien et exploitation du réseau routier national* » du programme 203 « IST »⁽¹⁾) et des fonds de concours des collectivités territoriales et de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF). Ces crédits sont en hausse pour leur part budgétaire mais en légère baisse pour leur part fonds de concours.

Pour le budget général, il est prévu, comme en 2011, de traiter environ 5% des chaussées fortement dégradées. Une dotation de 42,4 millions d'euros est prévue pour l'entretien et le renforcement des ponts et murs pour 2012. Elle vise à réduire le nombre d'ouvrages classés 3U⁽²⁾ et à traiter l'apparition de pathologies nouvelles. Cette dotation est inférieure à celle de 2011 (43,5 millions d'euros).

En 2012, 5,5 millions d'euros de crédits de paiement sont prévus au titre de la redevance versée à l'Autorité de régulation des communications électroniques et de la poste (ARCEP) pour la location de fréquences radio de 40 Mhz. Jusqu'en 2010, l'État était exempté par convention du paiement de cette redevance.

Action 12 : Entretien et exploitation du réseau routier national	LFI 2011		PLF 2012		Évolution PLF 2012-LFI2011	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
MONTANTS EXPRIMÉS EN MILLIONS D'EUROS						
Chaussées : entretien préventif et grosses réparations	74,5	74,5	108,8	116,8	34,3	42,3
Entretien courant et exploitation	138,7	138,7	134,7	134,7	-4	-4
Réhabilitation des ouvrages d'art	43,5	43,5	42,4	42,4	-1,1	-1,1
Immobilier, radios et matériels techniques	12,7	23,0	26,2	31,3	13,5	8,3
Maintenance des équipements dynamiques	18,4	18,4	17,6	17,6	-0,8	-0,8
Total	287,8	298,1	329,7	342,8	41,9	44,7

Source : ministère des transports

À partir de 2006, le rôle de l'AFITF a été étendu pour lui permettre de financer les engagements pris par l'Etat au titre des volets routiers des contrats de plan Etat-régions. Poursuivant cette logique, le budget 2012 retient le principe d'un financement exclusif du développement des infrastructures routières de l'État par le biais de l'AFITF. Aucun crédit budgétaire n'est donc inscrit dans le projet de loi de finances 2012 pour cette action, les ressources étant constituées intégralement de fonds de concours provenant soit de l'AFITF, soit des collectivités territoriales. Pour 2012, 450 millions d'euros de crédits de paiements sont prévus au titre de l'AFITF. En outre 304 millions d'euros de crédits de

(1) Infrastructures et services de transport

(2) ouvrage dont la structure est gravement altérée, et qui nécessite des travaux de réparation urgents liés à l'insuffisance de capacité portante de l'ouvrage

paiements sont prévus en 2012 au titre des fonds de concours versés par les collectivités territoriales au titre des opérations co-financées (PDMI et précédent CPER).

Au sein de la partie réservée au réseau non concédé dans le projet de budget 2012 tel qu'il est préparé actuellement, 176 millions d'euros de crédits de paiement d'euros seront consacrés à la poursuite des projets routiers figurant dans les contrats Etat-régions 2007-2013. Le budget 2012 permettra de poursuivre les programmes de modernisation d'itinéraires routiers (PDMI) décidés lors du comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires du 6 mars 2006 : 144 millions d'euros de crédits de paiement sont prévus pour ce volet.

Fonds versés par l'AFITF pour le développement du réseau <i>Montants exprimés en millions d'euros</i>	Prévisions 2012	Budget primitif 2011	Évolution Prévisions 2012- Budget primitif 2011
Autoroutes concédées	16	69,7	-53,7
Axes du CIADT de 2003 (A75, RN7, RCEA, A34 ...)	51	56,8	-5,8
Contrats Etat-régions	176	240,0	-64
Programme général	35	57,7	-22,7
Programmes de modernisation de programmes d'itinéraires (PDMI) y compris axes CIADT	144	99,6	44,4
Total	422	523,7	-101,8

Source : ministère des transports

En 2012, l'AFITF contribuera à hauteur de 306 millions d'euros en crédits de paiement à des programmes d'investissement de mise en sécurité et d'équipements dynamiques du réseau routier national. L'Agence versera à l'État les fonds de concours nécessaires au financement du programme de mise en sécurité des tunnels et des aménagements de sécurité pour respectivement 169,6 et 19 millions d'euros en crédits de paiement, afin de répondre au souhait des parlementaires d'affecter une partie du produit des amendes issues des radars automatiques à la sécurité routière. Environ 6 millions d'euros sont également réservés à la création de places supplémentaires pour les poids-lourds sur les aires de repos du réseau routier national. Par ailleurs, conformément aux recommandations de l'audit de modernisation sur les coûts de l'entretien du réseau routier national, 103,5 millions d'euros de crédits de paiement seront consacrés au titre du volet « régénération » des PDMI, pour des réhabilitations lourdes du réseau.

Fonds versés par l'AFITF pour l'entretien et l'exploitation du réseau (Montants exprimés en millions d'euros)	Prévisions 2012	Budget primitif 2011	Évolution Prévisions 2012- Budget primitif 2011
Mise en sécurité des tunnels	169,6	162,8	6,8
Programme de sécurité	19	21,3	-2,3
Création de places de stationnement pour les poids-lourds	6	6	0
Régénération du réseau	103,5	112	-8,5
Exploitation dynamique	33,5	31,3	2,2
Total	331,6	333,4	-1,8

Source : ministère des transports

C.— LA VOIE FLUVIALE

Riche de fortes potentialités, la voie fluviale maintient un haut degré de performance et les nombreux projets qui concernent le secteur ne peuvent manquer de conforter la place de cet atout national.

1. La situation du secteur fluvial

Au cours de l'année 2010, l'ensemble des transports terrestres a progressé de 3,2 % par rapport à l'année précédente pour atteindre 207 milliards de tonnes par kilomètre. La voie fluviale, avec une progression de 9 %, réalise un trafic de 8,1 milliards de tonnes par kilomètre.

Le pavillon français, avec une hausse de 8 %, se situe à 5,3 milliards de tonnes par kilomètre, alors que le pavillon étranger, avec 2,8 milliards, progresse de 13 %. Aucun trafic ne diminue, à l'exception des combustibles minéraux qui enregistrent une légère baisse de 1,4 %. Les plus importantes progressions proviennent des trafics de minerais (+ 71 %), de produits métallurgiques (+ 31 %), puis de produits agricoles (+ 9 %). Le trafic de minéraux bruts et matériaux de construction, qui représente presque 40 % du trafic total, enregistre en 2010 une hausse modérée (+ 2,6 %) par rapport à 2009.

TRAFIC FLUVIAL 2010 PAR NATURE DE MARCHANDISES

Chapitre NST de marchandise	Tonnage 2010 (Unité : x 1 million de tonnes) Variation 2010 / 2009	Tonnage kilométrique 2010 (Unité : x 1 milliard de tonnes.km) Variation 2010 / 2009
0 : « Produits agricoles »	10,7 / + 10,3 %	1,93 / + 9,1 %
1 : « Denrées alimentaires et fourrage »	3,5 / + 2,9 %	0,49 / + 2,9 %
2 : « Combustibles minéraux »	4,8 / + 14,3 %	0,57 / - 1,4 %
3 : « Produits pétroliers »	6,0 / + 20,0 %	0,65 / + 19,4 %

4 : « Minerais, déchets métallurgiques »	3,1 / + 55,0 %	0,36 / + 71,4 %
5 : « Produits métallurgiques »	1,8 / + 28,6 %	0,31 / + 30,8 %
6 : « Minéraux bruts, matériaux de construction »	22,5 / - 0,9 %	2,45 / + 2,6 %
7 : « Engrais »	1,5 / - 16,7 %	0,19 / + 17,5 %
8 : « Produits chimiques »	2,0 / + 17,6 %	0,36 / + 15,8 %
9 : « Machines, véhicules et transactions »	4,5 / + 7,1 %	0,79 / + 7,5 %
TOTAL	60,4 / + 7,7 %	8,1 / + 9,3 %

Source : ministère des transports

Le tableau suivant fait état du **trafic de conteneurs** exprimé en nombre d'unité d'équivalent vingt pieds (EVP), enregistré au terme des premiers semestres de 2009 et 2010 pour les cinq principaux bassins fluviaux de France métropolitaine :

	1 ^{er} semestre 2009	1 ^{er} semestre 2010	Écart	Variation 2010 / 2009
Nord - Pas-de-Calais	37 697	42 739	5 042	+ 11,8 %
Seine - Oise	141 621	144 689	3 068	+ 2,1 %
Rhône - Saône	46 904	45 442	- 1 462	- 3,2 %
Rhin	135 507	101 626	- 33 881	- 33,3 %
Total	361 729	334 496	- 27 233	- 8,1 %

Source : ministère des transports

Remarque : les trafics de conteneurs ne peuvent pas aujourd'hui se faire entre les différents bassins, la somme des trafics d'EVP des quatre zones géographiques ci-dessus indiquées est donc possible ; il n'y a en effet aujourd'hui pas de voies navigables dites « grand gabarit » reliant ces bassins ; la première voie navigable « grand gabarit » à venir sera le canal Seine – Nord Europe.

Pour les trois premiers mois de l'année 2011, le trafic global de conteneurs atteint 117 298 EVP, en hausse de 2,3 % par rapport à la même période de l'année précédente.

Trafic 2010 des cinq principaux bassins fluviaux de France métropolitaine

Le bassin Seine-Oise totalise 11,5 millions de tonnes de marchandises traitées au premier semestre de 2011, en hausse de 3,3 % par rapport à la même période en 2010. Les trafics principaux sont les minéraux bruts et matériaux de construction (60% du total, en hausse de 8,7 %), les produits agricoles (14 %, en baisse de 7,9 %), les machines et véhicules (9 %, en augmentation de 3,3 %)

Le trafic des **voies fluviales du bassin rhénan** enregistré au premier semestre de 2011 régresse de 12 % par rapport à la même période de 2010, pour atteindre 5,4 millions de tonnes. Cette forte baisse est la conséquence des effondrements du trafic des minéraux bruts et des matériaux de construction (- 20,5 %), du trafic des produits pétroliers (- 9,7 %) et de celui des produits agricoles (- 19,3 %).

Le tonnage cumulé de janvier à juin 2011 de toutes les marchandises chargées et déchargées au niveau du **bassin mosellan** atteint 4,7 millions de tonnes, en baisse de 8,7 % par

rapport aux six premiers mois de 2010. Le trafic des combustibles minéraux recule de 18,1 % et celui des produits agricoles de 21,3 %. Ces deux fortes baisses sont atténuées par le dynamisme des trafics de minéraux bruts et de matériaux de construction (+ 30,7 %) et celui des minerais et déchets métallurgiques (+ 4,2 %).

Le trafic de la région Nord-Pas-de-Calais atteint 4,2 millions de tonnes au premier semestre de 2011, soit 3,3 % de moins que le résultat établi un an plus tôt. Le dynamisme des minéraux bruts et des matériaux de construction (+ 21,6 %) se trouve contrecarré par le cumul des baisses des trafics de produits agricoles (- 21,6 %), de combustibles minéraux (- 60,4 %) et d'engrais (-39,4 %).

Le trafic du premier semestre de 2011 enregistré sur les voies navigables du **bassin du Rhône et de la Saône** s'établit à 3,1 millions de tonnes, en progression de 6,2 % par rapport au résultat des six premiers mois de 2010. Cette hausse est principalement due au trafic des minéraux bruts et matériaux de construction qui progresse de 24,2 %.

Le transport fluvial atteint 3,8 milliards de tonnes par kilomètre pour les six premiers mois de l'année 2011, en baisse de 4 % par rapport à la même période de l'année précédente. Les volumes transportés diminuent de 3 % pour la première moitié de l'année 2011. Le pavillon français (2,7 milliards de tonnes par kilomètre) est en hausse de 4 % par rapport à 2010, alors que le pavillon étranger (1,1 milliard de tonnes par kilomètre) diminue de 21 %, après avoir fortement progressé l'année précédente.

La baisse du trafic concerne uniquement le réseau magistral, à l'exception des trafics sur le secteur de la Seine qui progressent de 3 %. Le trafic sur le réseau régional augmente de 25 %, après avoir fortement progressé l'année précédente. Toute comparaison est cependant délicate, les statistiques semestrielles pouvant être difficilement comparées avec les statistiques annuelles, compte tenu de la saisonnalité de certains types de trafics.

Le trafic d'importation est stable au premier semestre de l'année en cours, après avoir fortement progressé (+ 28,9 %) entre 2009 et 2010. Les exportations connaissent sur les six premiers mois de 2011 des reculs significatifs de 18,7 % et de 20,2 %.

**TRAFICS D'IMPORTATION, D'EXPORTATION ET INTÉRIEUR
DE TOUTES MARCHANDISES**

	Tonnage (unité : x 1 million de tonnes)		Tonnage kilométrique (unité : x 1 milliard de tonnes x kilomètre)	
	1 ^{er} semestre 2011 1 ^{er} semestre 2010	Variation 2011 / 2010	1 ^{er} semestre 2011 1 ^{er} semestre 2010	Variation 2011 / 2010
Trafic d'importation	6,383 6,380	- 0,0 %	0,693 0,668	- 3,6 %
Trafic d'exportation	8,441 6,860	- 18,7 %	0,847 0,676	- 20,2 %
Trafic intérieur	14,529 15,360	+ 5,7 %	2,457 2,493	+ 1,5 %
Total	29.353 28.600	- 2,6 %	3,996 3,837	- 4,0 %

Remarque : le trafic d'importation concerne toutes les marchandises chargées hors de France et déchargées sur le territoire national ; le trafic d'exportation concerne toutes les marchandises chargées en France et déchargées à l'étranger ; le trafic intérieur concerne les marchandises chargées et déchargées en France.

Source : ministère des transports

En ce qui concerne les **taxes, redevances et péages pour le transport fluvial**, ceux-ci sont perçus par Voies navigables de France (VNF), qui gère un réseau de 6 700 kilomètres de voies d'eau, moins 500 kilomètres de voies qui ont été confiées à la région Bourgogne au 1^{er} janvier 2010 à titre expérimental.

Ces différentes taxes sont les suivantes :

Unité : k€

	2008	2009	2010	Evolution 2010/2008
Taxes hydrauliques	124 522	129 358	124 660	0,11%
Redevances domaniales	25 769	26 047	25 439	-1,28%
Péages	12 387	12 251	13 094	5,71%
Dont marchandises	7 817	7 580	8 284	5,97%
Dont plaisance	4 569	4 671	4 810	5,27%

Source : ministère des transports

Les 25,4 millions d'euros de **redevances domaniales** en 2010 comprennent les recettes du domaine selon les types d'occupation. Les 13 millions d'euros de **péages** perçus en 2010 correspondent aux péages marchandises pour un peu plus de 8 millions d'euros et à la vente de vignettes aux plaisanciers et aux professionnels de la plaisance, pour un total d'environ 4,8 millions d'euros.

L'ensemble de ces recettes constitue le principal mode de financement des actions de VNF, recettes auxquelles s'ajoutent les dotations annuelles de l'État et de l'AFITF⁽¹⁾. Ces taxes, redevances et péages sont réinvesties sur le réseau : ouvrages (barrages et écluses, sécurisation des plateformes d'écluses, aménagements de postes d'attente, garde-corps, sécurisation du réseau) et aménagements bord à voie d'eau (zone bateau-logement, zone d'attente aux

(1) Agence de financement des infrastructures de transport de France.

écluses) mais aussi aux zones d'accostages. Une partie est affectée à l'entretien et à la rénovation du patrimoine bâti (maisons éclésières ou de service et patrimoine).

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF)

En application des dispositions prévues par l'article L. 4311-1 du code des transports, VNF est chargé :

- de l'exploitation, de l'entretien, de l'amélioration, de l'extension et de la promotion des voies navigables et de leurs dépendances, ainsi que de l'étude de toute question relative à la navigation intérieure et à l'utilisation des cours d'eau et plans d'eau ;
- de gérer et d'exploiter, en régie directe ou par l'intermédiaire de sociétés filiales, le domaine de l'État qui lui est confié ainsi que son domaine privé ;
- d'apporter un appui technique aux autorités administratives de l'État en charge de la navigation intérieure et de proposer toute réglementation concernant l'exploitation du domaine public fluvial, les activités ou professions qui s'y rattachent et la police de la navigation intérieure.

Le décret n°2008-1321 du 17 décembre 2008 relatif à Voies navigables de France a étendu les missions de VNF en matière de gestion des ressources en eau et a confié à l'établissement public le pouvoir de déterminer les horaires et les jours d'ouverture des ouvrages de navigation ainsi que les périodes de chômage. Ce décret a également modernisé la gouvernance et le fonctionnement de VNF, en introduisant une nouvelle répartition des compétences entre le président du conseil d'administration et le directeur général de l'établissement. Avant l'entrée en vigueur de ce décret, le président de VNF était à la fois président du conseil d'administration et exécutif de VNF.

L'établissement est piloté par un conseil d'administration composé de 21 membres, soit huit représentants de l'État, huit personnalités qualifiées et cinq représentants des salariés de l'établissement. Ce conseil délibère sur la gestion des biens, sur l'organisation et le fonctionnement des services, et sur le domaine confié à l'établissement public. Il fixe le montant des péages, droits fixes et redevances d'usage du domaine confié à l'établissement.

Le président du conseil d'administration est nommé par décret du Président de la République pris en Conseil des ministres sur proposition du conseil d'administration, parmi ses membres, sur le rapport du ministre chargé des voies navigables. Le directeur général est nommé par décret après avis du président du Conseil d'administration.

En 2011, les ressources prévisionnelles de fonctionnement de VNF sont de 195,6 millions d'euros, dont 139,7 millions d'euros issus de la taxe hydraulique, 23,5 millions d'euros de redevances domaniales et 13,5 millions d'euros de péages.

Les ressources d'investissement pour 2011 (240,1 millions d'euros) sont principalement issues de la capacité d'autofinancement de VNF engendrée par l'activité de l'établissement (52,8 millions d'euros), de la contribution de l'État et des collectivités territoriales aux opérations d'investissement de VNF (respectivement 43,3 et 40,8 millions d'euros), de la subvention AFITF pour la restauration et la modernisation du réseau (40 millions d'euros) et des subventions dédiées au projet de canal Seine-Nord - Europe (56,6 millions d'euros). La filiale de VNF, Rhône Saône Développement intervenant à hauteur de 5,2 millions d'euros. Les autres ressources d'investissement représentent 1,4 million d'euros.

L'organisation de VNF repose au 1^{er} janvier 2011 sur un effectif de 369 salariés en équivalent temps plein (ETP).

La réorganisation des services est prévue par la révision générale des politiques publiques. Le premier volet portant sur la modernisation de la gouvernance de VNF s'est achevé avec l'entrée en vigueur du décret du 17 décembre 2008 relatif à VNF. Le second volet de la réforme prévoit la poursuite des efforts d'optimisation et de modernisation des méthodes d'exploitation dans le domaine fluvial et la mise en place d'une nouvelle organisation territoriale des services dans une logique de mutualisation.

Le **projet de loi relatif à l'Agence nationale des voies navigables** a été adopté en première lecture au Sénat le 19 octobre 2010 et il devrait venir en discussion à l'Assemblée nationale avant la fin de l'année 2011. Il prévoit de regrouper au sein du même établissement public à compter du 1^{er} janvier 2013, d'une part, les services de navigation auparavant mis à la disposition de VNF en lui affectant les 4 400 agents de l'État aujourd'hui placés sous l'autorité fonctionnelle de VNF mais qui demeurent sous l'autorité hiérarchique de l'État et, d'autre part, les services de l'établissement public industriel et commercial VNF composés de 369 salariés de droit privé. L'objectif est de réunifier les moyens des services œuvrant sur la voie d'eau afin qu'une véritable communauté de travail se développe et de faire en sorte que l'établissement public devienne un acteur complet, cohérent et responsable maîtrisant l'ensemble des leviers de son action.

2. La stratégie nationale en faveur du transport fluvial

Le réseau du transport fluvial en France correspond à 8 500 kilomètres de fleuves, rivières et canaux navigables. La voie fluviale représente aujourd'hui une alternative durable au transport routier de marchandises, dans un contexte de promotion du report modal. L'activité de transport fluvial doit faire l'objet, conformément aux dispositions de l'article 11 de la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, d'un **soutien économique** maintenu pour favoriser le développement et le renouvellement de la flotte et des entreprises de transport fluvial françaises.

Les acteurs majeurs du transport fluvial se mobilisent. VNF, par l'intermédiaire de l'association « *Entreprendre Pour le Fluvial* », créée en mai 2007, favorise la rencontre des acteurs du secteur, l'émergence de réflexions en vue du développement de la filière et conseille les porteurs de projets afin de favoriser la création d'entreprise et l'accès aux financements. En 2009, « *Fluvial initiative* » a été constituée entre plusieurs acteurs dont la Caisse des Dépôts et de Consignations et OSEO¹, pour proposer un prêt à taux zéro aux jeunes bateliers désireux d'acquérir un bateau. Une vingtaine de demandes ont été acceptées depuis un an.

Afin de renforcer l'efficacité et la montée en puissance de ses compétences, le ministère des transports a également engagé la réforme de la Chambre nationale de la batellerie, qui est un établissement public jouant le rôle de Chambre des métiers et qui a pour vocation première, la défense des intérêts de la batellerie.

La **régénération fluviale pour 2010-2012** est un objectif majeur en faveur de l'accroissement du report modal et de la reconquête du secteur. VNF a formulé diverses propositions et a établi une projection des évolutions de trafic pour les cinq prochaines années, confirmant la perspective d'une augmentation de 25 %, pour atteindre 10,5 milliards de tonnes-kilomètres.

Le réseau navigable est ancien et les moyens de maintenance et d'investissement ont longtemps été sous-dimensionnés. Il nécessite aujourd'hui un

(1) OSEO soutient l'innovation et la croissance des PME.

effort important de régénération et de mise à niveau. Dans ce contexte, VNF a conduit un audit approfondi de l'état du réseau, de son organisation et de ses méthodes d'exploitation et de maintenance. Dans ce cadre, plusieurs niveaux de services ont été définis sur chacune des catégories du réseau. Ces objectifs sont mis en avant dans un plan stratégique à l'horizon 2018 déterminant les objectifs de productivité, le programme des investissements, l'organisation des activités d'exploitation et de maintenance et ses besoins de financement.

L'établissement évalue à plus de 2,5 milliards d'euros pour 2010-2018, l'investissement de remise en état et de développement du réseau nécessaire à la mise en œuvre du plan. Rapporté à la période 2010-2013 du contrat de performance en cours d'exécution, il s'élèvera à 838 millions d'euros. En 2010, avec près de 63 millions d'euros d'investissements en faveur du réseau à grand gabarit, son développement s'impose comme un des objectifs majeurs du renforcement du transport fluvial.

Le programme d'investissement à 2013 est orienté sur le réseau principal, porteur du développement du fret fluvial. Il propose également de poursuivre un effort très important en faveur de la sécurité et d'achever l'automatisation du réseau à petit gabarit afin d'obtenir des gains de productivité.

La **modernisation de la batellerie** est décisive pour le devenir du transport fluvial. L'âge moyen de la flotte française est de 40 ans : 140 unités françaises ont moins de 20 ans contre 650 aux Pays-Bas. Le tonnage moyen est de 770 tonnes pour la flotte française contre 1 130 tonnes en moyenne en Europe.

De **2004 à 2007**, un plan d'aide à la modernisation du transport fluvial a permis d'accroître la compétitivité du secteur, de faciliter l'accès à de nouveaux marchés et de promouvoir l'accès à la profession de batelier. Le plan notifié représentait un budget prévisionnel total de 14,5 millions d'euros d'aides. De plus, la Chambre nationale de la batellerie avait mis en place un fonds spécifique exceptionnel en 2007 pour faire face aux nombreuses demandes d'aide dont le financement ne pouvait plus être assuré par le plan d'aide 2004-2007. Ce dispositif a permis la prise en charge d'une centaine de dossiers et 950 000 euros ont été versés en 2008.

Dans un contexte favorable au développement du transport fluvial, **un nouveau plan d'aide aux transporteurs de marchandises par voie navigable a été notifié à la Commission européenne et approuvé par celle-ci le 2 juillet 2008, pour la période 2008-2012**. Ce nouveau plan vise, par des aides directes apportées aux entreprises, à renforcer la sécurité et le caractère écologique d'une flotte vieillissante (structure des bateaux, gouverne, motorisation, consommation en carburant), à favoriser son renouvellement et à encourager la profession (aide aux jeunes repreneurs, formation). Le plan est doté d'une enveloppe de 16,5 millions d'euros sur cinq ans. Son financement est assuré, comme pour le précédent, conjointement par VNF et par l'État.

Le plan comprend quatre volets principaux :

- conforter la position du transport fluvial sur le volet environnemental (4,5 millions d’euros), avec notamment les aides aux économies d’énergie ;
- améliorer la productivité des bateaux et la sécurité du transport fluvial (7,5 millions d’euros) ;
- répondre aux besoins des filières émergentes par la construction de nouvelles unités (3,5 millions d’euros) ;
- encourager l'esprit d'entreprise (1 million d’euros), avec des aides au rachat de bateaux et le développement de la formation des bateliers.

Le taux d’engagement du plan au 3 juin 2011 est de 87%, soit 14,3 millions d’euros sur les 16,5 millions prévus. La préparation du prochain plan, qui a vocation à débiter en 2013, s’est engagée dès 2011.

3. Les principaux investissements

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 d’euros consacrés au réseau existant et à sa régénération et 20 millions d’euros affectés au projet Seine-Nord Europe.

Ce montant de programmation a permis d’atteindre un total de réalisations de **173 millions d’euros en 2009, puis 185,2 millions d’euros en 2010** sur l’ensemble du réseau, soit le niveau d’exécution budgétaire le plus élevé depuis la création de VNF.

Le programme 2011 est orienté sur le réseau principal, porteur du développement du fret fluvial. Il est estimé à 200 millions d’euros.

2010	2011 (prévisions)
<u>RÉGÉNÉRATION DU RÉSEAU MAGISTRAL À GRAND GABARIT</u> Ce poste a constitué l'essentiel de l'intervention de l'établissement en 2010, représentant près de 62,8 millions d'euros (soit près de 34 % du budget) sur un réseau de 1 755 kilomètres qui est la priorité de l'établissement pour assurer le développement du transport. Les interventions sur les écluses (19 millions d'euros) et sur les barrages (33 millions d'euros) représentent l'essentiel de l'enveloppe.	<u>RÉGÉNÉRATION DU RÉSEAU MAGISTRAL À GRAND GABARIT</u> 60 millions d'euros seront consacrés à la régénération du réseau, pour garantir sa disponibilité. On peut citer à ce titre des interventions significatives sur les écluses (21 millions d'euros environ), et sur la modernisation de barrages mécanisés (27 millions d'euros)

RÉGÉNÉRATION DU RÉSEAU MAGISTRAL À PETIT GABARIT

Sur le réseau magistral à petit gabarit, les investissements de régénération et remise en état ont représenté **12,9 millions d'euros** (7 % du budget) en 2010. le taux de réalisation du budget atteint 87 %.

DÉVELOPPEMENT (ACCROISSEMENT CAPACITAIRE) DU RÉSEAU MAGISTRAL

Le montant consacré aux opérations de développement a atteint plus de **24 millions d'euros** (soit 13,1 % du budget). Ces opérations correspondent à des améliorations de gabarit et de capacité d'emport des voies et portent quasi exclusivement sur le réseau à grand gabarit. Elles contribuent directement à l'objectif d'accroissement du trafic poursuivi par VNF.

SÉCURITÉ (TOUS RÉSEAUX)

Le montant d'investissement concernant la sécurité représente globalement 30,6 millions d'euros (17 % du budget) dont 8,5 millions d'euros au titre du plan de relance de l'économie. Les principales interventions portent sur les digues (plus de 15 millions d'euros) et les équipements de sécurité et d'accessibilité des ouvrages, notamment pour les usagers (11,2 millions d'euros).

MODERNISATION DES MÉTHODES D'EXPLOITATION (TOUS RÉSEAUX)

Les dépenses de modernisation des méthodes d'exploitation ont représenté 30,3 millions d'euros (16,4 %). Le taux de réalisation budgétaire atteint 108 %. Elles couvrent les opérations de remise en état des barrages à manœuvre manuelle qui représentent la majeure partie de cette enveloppe (17,5 millions d'euros).

RÉGÉNÉRATION DU RÉSEAU RÉGIONAL

Pour la régénération de l'ensemble du réseau régional, 8,5 millions d'euros (4,6 % du budget, hors plan de relance) ont été investis.

AUTRES INVESTISSEMENTS

Environ 4,6 millions d'euros ont été consacrés à des opérations à caractère environnemental, 5,9 millions d'euros pour le matériel d'exploitation et enfin 5,4 millions d'euros pour les équipements.

RÉGÉNÉRATION DU RÉSEAU MAGISTRAL À PETIT GABARIT

Sur le réseau à petit gabarit connexe au réseau à grand gabarit (1 055 km), environ **14 millions d'euros** seront investis pour la régénération des ouvrages, essentiellement les écluses (6 millions d'euros) et sur les ouvrages linéaires (3 millions d'euros).

SÉCURITÉ (TOUS RÉSEAUX)

Sur tous les réseaux, seront poursuivis les efforts de mise en sécurité pour les usagers pour **42 millions d'euros**. Les interventions concernant les ouvrages hydrauliques y prennent une place significative : confortement de digues (19 millions d'euros) et remise en état de barrages réservoirs (4 millions d'euros).

MODERNISATION DES MÉTHODES D'EXPLOITATION (TOUS RÉSEAUX)

De même, la modernisation des méthodes d'exploitation reste importante à près de 30 millions d'euros, comprenant près de 20 millions d'euros consacrés à la reconstruction des barrages manuels et 9,5 millions d'euros d'automatisation et de mécanisation des ouvrages à petit gabarit.

AUTRES INVESTISSEMENTS

Les autres programmes représentent des montants moins significatifs (Environnement 3,5 millions d'euros, matériels 4 millions d'euros, bâtiments/équipements 3 millions d'euros).

Le **programme 2012** poursuivra l'effort très important sur le réseau à grand gabarit, pour lequel l'investissement cumulé de remise en état et de

développement continuera à croître. La priorité sera portée sur la sécurité avec notamment un traitement majeur des digues. Il intégrera enfin la poursuite de l'automatisation du réseau à petit gabarit qui, couplée à la rénovation des barrages manuels avec le lancement prévu de plusieurs chantiers, doit permettre d'obtenir des gains de productivité.

Le tableau suivant présente l'exécution 2010 et le montant prévisionnel des dépenses d'investissement pour 2011 et 2012 :

(Montants en milliers d'euros TTC)

	2010 (réalisé)	2011 (prévu)	2012 (prévu)
Sécurité	30 720,92	42 324,00	34 400,00
Environnement (dont construction de passes à poissons)	4 610,16	3 515,00	8 900,00
Restauration du réseau principal à grand gabarit	62 675,09	59 286,00	52 350,00
Restauration du réseau principal à petit gabarit	12 965,20	13 799,00	12 900,00
Restauration des réseaux secondaire, complémentaire, en gestion hydraulique	8 425,85	14 005,00	8 300,00
Opérations de développement	24 042,45	30 230,00	47 000,00
Opérations de modernisation des méthodes d'exploitation	30 453,00	29 173,00	36 000,00
Bâtiments - Équipements	4 238,01	2 938,00	3 200,00
Matériels et engins	7 103,92	4 000,00	4 000,00
Total Investissement	185 234,58	199 270,00	207 050,00

Source : ministère des transports

Le réseau non confié à VNF

Un réseau de 700 kilomètres de voies navigables reste géré par l'État et les grands ports maritimes. Les dépenses financées concernent pour l'essentiel la partie de ce réseau gérée par les grands ports maritimes de Marseille, du Havre et de Dunkerque.

En 2011, les investissements programmés sont destinés au développement du trafic céréalier sur le site de Tellines-Gloria du GPMM et aux travaux sur les ponts d'Allen et de la Ville à Arles dépendant du grand port maritime de Marseille (GPMM), à des travaux d'entretien concernant l'écluse de Mardyck du GPMD, à la remise en navigabilité du Lot, à des travaux concernant la vidange décennale du barrage des Settons, à des opérations de confortement des digues sur la Sèvre Niortaise suite aux dégâts provoqués par la tempête Xynthia et à l'enlèvement d'épaves sur la Seine et le Rhône.

	2010	2011 (prévisionnel)
Investissements sur le réseau secondaire	1,08	1,75
Investissements sur le réseau magistral	2,01	0,7
Investissements de remise en état ou d'entretien / amélioration de capacité	3,09	2,45

4. Les projets en cours

La France est une zone de transit international de poids lourds, entre le Nord de l'Europe et les péninsules ibérique et italienne. Cette situation engendre des effets externes négatifs sur les plans environnemental et économique. Le transport maritime a été identifié, au côté des autoroutes ferroviaires, comme une alternative intéressante pour réduire le transport routier. C'est pourquoi de nombreux projets sont en cours de développement.

• Le projet Seine-Nord-Europe

La loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement prévoit la réalisation du canal Seine-Nord-Europe, qui permettra le report vers la voie d'eau de 4,5 milliards de tonnes-kilomètres par an, en désenclavant le bassin de la Seine par raccordement au réseau nord-européen de grand gabarit. Il s'agit d'un canal de 106 kilomètres, entre Compiègne et le canal Dunkerque-Escaut, équipé de quatre plates-formes multimodales. En termes de trafic, entre 13,3 et 15 millions de tonnes de marchandises seront transportées sur le nouveau canal à l'horizon 2020, ce qui équivaut à 500 000 poids lourds par an qui seront ainsi évités, notamment sur les autoroutes A1 et A13.

Ce programme, présentant un coût de l'ordre de 4 milliards d'euros, doit être réalisé dans le cadre d'un contrat de partenariat public-privé, et cofinancé par l'Union européenne, les collectivités territoriales et l'État. Le Président de la République a annoncé le 5 avril 2011 le lancement de la procédure en vue de l'attribution du contrat. En outre, les études nécessaires à la réalisation d'une liaison entre les bassins de la Saône et de la Moselle se poursuivent dans la perspective d'organiser un débat public. Un protocole d'accord portant sur la

gouvernance et sur le principe de financement des investissements nécessaires au fonctionnement des plates-formes a été signé le 19 mai 2011 par l'ensemble des collectivités et ports concernés. Un débat public sera également organisé avant la fin de l'année 2011 pour préparer la mise à grand gabarit de la Seine amont entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine.

• Projets avec l'Espagne

Les deux États ont fixé des objectifs de transfert à moyen terme aux projets d'autoroute de la mer sur la façade atlantique de l'ordre de 100 000 à 150 000 poids lourds par an, soit un report de 5 % du trafic routier passant à l'Ouest des Pyrénées. Ils ont choisi d'apporter un soutien financier sous forme d'une aide au démarrage, limitée à 15 millions d'euros par projet et par État.

À la suite de l'appel à projets lancé en 2007, deux projets ont été retenus :

– une liaison entre le port de Nantes-Saint-Nazaire et celui de Gijón exploitée par le groupe français Louis Dreyfus Armateurs ;

– une liaison entre les ports de Nantes et du Havre et celui de Vigo (projet Atlantica), puis celui d'Algésiras, proposée par l'opérateur Acciona Transmediterranea.

Les conventions d'exploitation avec les deux sociétés retenues ont été signées en avril 2009 et l'accord international entre la France et l'Espagne permettant aux États de financer les projets a été ratifié en juillet 2010.

Le service entre Nantes-Saint-Nazaire et Gijón est assuré, depuis septembre 2010, par la société GLD Atlantique à raison de trois rotations par semaine. L'opérateur prévoit une montée en puissance progressive jusqu'à sept rotations par semaine. La traversée dure 14 heures avec une vitesse de 23 nœuds. Les trafics ont augmenté très fortement à la suite de la mise en service et sont supérieurs aux prévisions avec près de 2 000 poids-lourds en juin 2011 contre 600 par mois fin 2010. En complément des aides d'État approuvées par la Commission européenne en janvier 2010, ce service bénéficie du soutien de l'Union européenne dans le cadre du programme Marco Polo.

S'agissant du projet Atlantica, la Commission n'a pas donné à ce jour son accord sur les aides d'État françaises et espagnoles envisagées.

• Projets avec le Portugal

À l'initiative des ministres chargés des transports français et portugais, un groupe de travail commun a été mis en place en avril 2008 pour examiner les possibilités de développement des ADM entre les deux pays. Trois projets ont été identifiés et présentés aux appels à projets communautaires en 2009 mais aucun n'a été retenu. Comme envisagé lors la rencontre franco-portugaise en mai 2010, la France reste disposée à relancer ces projets d'autoroute de la mer.

• Manche et Mer du Nord

En mer du Nord, les appels à projets lancés en 2007 et 2008 ont eu pour objectif de sélectionner des projets que les États membres de l'Union européenne directement concernés pourraient soutenir en priorité par des financements communautaires. La France a participé à l'appel à projets 2008 sur le corridor Mer du Nord. Aucune offre n'a été remise en 2008. Les États membres participants ont lancé en novembre 2009 un appel à projets sans délai de remise des propositions. À ce stade, aucun dossier n'a été déposé.

• Projet pour la Méditerranée

Depuis 2006, le programme de la Commission européenne Meda-Mos est consacré à l'élaboration d'autoroutes de la mer reliant les rives nord et sud de la Méditerranée. À l'intérieur de cet espace, il faut distinguer les liaisons intracommunautaires et les liaisons transméditerranéennes. Les premières répondent à un objectif de report modal, les secondes doivent servir l'intégration euro-méditerranéenne. Lors du sommet de Paris du 13 juillet 2008, les fondateurs de l'Union pour la Méditerranée (UPM) ont avalisé la liste des six initiatives concrètes et prioritaires censées arrimer les deux rives de la Méditerranée.

S'agissant des axes intracommunautaires, plusieurs lignes existent déjà entre l'Italie et l'Espagne. Une liaison entre la France et l'Italie, Toulon-Civittavecchia avait été mise en service en janvier 2005. Elle s'est arrêtée en mai 2009 sous l'effet de la crise économique. Il s'agissait d'une liaison maritime mixte fret et passagers.

Le 25 juin 2009, l'Italie, Malte et la France ont lancé une consultation à laquelle l'Espagne a choisi de s'associer. L'appel à projets s'adressait à des groupements comportant au moins deux ports ou terminaux de deux États différents, dont l'un au moins parmi les quatre pays. Une nouvelle consultation a été lancée par la Commission européenne en juin dernier pour l'exercice 2011 avec un budget de 70 millions d'euros. Les réponses étaient à remettre avant le 23 septembre 2011.

Enfin, concernant l'intégration euro-méditerranéenne, quatre projets ont été retenus en décembre 2008 pour recevoir une assistance technique au démarrage :

- Tunisie : Rades-Gênes et Rades-Marseille (lignes Ro-Ro)
- Maroc : Agadir-Port-Vendres (ligne conteneurisée, fruits et légumes)
- Algérie : Bejaia-Barcelone et Bejaia-Marseille (lignes Ro-Ro)
- Israël : Haïfa-Trieste (ligne conteneurisée)

En juillet 2010, les autorités portuaires de Radès et Marseille, les autorités douanières et diverses compagnies maritimes et d'activités portuaires, soit dix-huit

partenaires au total, ont signé un accord formalisant la ligne Marseille-Radès comme une autoroute de la mer.

• Projets concernant le port du Havre

Trois projets destinés à l'amélioration de la desserte fluviale sont en cours de développement au grand port maritime du Havre (GPMH) :

- le projet de prolongement du grand canal du Havre
- le projet de création d'un chantier multimodal
- le projet de réalisation d'un lien direct entre le réseau fluvial et Port 2000.

• Projets concernant le port de Marseille

Actuellement, à Fos, les trafics fluviaux de conteneurs sont traités, soit sur le terminal maritime de Graveleau (darse 2), soit sur le quai de Brûle-tabac (darse 3). Pour atteindre les quais, les bateaux fluviaux doivent traverser une partie du golfe de Fos. La mise en exploitation du terminal à conteneurs Fos 2XL s'est effectuée le 5 mai 2010. Ce terminal permet d'accueillir les plus grands navires porte-conteneurs et d'accroître ainsi les capacités du grand port maritime de Marseille (GPMM) dans le traitement industrialisé en grande masse des conteneurs.

Le projet de liaison fluviale de la darse 2 est prévu, consistant à relier, au moyen d'une liaison fluviale, le fond de la darse 2 au canal du Rhône à Fos. Cette percée permettra aux unités fluviales d'éviter la traversée d'une partie du golfe de Fos. Les travaux à entreprendre comprennent la construction de 3,5 kilomètres de canal, d'une largeur de 40 mètres et d'une profondeur de 4 mètres. La réalisation de cette opération dont le maître d'ouvrage est le GPMM est inscrite dans le contrat de projet État-région 2007-2013 de la région PACA pour un montant global de 22 millions d'euros, infrastructures de franchissement comprises. L'État participe au financement de cette opération à hauteur de 6 millions d'euros dans le cadre de ce CPER. L'opération étant maintenant estimée à 42 millions d'euros, l'État devrait apporter un financement complémentaire de 12 millions d'euros dans le cadre du plan de relance portuaire et de l'enveloppe de 50 millions d'euros réservée au GPMM sur la période 2009-2013 au titre du plan de relance portuaire.

Le projet, pour lequel les autorisations administratives n'ont pas encore été obtenues, est sensible au plan environnemental. En effet, il est prévu qu'il traverse le site du Caban, classé en zone Natura 2000, et sur lequel les études environnementales détaillées menées par le port ont permis de mettre en évidence deux espèces floristiques rares dont l'une est réglementairement protégée.

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

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2012 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

2012 / 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 2012	FDC et ADP attendus en 2012
01	Observation, prospective, réglementation et soutien au programme	3 270 000		520 000	3 790 000	
02	Démarches interministérielles et communication	21 820 000		5 180 000	27 000 000	100 000
03	Éducation routière	13 050 000	3 800 000	8 620 000	25 470 000	
Total		38 140 000	3 800 000	14 320 000	56 260 000	100 000

Source : projets annuels de performances pour 2012

2012 / 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 2012	FDC et ADP attendus en 2012
01	Observation, prospective, réglementation et soutien au programme	3 270 000		520 000	3 790 000	
02	Démarches interministérielles et communication	21 820 000		5 180 000	27 000 000	100 000
03	Éducation routière	13 050 000	3 800 000	8 620 000	25 470 000	
Total		38 140 000	3 800 000	14 320 000	56 260 000	100 000

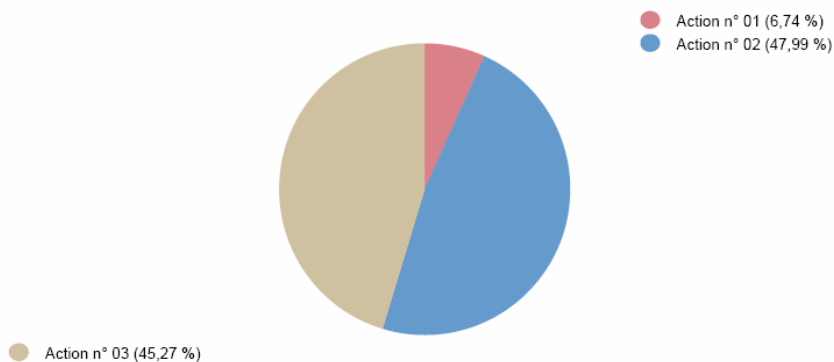
Source : projets annuels de performances pour 2012

PRÉSENTATION DU PROGRAMME ET DES ACTIONS

PRÉSENTATION PAR ACTION DES CRÉDITS DEMANDÉS

	Numéro et intitulé de l'action	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01	Observation, prospective, réglementation et soutien au programme	3 790 000	3 790 000
02	Démarches interministérielles et communication	27 000 000	27 000 000
03	Éducation routière	25 470 000	25 470 000
	Total	56 260 000	56 260 000

Répartition par action des autorisations d'engagement demandées pour 2012



Source : projets annuels de performances pour 2012

A.— LES GRANDS AXES DE LA POLITIQUE DE SECURITÉ ROUTIÈRE EN 2010-2011

Alors que les progrès enregistrés depuis dix ans en matière de mortalité routière sont considérables, le chiffre de 4 000 personnes tuées annuellement sur la route semble difficile à améliorer. Les pouvoirs publics mènent pourtant une politique résolue et multiforme pour y parvenir, en concentrant leur action sur les principaux facteurs d'accidentalité et sur les publics les plus vulnérables.

1. La politique de lutte contre l'alcool

En matière de lutte contre l'alcool au volant, de nouvelles mesures de nature réglementaire sont intervenues depuis 2010 :

- l'obligation d'équiper en éthylotest anti-démarrage (EAD) les autocars de transport d'enfants mis en circulation à compter du 1^{er} janvier 2010 pour un équipement du parc entier en 2015 ;
- la mise en place d'une peine complémentaire d'interdiction de conduire un véhicule non équipé d'un éthylotest anti-démarrage pour les personnes s'étant rendues coupable d'un délit de conduite sous l'empire de l'alcool ;
- l'obligation de mettre à la disposition de la clientèle des discothèques des dispositifs éthylotest (arrêté d'août 2011) ;
- l'interdiction de la vente d'alcool dans les stations services de 18 heures à 8 heures du matin ;
- l'aggravation des sanctions pour conduite sous l'empire de l'alcool (8 points de permis de conduire retirés au lieu de 6).

Parallèlement, des partenariats sont développés avec différents secteurs d'activités afin de moraliser les pratiques et de sensibiliser le grand public :

- charte de 2010 avec les professionnels de la restauration pour développer la mise à disposition de dispositifs éthylotests dans tous les lieux servant de l'alcool ;
- travail avec le secteur de la distribution pour faciliter l'accès à un prix raisonnable aux éthylotests, notamment au moment des campagnes de communication de la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) ;
- négociation d'un partenariat avec les loueurs de véhicules pour développer l'offre d'éthylotests anti démarrage dans les véhicules de location ;

- financement d'associations présentes en milieu festif en vue de sensibiliser les conducteurs à la désignation d'un conducteur sobre (notion de “ capitaine de soirée ”).

2. La politique de lutte contre la conduite sous l'emprise de stupéfiants

L'arsenal juridique s'est enrichi au cours de l'année avec :

- l'extension des conditions juridiques de contrôle de stupéfiants : contrôles obligatoires non seulement en cas d'accident mortel mais aussi dans tous les cas d'accidents corporels ; contrôles facultatifs en cas d'accidents matériels ou de présomption d'usage de stupéfiants ainsi qu'en cas de commission de toute infraction au code de la route ; contrôles aléatoires concernant l'ensemble des automobilistes sur réquisition du Procureur de la République, afin de porter le nombre annuel de contrôles de 63 500 à 100 000 ;
- la mise à la charge du contrevenant, en cas de condamnation pour conduite sous l'empire de stupéfiants, des frais de dépistage médicaux qui confirment les tests salivaires positifs ;
- l'extension aux infirmier(ère)s de la possibilité de procéder à des prises de sang dans le cadre des contrôle d'alcoolémie et de stupéfiants, afin de faciliter ces contrôles.

3. La sécurité des deux roues motorisés

La concertation nationale engagée en juin 2009 rassemble les associations de motocyclistes (FFMC, FFM, club 14, clubs motocyclistes de la police nationale, des pompiers, ...), les associations de victimes et d'automobilistes, les assureurs, les gestionnaires de voirie et les services de l'Etat.

Les mesures issues de ses travaux sont les suivantes :

– au titre de la formation des conducteurs

- la prise en compte des usagers de deux-roues motorisés dans les examens de la partie théorique du permis de conduire a été renforcée ;
- une formation de 7 heures a été rendue obligatoire à compter du 1er janvier 2011 pour tout nouveau conducteur d'une motocyclette légère ou d'un tricycle à moteur non détenteur du permis A ;
- toute personne souhaitant intégrer le corps des inspecteurs du permis de conduire devra être titulaire du permis A, afin d'être déjà sensibilisée à la question du partage de l'espace de circulation ;

- la directive européenne du 30 décembre 2006 relative au permis de conduire entrera en vigueur le 19 janvier 2013 ; elle comprend principalement dans le domaine du deux roues motorisés :

- ✓ la création du permis AM pour la conduite des cyclomoteurs dès 14 ans ;

- ✓ un accès plus progressif à la puissance par la possibilité, pour les jeunes ayant obtenu le permis A1 (à 16 ans) de conduire après deux ans d'expérience et un nouvel examen (catégorie A2 soit au minimum 18 ans) des véhicules limités à 35 kw ;

- ✓ le report de l'âge de l'accès direct à la pleine puissance à 24 ans sans expérience ou après 2 ans d'expérience avec la catégorie A2 soit un âge minimal de 20 ans et 4 ans d'expérience du deux roues motorisés + une formation obligatoire de 7 heures.

– s'agissant des véhicules

La mise en place d'un contrôle technique des cyclomoteurs, concentré sur les éléments essentiels de sécurité, interviendra au 1^{er} janvier 2012.

– en ce qui concerne les usagers

Un travail est mené en vue d'améliorer le taux d'équipement des usagers en équipements de protection.

- une charte sera signée en 2011 avec les constructeurs et le réseau de vente pour favoriser l'achat des équipements ;

- un travail d'homologation des équipements des motards (blouson, etc.) est engagé avec les industriels, en lien avec les associations.

– les infrastructures

- le guide du CERTU « Recommandations pour la prise en compte des usagers de deux-roues motorisés dans l'aménagement et la gestion des infrastructures », datant de 2000, a été mis à jour et republié en mai 2011 ;

- un référentiel d'inspection de sécurité des routes avec une vision « moto » est en cours de test sur le réseau routier de l'Etat.

– la connaissance de l'accidentalité

La quasi-totalité des crédits alloués par la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) aux études et aux recherches a été orientée au cours des dernières années sur les sujets relatifs à l'accidentalité des usagers de deux-roues motorisés et leurs comportements.

– en matière de communication

D'importantes campagnes ont été conduites :

- réalisation du guide « Auto-moto, apprenons à mieux nous connaître » en avril 2010 ;
- campagne de quatre films TV sur la cohabitation auto-moto (juin 2010) ;
- spots pédagogiques dans le cadre des émissions « Automoto », sur TF1 et « C pas sorcier » sur France 3 (automne 2010- printemps 2011) ;
- semaine de la sécurité routière, en septembre 2010, centrée sur les deux roues motorisés avec de nombreuses manifestations partout en France.

4. Le renforcement de la lutte contre la vitesse

La politique d'implantation des radars se poursuit sur le rythme moyen d'environ 500 radars de plus par an. Au 1^{er} juillet 2011, 3 740 radars étaient présents sur le territoire national. La période récente est marquée par une volonté de diversification des formes de contrôle.

Présidé par le Premier ministre et réuni à la suite des mauvais chiffres de l'accidentalité du premier trimestre de l'année, le Comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 11 mai 2011 a ainsi décidé de poursuivre le déploiement de 1 000 radars sur la période 2011-2012 et de diversifier les moyens de contrôle par l'installation de :

- **radars discriminants** qui permettent le contrôle simultané des véhicules sur plusieurs voies en différenciant les gabarits (poids lourds, véhicules légers) ;
- **radars vitesse moyenne** (ou « radars tronçons ») qui contrôlent les excès de vitesse sur une section dangereuse de plusieurs kilomètres ;
- **radars spécifiques de contrôle de franchissement des passages à niveau** les plus préoccupants.

De plus, afin d'inciter les usagers à adopter une conduite responsable et à respecter les limitations de vitesse sur la totalité de leur trajet, des expérimentations de nouveaux dispositifs vont être réalisées ou initiées en 2011 :

- **radars mobiles de nouvelle génération** (ou radars « mobiles-mobiles ») permettant de contrôler la vitesse des usagers à partir de véhicules insérés dans le flot de circulation ;

- **radars de chantiers déplaçables**, adaptés au contrôle des limites de vitesse temporaires dans les zones de chantiers.

5. La prévention du risque routier professionnel

Lors du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 18 février 2010, le Gouvernement a décidé d'inscrire la lutte contre le risque routier professionnel dans ses actions prioritaires, les accidents de trajet et ceux qui interviennent lors de déplacements professionnels constituant la première cause d'accident mortel du travail. Dans ce but, il a été demandé à chaque entreprise de prendre en compte le risque routier dans le document unique d'évaluation des risques professionnels. Parallèlement, un dispositif national de contrôle a été lancé sur le risque routier professionnel.

Programmé du 1^{er} avril au 30 juin 2011, ce dispositif de contrôle a été mis en œuvre auprès des entreprises du bâtiment et travaux publics, de la maintenance, du secteur agricole et des entreprises paysagistes et d'entretien des espaces verts. Il était centré sur les déplacements effectués au cours des missions professionnelles, dans l'objectif d'améliorer la prévention, de veiller à l'entretien régulier des véhicules et de faire respecter une organisation des déplacements qui intègre des temps de repos.

Cette action, qui constitue un des axes majeurs d'orientation fixé dans le plan national santé au travail (PST 2) 2010 – 2014, se décline dans le cadre des plans régionaux de santé au travail (PRST). Ces plans permettent d'élaborer une stratégie locale d'actions à partir des données statistiques d'accidentalité. Cette stratégie sera réadaptée en fonction de l'évolution de la mortalité.

B.— LES DÉCISIONS INTERVENUES EN 2010 ET EN 2011

Parfois mal comprises, les décisions intervenues au cours des deux dernières années n'ont pas d'autre but que de faire encore diminuer la violence routière et de limiter ses effets en termes de mortalité ou de situations de handicap lourd. Contrairement à une idée répandue, le produit des amendes – de l'ordre de 500 millions d'euros par an – est en effet sans rapport avec le coût global de l'insécurité routière, généralement estimé à quelque 25 milliards d'euros.

1. La mise en œuvre des décisions du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 18 février 2010

Formalisées lors du comité interministériel de la sécurité routière présidé par le Premier ministre, les priorités du gouvernement s'inscrivent dans la continuité de ces actions. Les mesures nécessitant pour leur mise en œuvre une disposition législative sont portées dans la loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure du 14 mars 2011 (LOPPSI 2).

Le CISR a pris 21 mesures. Sur les dix d'entre elles appelant la publication d'une loi ou d'un décret, neuf des dix textes requis ont été pris, le dixième se trouvant en instance de signature. Six mesures législatives ont été adoptées dans la LOPPSI :

- extension des conditions juridiques des contrôles de stupéfiants ;
- mise à la charge des délinquants des frais de dépistage de stupéfiants ;
- mise à disposition de moyens de dépistage à l'alcool dans les établissements ouverts la nuit ;
- contrôle de la vitesse moyenne ;
- immobilisation du véhicule par décision préfectorale ;
- aggravation de la sanction pour délit de fuite.

Trois mesures réglementaires ont été prises dans le décret n°2010-390 du 12 novembre 2010 portant diverses dispositions relatives à la sécurité routière :

- création d'une infraction spécifique pour le débridage d'un cyclomoteur ;
- obligation de suivre une formation de 7 heures pour les titulaires du permis B (auto) qui souhaitent conduire une motocyclette légère ;
- autorisation du « tourne-à-droite » cycliste.

Censé entrer en application à compter du 1^{er} janvier 2012, le contrôle technique des cyclomoteurs a fait l'objet d'un projet de décret que le Conseil d'État a validé fin juin 2011.

Onze décisions du CISR n'appelaient pas de nouveau texte : elles ont par conséquent été mises en œuvre sans délai.

Deux mesures concernent les radars :

- les zones de contrôle radar ont été installées à compter du 1 août 2010 : 265 panneaux sont en place fin mai 2011 ;
- les marchés pour les radars « mobiles-mobiles » ont été lancés en mars 2011 ; la mise en service des premiers dispositifs expérimentaux est effective depuis juillet 2011.

Deux mesures ont trait au dépistage de l'alcoolémie :

- le renforcement des capacités de contrôle des forces de l'ordre : par l'équipement en éthylotests : la dotation de la Gendarmerie Nationale a

été réalisée en 2010 et les besoins de la Police nationale sont en cours d'évaluation pour une mise en œuvre partielle à l'automne 2011 ;

- la convention de mise à disposition d'éthylotests dans les cafés a été signée avec les syndicats professionnels en juillet 2011 ; cette mesure accompagne la mesure normative concernant les discothèques et autres établissements de nuit.

Trois mesures concernent les deux roues motorisés :

- les supports fragilisés : les expérimentations lancées à l'occasion du CISR sont en cours et leur évaluation est prévue en 2011 ;
- le port d'équipement de protection a fait comme prévu l'objet d'une campagne nationale au printemps 2010 ;
- la saisine de la Commission européenne pour engager le processus visant à rendre obligatoire les équipements tels que l'ABS est intervenue en mai 2010. Elle a été prise en compte dans les échanges conduits par la Commission européenne en matière de sécurité routière.

Enfin, trois mesures visent à renforcer la prévention :

- le module de sensibilisation à la sécurité routière au lycée a été déployé à la rentrée 2010 dans 80 lycées pilotes. Il fera l'objet d'une première évaluation en 2011 ;
- les mesures de prise en compte du risque routier professionnel ont été engagées : organisation d'une journée d'échanges en octobre 2010, lancement en avril 2011 de la campagne de vérification du document unique sur les risques par l'inspection du travail, présentation par la CNAM-TS de mesures destinées à sécuriser l'usages des véhicules utilitaires légers ;
- l'état des lieux dans la fonction publique de l'État a été lancé début mai 2011 par l'Inspection générale de l'administration.

La mesure concernant l'amélioration de l'information des usagers sur la perte de points a donné lieu à des aménagements techniques, tels que la modification du formulaire de contravention en vue de le rendre plus lisible.

2. La loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure du 14 mars 2011 (LOPPSI 2)

La LOPPSI porte plusieurs mesures relatives à la sécurité routière :

- confiscation obligatoire du véhicule en cas de délits routiers ;
- lutte contre le trafic de points du permis de conduire ;

- rétention du permis de conduire par les forces de l'ordre en cas d'homicide ;
- rétention du permis de conduire par les forces de l'ordre en cas de blessures entraînant une ITT ;
- équipement d'un éthylotest anti-démarrage (EAD) en peine complémentaire en cas de condamnation pour conduite sous l'emprise d'un état alcoolique ;
- confiscation obligatoire du véhicule pour récidive de conduite sous stupéfiants ;
- extension des conditions juridiques des contrôles de stupéfiants ;
- mise à la charge des délinquants des frais de dépistage de stupéfiants ;
- mise à disposition de moyens de dépistage de l'alcool dans les établissements ouverts la nuit ;
- sécurisation juridique de l'infraction pour dépassement de la vitesse moyenne grâce aux « radars tronçons » ;
- immobilisation du véhicule par décision préfectorale ;
- aggravation de la sanction pour délit de fuite.

Trois autres mesures présentent un caractère administratif : fichier du Système d'immatriculation des véhicules, accès des magistrats de l'ordre administratif au Fichier national du permis de conduire et droits des créanciers gagistes.

3. Les nouvelles orientations retenues lors du Comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 11 mai 2011

Prises en vue de contrer les mauvais résultats – qui semblent heureusement ponctuels – de la sécurité routière du premier trimestre 2011, les 18 mesures adoptées par le CISR du 11 mai dernier se déclinent en cinq axes principaux :

- dissuader les excès de vitesse ;
- lutter contre l'alcoolémie et les stupéfiants sur la route ;
- sécuriser l'usage du deux-roues motorisé ;
- renforcer la vigilance au volant et combattre tous les facteurs qui réduisent l'attention portée à la conduite ;

- donner plus de place aux citoyens dans la politique de sécurité routière.

Face aux réactions suscitées par certaines décisions concernant la lutte contre les excès de vitesse – principalement, l’enlèvement de certains panneaux avertisseurs de radars fixes, la Conférence des présidents de l’Assemblée nationale a créé, le 24 mai 2011, une mission d’information de 32 députés relative aux causes des accidents de la circulation et à la prévention routière. Cette mission a adopté son rapport le 19 octobre 2011 ⁽¹⁾, lequel formule 39 propositions déclinées en 10 axes de travail en vue de tenir l’objectif d’une diminution au moins par deux du nombre de personnes tuées sur la route d’ici à la fin de la décennie.

Ces propositions portent sur l’ensemble des sujets liés à la vitesse, à l’alcool au volant, au permis à points, au téléphone mobile et aux dispositifs d’aides à la conduite, ainsi qu’aux véhicules et aux infrastructures. Proposant une meilleure gouvernance de la sécurité routière, le rapport aborde également la question de l’aptitude à la conduite, des usagers vulnérables et des victimes, de la prévention et des conduites vertueuses.

(1) cf. Rapport d’information n°3864, enregistré à la Présidence de l’Assemblée nationale le 19 octobre 2011 et disponible en intégralité sur le site Internet de l’Assemblée.

TRAVAUX EN COMMISSION

I.— AUDITION DE MME NATHALIE KOSCIUSKO-MORIZET, MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT, ET DE M. THIERRY MARIANI, MINISTRE CHARGÉ DES TRANSPORTS

Au cours de sa réunion du 18 octobre 2011, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu **Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement**, et **M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports**, sur les crédits de la mission « *Écologie, développement et aménagement durables* ».

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement. Le budget pour 2012 de la mission « *Écologie, développement et aménagement durables* » (EDAD) s'élève à 9,742 milliards d'euros de crédits de paiement, en hausse de 1,5 %. Cette mission est au cœur de l'action du ministère, dont le périmètre regroupe des budgets annexes. Si l'on y ajoute l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et le budget annexe de l'aviation civile, nous atteignons 27,7 milliards d'euros. Cette hausse témoigne de l'importance des politiques mises en œuvre, notamment dans les domaines des transports et des infrastructures, dans la logique du Grenelle de l'environnement. Après la concertation et la phase législative qui a duré deux ans, le Grenelle est maintenant dans sa phase de mise en œuvre. C'est ce qui justifie cette augmentation, même si l'effort de redressement des finances publiques impose une responsabilité particulière.

Trois qualités caractérisent ce budget : la responsabilité, l'efficacité et le dynamisme.

Premièrement, c'est un budget responsable dans la mesure où il couvre d'abord les dépenses obligatoires – je pense à l'équilibre de l'AFITF et à l'entretien des infrastructures routières, éprouvées par deux hivers très rigoureux. Il est responsable aussi par rapport aux dépenses et aux économies possibles dans un contexte de tension budgétaire. Le ministère applique ainsi totalement la RGPP avec le non-remplacement d'un fonctionnaire sur deux partant à la retraite, qui induit une réduction de 1 309 équivalents temps plein, dont le nombre total est de 60 305. Un effort important est réalisé sur les dépenses de fonctionnement du ministère comme sur celles des opérateurs – entre moins 4 et moins 5 %.

La responsabilité, c'est encore la poursuite de la réforme, que j'illustrerai par deux exemples : l'IGN et Météo-France. Pour l'IGN, ce sera l'intégration de l'inventaire forestier national au 1^{er} janvier 2012, l'enjeu étant de regrouper des compétences d'inventaire, de description du territoire, tout en mutualisant les

moyens des deux établissements, ce qui permettra de faire des économies tant aux niveaux financier et immobilier qu'en termes d'équivalents temps plein. Dans le PLF pour 2012, le montant de la subvention pour charges de service public pour le nouvel établissement est un montant intégré de 96 millions d'euros. S'agissant de Météo-France, en 2012, des chantiers d'investissements accompagneront la réforme territoriale qui se poursuit. Ce sont en effet deux volets indissociables : on investit en réformant et inversement. Les investissements prioritaires sont ceux relatifs au réseau d'observation. Il faut rénover les infrastructures techniques, dont certaines sont anciennes, tout en tirant les conséquences des épisodes neigeux de décembre 2010 en remplaçant des stations au sol obsolètes et en déployant des capteurs de hauteur de neige en plaine. Cela représente, en 2012, 4,3 millions d'euros pour les investissements sur le réseau d'observation et l'immobilier.

Deuxièmement, ce budget est efficace parce qu'il tient compte des évaluations de l'inspection des finances sur les dispositifs fiscaux. J'ai en effet choisi d'adopter une attitude offensive et de répondre aux interpellations en proposant des réformes dynamiques. C'est notamment ce que j'ai fait pour le crédit d'impôt développement durable et l'éco-prêt à taux zéro. Le crédit d'impôt développement durable fonctionnait bien, mais il était de plus en plus onéreux. Quant au dispositif de l'éco-prêt à taux zéro pour les rénovations en profondeur, il était peu utilisé : 100 000 seulement pour un objectif de 400 000 par an. En effet, les deux dispositifs étant exclusifs l'un de l'autre, il était plus fait appel au crédit d'impôt développement durable qui, même si son efficacité était moindre du point de vue environnemental sur le long terme, présentait l'avantage d'être financièrement plus attractif puisque son effet sur la trésorerie était immédiat. J'ai donc fait un travail de réingénierie, toujours dans le souci de respecter l'objectif du Grenelle – moins 38 % de consommation énergétique dans l'habitat en 2020. Le cumul des deux dispositifs est ainsi à nouveau autorisé. Et si l'on fait des travaux en profondeur dans les logements, on a même droit à des bonus de taux sur le crédit d'impôt développement durable. En contrepartie, certaines dépenses peu pertinentes du point de vue de l'environnement sortiront du cadre de celui-ci.

Troisièmement, ce budget est dynamique, car il fait face à de nouvelles priorités et permet de saisir des opportunités. Au titre des crédits budgétaires pour 2012, les engagements spécifiques du Grenelle se montent à 163 millions d'euros et toute l'action du ministère est orientée dans cette direction. Cela correspond à de nouvelles exigences, comme celles faisant suite à la catastrophe nucléaire de Fukushima, l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) ayant dû auditer, en quelques mois, toutes les centrales et installations nucléaires de base. L'ASN et l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN) bénéficient ainsi de 44 emplois supplémentaires et d'un accroissement de leurs moyens de 20 millions d'euros. Les crédits en matière de recherche sur la sûreté nucléaire augmentent également au titre des investissements d'avenir.

Une priorité est donnée aux questions de santé environnementale, à la suite des travaux parlementaires que j'avais menés parmi vous entre 2002 et 2007 au sein du groupe d'études « *santé et environnement* ». En témoignent le

financement du plan national santé-environnement, avec ses vingt-six plans régionaux, et le lancement de la cohorte Elfe pour le suivi de 20 000 enfants, de l'âge foetal à l'âge de vingt ans, dont l'objectif est de démêler le faux du vrai en matière de relation entre les pathologies et l'environnement physico-chimique notamment. De plus, 64 millions d'euros sont accordés au traitement des points noirs du bruit. Sur la même ligne budgétaire se trouvent les crédits affectés au traitement des sols pollués et des friches, au développement des politiques en matière de qualité de l'air intérieur, à la prévention des risques liés aux questions émergentes comme les ondes électromagnétiques ou le plan déchets de l'ADEME. Il est parfois compliqué de faire la part des choses dans la mesure où les moyens consacrés à certaines actions sont partagés entre les crédits des ministères et les crédits inscrits au titre des investissements d'avenir. Je veux néanmoins souligner l'effort accompli en faveur des grandes agglomérations françaises qui s'investissent dans le développement durable au travers d'opérations d'intérêt national – Bordeaux, Marseille, Nice, Saint-Étienne – ou celui de tous ceux qui répondent présents au défi du Grand Paris. Cet effort se concrétise dans le programme 113 « *Urbanisme, paysages, eau et biodiversité* » – 8 millions d'euros –, dans les SCOT Grenelle, les PLU intercommunaux, les éco-quartiers et dans l'urbanisme de projet.

Toujours dans le cadre du dynamisme, les politiques du Grenelle sont des politiques d'emploi, de mutation de notre système de production et de consommation qui doit aller dans le sens de la création d'emplois. J'en profite pour réaffirmer mon attachement à l'efficacité énergétique, qui est un enjeu pour le pouvoir d'achat des ménages – 2 900 euros, en moyenne, sont dépensés par an en facture énergétique. J'ai donné une suite au Grenelle avec les tables rondes sur l'efficacité énergétique. En effet, si l'on additionne toutes les mesures du Grenelle, nous obtenons 17 % d'efficacité énergétique en plus en 2020, alors que notre objectif est de 20 %. En outre, je suis convaincue que, dans la crise que nous traversons, mettre l'accent sur l'efficacité énergétique permettra d'agir à la fois sur le pouvoir d'achat, la compétitivité et l'emploi. Les dispositifs à mobiliser dans ce cadre sont très technologiques et nous avons des champions en la matière – Saint-Gobain, Schneider –, ainsi que de petites entreprises qui sont très performantes en matière d'efficacité énergétique. Les crédits de l'ADEME sont, eux aussi, mobilisés en priorité sur ce thème.

S'agissant du volet recherche, l'objectif fixé par le Grenelle de 1 milliard d'euros d'investissements supplémentaires d'ici à 2012 sera dépassé à la fin de cette année, avec un effort supplémentaire d'environ 1,2 milliard d'euros en cumul sur la période 2008-2011 par rapport à 2007. Au total, 1,6 milliard d'euros est focalisé chaque année, au sein des organismes de recherche, des agences, sur les priorités du Grenelle de l'environnement – je pense notamment à la recherche aéronautique et à l'expérimentation de vol avec du biocarburant à base d'*huile de friture* qui a été réalisée la semaine dernière.

Thierry Mariani vous fera une présentation du budget des transports, mais je vous en dirai quelques mots sous l'angle de l'intégration avec les autres

politiques du ministère puisque les transports font partie intégrante de la transformation écologique et économique dont j'ai parlé.

Le Grenelle exige que soient favorisés les modes de transport alternatifs à la route, dans une proportion de deux tiers, contre un tiers pour la route. Cela ne doit pour autant pas nous faire oublier l'entretien du réseau et le service aux usagers – 3,9 milliards d'euros y seront consacrés dans le budget de l'État et de l'AFITF.

Dans le domaine maritime, des investissements importants sont réalisés pour la sécurité avec la modernisation des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) – c'est la mise en œuvre du paquet « *Erika III* ». Nous sommes dans le cadre d'une politique transversale : modernisation des infrastructures, service aux usagers de la mer, en même temps que protection de l'environnement. En outre, 45 millions d'euros sont spécifiquement consacrés à la protection du patrimoine naturel – connaissance, contrôle, expertise, préservation des espèces, mise en œuvre de la stratégie nationale de la biodiversité (SNB), gouvernance dans la politique de l'eau. Une enveloppe de 15 millions d'euros a ainsi été affectée pour 2012 à la SNB. Des appels à projets ont déjà été lancés et l'on a installé ce matin, sous la présidence de Jérôme Bignon, le Comité national trame verte et bleue. Ces initiatives se font dans les territoires avec les collectivités locales. L'effort lancé en 2011 se poursuit avec six parcs naturels marins, plus le nouveau parc national des Calanques. En 2007, nous n'avions pas de parc naturel marin. Celui d'Iroise a été créé dans une certaine confusion, malgré de nombreuses oppositions. Je viens de lancer celui du Golfe du Lion en Languedoc-Roussillon et cinq ou six autres pourraient voir le jour dans les mois qui viennent. Donc, nous avançons.

S'agissant des agences de l'eau, en 2012, un peu plus de 2 milliards d'euros seront consacrés à l'amélioration de la qualité de l'eau et des milieux aquatiques. Surtout, c'est l'année prochaine qu'interviendra l'adoption du dixième programme d'intervention. Le programme de rattrapage pour les grosses stations d'épuration a bien marché. Plus d'une cinquantaine de ces stations avaient dix ans de retard sur les normes européennes, mais elles ont déjà rattrapé ce retard, sauf trois ou quatre d'entre elles dont la situation sera réglée dans les deux ans qui viennent. Nous lançons maintenant le même programme sur les 74 moyennes stations d'épuration. Le dixième programme des agences de l'eau est un rendez-vous particulièrement structurant – 14 milliards d'euros – qui interviendra dans le cadre d'un dialogue avec les élus et les usagers.

M. Yanick Paternotte. Mme la ministre a eu raison de qualifier ce projet de budget de responsable, d'efficace et de dynamique, tout en rappelant les effets cumulatifs des politiques menées depuis 2007 et de la loi Grenelle. J'ai bien noté que l'AFITF était encore soutenue en 2012 en attendant les ressources propres provenant de la taxe poids lourds en 2013. Mais sur quelle ligne se trouvent les crédits affectés à la résorption des points noirs du bruit sur les infrastructures existantes ?

M. Jean-Paul Chanteguet. Les élections présidentielles et législatives de l'année prochaine auront bien sûr une incidence sur ce projet de loi de finances, mais je souhaite vous interroger, madame la ministre, sur les décisions prises il y a quelques jours par l'Assemblée nationale dans le cadre de l'examen d'une proposition de loi de simplification administrative qui, une fois de plus, aura permis aux groupes de pression de faire entendre leur voix auprès de la majorité et aura privé l'Assemblée d'un débat de fond sur des sujets d'importance comme la responsabilité sociale et environnementale (RSE) ou la circulation des camions de quarante-quatre tonnes. La semaine dernière, a ainsi été adopté un amendement reportant le calendrier d'application de l'article 225 de la loi Grenelle 2 portant sur le *reporting*, en matière sociale et environnementale, des entreprises et des comptes de 2011 à 2012, décision à laquelle le Gouvernement, en la personne de M. Frédéric Lefebvre, ne s'est pas opposé et qui, selon notre collègue Bertrand Pancher, est une grave erreur, sur le fond et sur la forme, guidée, je cite, « *par la main d'un patronat ringard avec le soutien de la partie la plus conservatrice de la majorité* ».

Dois-je rappeler, toujours à propos de la RSE, que la distinction entre entreprises cotées et entreprises non cotées a été jugée discriminatoire par le Conseil d'État ? Et que dire du vote de cet amendement qui vise à supprimer l'obligation du sixième essieu pour les camions de 44 tonnes alors que le Conseil général de l'environnement et du développement durable a publié, le 13 octobre, un rapport daté de janvier 2011 dans lequel il indique que le bilan socio-économique de l'autorisation des 44 tonnes est globalement négatif dans le cadre de l'hypothèse du maintien des véhicules à cinq essieux ? Que dire encore du vote de la disposition qui donne aux collectivités territoriales un délai de six ans, et non plus de deux, pour appliquer la législation sur la publicité extérieure décidée dans le cadre de la loi Grenelle ? C'est Lionel Tardy, député UMP, qui apporte la réponse à ces questions, en dénonçant le « *détricotage* » du Grenelle de l'environnement !

En janvier, vous aviez annoncé, madame la ministre, votre intention de faire des propositions sur la fiscalité du patrimoine naturel. Dans une interview, vous déclariez que, dans le cadre de la réflexion sur la fiscalité du patrimoine, il était indispensable de prendre également en compte le fait que la France dispose d'un patrimoine naturel exceptionnel, et vous ajoutiez : « *il faut construire un régime global et simple qui permette réellement d'inciter les propriétaires à restaurer et entretenir ces espaces.* » Ce régime, nous l'attendons toujours, comme nous attendons, tout comme vous, avec une grande impatience, les conclusions du rapport du Centre d'analyse stratégique sur les mesures fiscales défavorables à l'environnement. En effet, s'il est vrai que, cette année encore, le secteur de l'environnement n'échappera pas à la politique d'austérité, puisque le nouveau coup de rabot sur le contrat d'intervention à durée déterminée (CIDD) réduira de 600 millions d'euros la charge pour le budget de l'État, il n'en est pas moins vrai que votre gouvernement n'ose pas s'attaquer aux niches fiscales « grises » évaluées à 5,3 milliards d'euros dans un rapport du Sénat de 2009.

Est-il pertinent de continuer à réduire le crédit d'impôt développement durable alors que, comme le montre le rapport du Comité d'évaluation des dépenses fiscales et des niches sociales, celui-ci a contribué à atteindre des objectifs environnementaux, qu'il s'agisse de la réduction des consommations d'énergie ou des émissions de gaz à effet de serre ? Le Gouvernement fait le choix de donner la priorité aux rénovations lourdes pour le CIDD et l'éco-prêt, orientation qui, en l'absence de la création d'un éco-PTZ dédié aux copropriétés et d'un plan finançant la rénovation des logements sociaux, ne permettra pas d'atteindre l'objectif de 400 000 rénovations en 2012 puisque, en un an et demi, seulement 150 000 éco-PTZ ont été accordés.

Je souhaite enfin vous interroger, madame la ministre, sur le rejet par la commission des finances de l'article qui prévoyait de créer une taxe finançant l'achat par l'État de quotas d'émission de CO₂ pour les nouveaux entrants au plan national d'allocation de quotas d'émission de gaz à effet de serre. En effet, cette réserve « nouveaux entrants » aurait été insuffisamment dotée pour la période 2008-2012. La taxe prévue par le Gouvernement devait s'appliquer au chiffre d'affaires des entreprises ayant bénéficié des allocations les plus importantes, soit au moins 60 000 tonnes de CO₂, concerner quelque 400 entreprises et rapporter 200 millions d'euros. Comment le Gouvernement compte-t-il financer cette réserve depuis le vote de la commission des finances ?

M. Stéphane Demilly. J'ai noté avec intérêt, madame la ministre, qu'avec 27,7 milliards d'euros au total, le budget de votre ministère progressait de 2,1 % par rapport à 2011. C'est le signe que le développement durable, au sens large, est une priorité constante de l'action publique avec en ligne de mire les objectifs du Grenelle de l'environnement. J'évoquerai trois points spécifiques.

En premier lieu, dans le domaine de la politique de l'eau, j'ai relevé avec satisfaction que les agences de l'eau consacreront, en 2012, un peu plus de 2 milliards d'euros pour améliorer la qualité de l'eau et des milieux aquatiques. Je voudrais m'attarder quelques instants sur la question des installations d'assainissement non collectif. Je suis déjà intervenu à plusieurs reprises sur le sujet, ici même, ou par le biais de questions au Gouvernement, car il s'agit d'une problématique particulièrement sensible en milieu rural. En effet, la mise aux normes d'un système d'assainissement individuel peut atteindre plusieurs milliers d'euros et bien des particuliers n'ont pas les moyens de la financer. Nombreux sont ceux qui sont en train de découvrir l'ampleur de la facture au vu du diagnostic réalisé dans le cadre des fameux services publics d'assainissement non collectif (SPANC). Quelles mesures le ministère a-t-il prévues dans ce projet de budget pour aider les Français habitant en zone rurale à faire face à ces obligations ?

Ma deuxième question portera sur l'efficacité énergétique, l'un des grands enjeux du Grenelle de l'environnement et l'une des priorités de ce projet de budget, avec l'objectif de tendre vers une réduction de 38 % des consommations énergétiques dans l'habitat. Dans ce cadre, chacun identifie assez bien les aides

dont peuvent bénéficier les particuliers. Je voudrais, pour ma part, cibler mon propos sur les collectivités locales confrontées à l'immense chantier de la performance énergétique des bâtiments publics dont elles ont la charge. Des économies d'énergie considérables peuvent effectivement être réalisées dans toutes les mairies, les salles des fêtes et autres salles des sports, mais les travaux à réaliser sont souvent très coûteux. C'est une vraie difficulté pour les petites communes notamment, qui ont peu de ressources et sont confrontées à la double contraction des subventions publiques, quelles qu'elles soient, et des crédits bancaires aux collectivités, lesquels se réduisent comme peau de chagrin. Quels sont les moyens prévus dans ce projet de budget pour aider les collectivités à faire face au défi de la rénovation thermique des bâtiments publics ?

Mes dernières questions seront relatives au transport fluvial, identifié dans ce projet de budget comme l'un des axes de la politique de mobilité durable – je pense notamment au futur canal Seine-Nord Europe, pour lequel le Président de la République a lancé officiellement la procédure de dialogue compétitif, le 5 avril dernier à Nesle, dans le très beau département de la Somme. Quel est le calendrier de ce projet majeur pour la France et pour le Nord de l'Europe ? Quels sont les moyens prévus au budget de 2012 pour parvenir à sa réalisation ? Enfin, qu'est-il prévu pour la rénovation et la mise à niveau du réseau fluvial secondaire, dont le bon fonctionnement et la performance sont indispensables à la réussite du canal Seine-Nord Europe ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur pour avis pour les affaires maritimes. S'agissant du pavillon français, madame la ministre, vous avez demandé à juste titre un audit sur le pavillon au long cours, le registre international français. Cet audit est engagé et je ne me hasarderai pas à anticiper ses conclusions.

J'en viens à un sujet stratégique, celui de la sécurité maritime en Manche. Chaque année, 250 000 navires transitent entre Ouessant et le Cap Gris-Nez, et même si le trafic par voie maritime connaît des aléas ; il représente 90 % des échanges mondiaux et enregistre une croissance de 5 à 7 % par an. La France et l'Angleterre assurent la surveillance du trafic par des remorqueurs de haute mer, mais nos amis Anglais ont décidé unilatéralement, depuis le début du mois de septembre, de supprimer les remorqueurs pré-positionnés sur les côtes anglaises de la Cornouaille jusqu'au Cap Gris-Nez côté anglais. Ne serait-il pas possible de convoquer un conseil des ministres spécifique aux transports maritimes dans la zone France-Angleterre-Belgique-Pays-Bas-Allemagne ? Sans doute les pouvoirs publics anglais n'ont-ils pas mesuré que, si un pétrolier faisait naufrage, 200 000 tonnes de pétrole se répandraient sur les côtes anglaises, ce qui ferait malheureusement du bruit, non seulement en Angleterre, mais aussi en France, en Belgique, en Hollande et en Allemagne.

Par ailleurs, l'enseignement maritime de la France est désormais ouvert aux concours d'ingénieurs sur quatre sites du monde entier dans le cadre du processus LMD. Pour mener à bien un projet de construction, Le Havre a besoin

de 2,5 millions d'euros en 2012, sachant que le secteur privé participera également au financement. Un dossier vous a été transmis pour justifier cette demande. Quelle est votre sentiment ?

M. Philippe Plisson, rapporteur pour avis pour les politiques de développement durable. Je suis heureux d'avoir été une nouvelle fois désigné par notre commission pour occuper la fonction de rapporteur pour avis des deux programmes 217 – « *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables* » – et 113 – « *Urbanisme, paysages, eau et biodiversité* ».

Je remercie pour leur disponibilité et la qualité de leurs informations tous les fonctionnaires du ministère que j'ai eu le plaisir d'auditionner, notamment les responsables des deux programmes, M. Jean-François Monteils, secrétaire général du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, et M. Jean-Marc Michel, directeur général de l'aménagement, du logement et de la nature, ainsi que Mme Dominique Dron, commissaire générale au développement durable et déléguée interministérielle au développement durable, et M. Jean-Claude Ruyschaert, directeur de la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France.

J'émettrai toutefois une protestation, quasi traditionnelle, concernant la méthode : les documents budgétaires, sous leur forme papier, ne nous ont été communiqués que fort tardivement, vendredi dernier. Cela ne permet pas un examen sérieux et détaillé du budget, d'autant plus que les auditions budgétaires que nous organisons ont eu lieu bien en amont.

Je souhaite, madame la ministre, vous interroger sur le programme 113 – « *Urbanisme, paysages, eau et biodiversité* » – qui, malgré son dispositif central dans l'application du Grenelle, se trouve amputé une nouvelle fois de 561 équivalents temps plein. Je poserai d'abord deux problèmes d'évaluation et de projection budgétaires.

Le premier concerne l'action 01 « *Urbanisme, aménagement et sites-planification* », et plus particulièrement les crédits de fonctionnement courant demandés au titre du contentieux. Le bleu budgétaire précise que « *les contentieux européens ne sont pas budgétisés en raison de leur caractère interministériel et de leur montant disproportionné au regard de la taille du programme* ». Compte tenu de la lourdeur des condamnations potentielles et de leur implication budgétaire, pouvez-vous nous donner la liste des contentieux européens pendants, et donc provisionnés pour 2012, pour lesquels la probabilité de condamnation de l'État est supérieure à 50 % ? Ne serait-il pas pertinent d'essayer de mettre en place, avec la Chancellerie, une prévision triennale de ce type de contentieux, compte tenu, par exemple, de l'échéance prévue par la directive-cadre sur l'eau pour 2015, concernant le bon état des différents milieux, dont il n'est pas certain que nous serons en mesure de l'atteindre ?

Le second problème concerne un opérateur, l'Agence des aires marines protégées : cet établissement public va devoir faire face, en 2012, à une véritable multiplication de ses missions, puisqu'il va devoir gérer simultanément la création de cinq parcs naturels marins – Mayotte, Trois estuaires, Pertuis Charentais, Golfe du Lion, Glorieuses –, la désignation et la préparation de la gestion des sites Natura 2000 en mer, ainsi que la mise en œuvre de la directive « *Stratégie pour le milieu marin* ». Le rapport de notre collègue Geneviève Gaillard sur la biodiversité a montré le caractère stratégique d'une action vigoureuse en matière de reconquête de la biodiversité marine. Dans ces conditions, les moyens supplémentaires octroyés à l'Agence – treize créations d'ETP, augmentation du budget de 11,53 % en autorisations de programme et en crédits de paiement – seront-ils suffisants ? Là encore, ne serait-il pas judicieux d'établir une programmation budgétaire triennale des moyens accordés à l'Agence des aires marines protégées, en phase avec l'objectif de création de dix parcs naturels marins et de protection forte de 10 % des eaux territoriales ?

Enfin, ne pensez-vous pas qu'il serait judicieux de mobiliser au moins une partie des crédits de l'action 07 « *Gestion des milieux et biodiversité* » sur la lutte contre l'orpaillage en Guyane ? J'ai été alerté, au cours des auditions que j'ai conduites, sur une réelle aggravation du problème, qui porte atteinte à des milieux essentiels pour la protection de la biodiversité et des populations locales. Une réflexion interministérielle étant en cours sur ce sujet, quelles sont les mesures envisagées et quelle serait leur traduction budgétaire en 2012 ?

S'agissant des personnels de la mission n° 113, la suppression désormais définitive de l'ingénierie publique concurrentielle a conduit à la suppression de 3 300 ETP au total, dont 150 inscrits au titre du projet de loi de finances pour 2012. Pourriez-vous détailler les mesures prises pour la reconversion des personnels concernés, dont les compétences peuvent sans nul doute être mises à profit pour remplir les objectifs du Grenelle, puisqu'elles concernent notamment les domaines de l'assainissement et de l'aménagement des espaces publics ? Quelles actions spécifiques comptez-vous prendre dans cette optique pour les dessinateurs ?

En ce qui concerne la formation initiale, le « verdissement » des formations dispensées par certains établissements d'enseignement dont le ministère a la tutelle, comme l'École nationale des ponts et chaussées et l'École nationale des travaux publics de l'État, est en cours, même si les changements restent, pour l'instant, limités dans ce domaine.

Il semble que la réflexion autour des métiers « verts » doive passer par une réflexion globale sur l'ensemble des établissements d'enseignement publics entrant dans le champ du développement durable, dont certains sont sous tutelle d'autres ministères comme l'École nationale du génie de l'eau et de l'environnement de Strasbourg. Pouvez-vous m'indiquer à quel stade en sont vos réflexions ?

J'en viens à l'examen du programme 217, dont l'importance pour la mise en œuvre des politiques publiques en matière de développement durable est centrale, car il concentre quasiment toute la masse salariale du ministère et les effectifs afférents. Force est de constater qu'il paie un lourd tribut à la contraction des finances publiques : moins 6,08 % pour les AE, moins 0,41 % pour les CP, et surtout 1 580 ETPT supprimés par rapport à 2011.

Je souhaite vous interroger sur l'action 06 « *Action européenne et internationale* » du programme 217. Pouvez-vous me confirmer que les budgets relatifs à l'ambassadeur chargé de la préparation du sommet « Rio + 20 » y figurent bien ? Votre prédécesseur, Mme Chantal Jouanno, m'avait assuré à ce sujet que « *le budget correspondant à son action est inscrit au titre du programme 217* ». Qu'en est-il, de plus, des crédits relatifs au nouvel ambassadeur chargé des négociations sur le climat ?

Pouvez-vous, par ailleurs, me confirmer que la France est bien candidate pour accueillir le siège de la plateforme intergouvernementale sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES) et, dans l'affirmative, quel serait le coût prévisionnel de cette installation et ses conséquences budgétaires ?

En ce qui concerne les personnels du ministère, les schémas d'emploi du ministère font apparaître une baisse régulière des effectifs, exprimés en équivalents temps plein. On relève une chute continue, de 1 400 ETP en 2009, de 1 294 en 2010, de 1 287 en 2011, et de 1 580 en 2012. Certaines organisations syndicales, que j'ai également pu auditionner, craignent du reste que le dernier chiffre soit, une fois encore, sous-évalué. Cette baisse, due notamment aux mesures de la nouvelle phase dans laquelle est entrée la RGPP, a lieu dans un contexte de fortes restructurations administratives, notamment au plan départemental, et contribue à désorienter et à démotiver les fonctionnaires concernés. Quelles sont les mesures prévues pour accompagner les personnels dans la conduite du changement tant en administration centrale qu'au niveau des services déconcentrés ? Quel bilan dressez-vous des cellules dites GUEPARH et des Centres de valorisation des ressources humaines (CEVRH) ?

Votre prédécesseur, que j'avais interrogé lors de l'examen du précédent projet de loi de finances, avait confirmé que « *s'agissant du ministère, il y a eu en effet quatorze cas de suicide, sur un effectif total d'environ 70 000 agents* ». Pouvez-vous nous indiquer l'évolution de la situation en 2011, ainsi que les moyens budgétaires consacrés en 2012 au plan de prévention du risque suicidaire, moyens qui ne figurent pas dans le « bleu » budgétaire ?

Mme la ministre. Monsieur Paternotte, les financements pour traiter des points noirs sur le bruit autoroutier sont précisément dans les PDMI – programmes de développement et de modernisation d'itinéraires (PDMI), et 30 millions d'euros sont inscrits à cet effet dans le budget de l'ADEME.

S'agissant de la RSE, monsieur Chanteguet, je précise que l'amendement adopté ne correspondait pas à la position du Gouvernement, et cela a été dit clairement. La commission avait émis un avis défavorable et le Gouvernement s'en était remis à la sagesse de l'Assemblée. Une telle disposition témoigne du combat d'arrière-garde que mènent certaines entreprises, mais pas toutes, puisque certaines ont, au contraire, utilisé la RSE pour faire du *reingeneering*. J'essaie de convaincre les derniers récalcitrants.

Des discussions sont en cours sur la mise en œuvre du dispositif concernant les quarante-quatre tonnes et le nombre d'essieux. L'amendement en question a été adopté malgré l'opposition du Gouvernement et il vient interférer avec des discussions rendues complexes par le croisement d'enjeux environnementaux et économiques.

Sur la fiscalité du patrimoine naturel, une mission de l'Inspection générale des finances (IGF) est en cours, et je souhaite intégrer les décisions qui seront prises à la suite de cette mission dans le prochain projet de loi de finances rectificative. Je dispose déjà de travaux sur les mesures fiscales défavorables à l'environnement et certaines des propositions figurant dans le paquet de décisions annoncées par le Premier ministre cet été, lorsqu'il a fallu trouver 10 milliards d'euros, sont directement issues de ces travaux. J'ai ainsi proposé que le barème de la taxe sur les véhicules de société soit aligné sur le barème bonus-malus pour inciter à l'utilisation de petites voitures. C'est un moyen intelligent d'aller chercher de l'argent sur des subventions nuisibles à l'environnement, et j'ai d'autres idées en la matière...

Pour la réserve « nouveaux entrants », nous avons besoin de 223 millions d'euros. La quantité de nouveaux entrants avait été sous-évaluée, mais c'est plutôt une bonne nouvelle car cela signifie que des entreprises investissent et installent des capacités de production chez nous. La commission des finances a pointé les effets trop importants, pour certains industriels, de la solution qui été proposée par la partie finances-industrie – le sujet est financier : il ne s'agit pas d'une taxe carbone, car l'objet est de trouver 223 millions d'euros, pas de faire évoluer les comportements. Nous travaillons avec la commission des finances pour améliorer le dispositif, par exemple en instaurant un plafond.

Oui, monsieur Demilly, l'assainissement non collectif est un investissement considérable pour les particuliers. En 2012, 2 milliards d'euros provenant des agences de l'eau seront consacrés à l'assainissement et une proportion plus importante que par le passé de cette somme sera investie dans l'assainissement non collectif puisque les investissements sont déjà largement engagés en matière d'assainissement collectif. Dans le cadre du dixième programme des agences de l'eau, sur 2,5 milliards d'euros de travaux, 800 millions sur six ans devraient être réservés à l'assainissement non collectif. Le taux d'accompagnement augmentera donc fortement, ce qui est une bonne nouvelle.

S'agissant de la performance énergétique, j'attends le résultat de la concertation menée par Philippe Pelletier, dans le cadre du Plan Bâtiment Grenelle, sur les bâtiments de type tertiaire. À ce stade, il n'est pas prévu d'aides particulières pour les communes. Des réflexions sont en cours et j'attends les propositions du rapport Pelletier, mais c'est une question difficile à résoudre, sauf à développer l'outil du tiers investisseur que je trouve extrêmement intéressant et qui permettrait un taux de retour sur le long terme. En revanche, un gros effort sera fait du côté de l'ingénierie, des directions départementales des territoires, à travers l'assistance technique de solidarité et d'aménagement du territoire (ATESAT) pour conduire ces chantiers. Des instructions sont en effet données pour que les services de l'État puissent accompagner les projets des communes, des petites notamment.

Concernant la mobilité durable et le canal Seine-Nord Europe, la remise des offres doit intervenir le 24 octobre. Les investissements représentent 4,3 milliards, dont 2,2 milliards d'euros sont répartis entre l'État, l'Union européenne, les collectivités territoriales et les ports maritimes. Thierry Mariani vous en dira plus sur le canal Seine-Nord Europe, mais sachez qu'ils sont accompagnés d'autres investissements sur le réseau secondaire. VNF va se transformer en une nouvelle agence et est porteur de nouveaux crédits d'investissement. Il y a donc bien un réinvestissement à la fois sur du nouveau – le canal Seine-Nord Europe – et sur l'ancien, avec des mises au gabarit et des investissements dont certains sont issus du plan de relance – 20 millions d'euros ont déjà été débloqués pour anticiper les articulations entre le canal Seine-Nord Europe et les territoires qui le bordent.

Monsieur Besselat, la façon dont les choses se passent pour le pavillon français n'est pas vraiment enthousiasmante. J'attends le rapport du président du Conseil supérieur de la marine marchande pour prendre des décisions, mais Thierry Mariani pourra certainement, là aussi, vous en dire plus.

Sur la sécurité maritime en Manche, vous avez proposé de réunir un conseil des ministres des transports *ad hoc* pour le secteur Manche-mer du Nord. Je trouve l'idée intéressante. Vous avez évoqué le désengagement de nos amis Anglais qui n'ont en effet pas été très *fair play* dans la mesure où ils appliquent leur plan de restrictions à une politique commune de sécurité maritime. Les mauvaises langues disent même que c'est parce que les courants porteraient plutôt les marées noires vers nos côtes... Cela n'est pas agréable à entendre et je ne veux pas croire que cela soit vrai. Nous avons réorganisé le dispositif pour pallier au plus pressé, mais le problème demeure. Quoi qu'il en soit, je retiens l'idée d'un conseil des ministres *ad hoc* !

En ce qui concerne la formation des marins, le plan de financement est en cours de finalisation. L'État a déjà prévu 7 millions d'euros à cet effet et 3 millions d'euros ont été demandés sur le compte d'affectation spéciale du fait de la vente de terrains, ce qui fait 10 millions d'euros au total. Et en 2012, on attend

au moins 500 000 euros de participation des autres financeurs. L'État concède un effort financier considérable et tout le monde doit y mettre du sien.

Je reconnais, monsieur Plisson, que la version papier des documents budgétaires est arrivée tard. Je transmettrai votre protestation à mon collègue du budget, puisque c'est de lui que dépend l'impression.

Nous avons en effet de nombreux contentieux européens mais, contrairement aux contentieux nationaux, les procédures nous permettent d'agir très tard pour éviter les condamnations. Voyez ce que nous avons réussi à faire sur les grandes stations d'épuration pour lesquelles nous avons dix ans de retard ! Tout est suspendu et je pense que nous ne serons pas condamnés, alors que nous étions sûrs de l'être, parce que nous avons démontré que nous pouvions mener une action massive de rattrapage. Je me bats pour éviter que les contentieux n'aboutissent. Cela dit, un travail d'évaluation permanent est réalisé avec les services du Premier ministre, avec le secrétariat général des affaires européennes (SGAE), notamment pour évaluer les risques financiers liés aux contentieux européens.

S'agissant des aires marines protégées, je vous remercie de souligner l'effort financier important qui accompagne l'effort réalisé sur le plan de l'efficacité. Nous essayons en effet d'avoir le moins possible d'équivalents temps plein en administration centrale et le plus possible sur le terrain. Auparavant, nous avions trois équivalents temps plein en phase d'étude pour chaque parc ; puis nous sommes passés à huit au moment de la création du parc pour un objectif de vingt ETP. Nous essayons de réduire tout ce qui ressemble à une fonction support afin d'assumer les vingt équivalents temps plein en période de fonctionnement complet du parc et, pour le moment, cela fonctionne. Nous montons très fort en puissance sur les aires marines protégées et nous n'avons pas de déficit de personnels par rapport aux objectifs assignés. Toutefois, nous restons vigilants et je retiens l'idée d'une programmation triennale, car tout ce qui relève de la prévisibilité me semble utile.

La lutte contre l'orpaillage est essentiellement menée par des militaires, car elle peut être violente. Plus de 1 000 militaires et gendarmes y participent, mais cela ne veut pas dire qu'il n'y ait pas de synergie avec le parc amazonien de Guyane, donc avec des politiques menées à partir du ministère : six équivalents temps plein viennent en soutien des militaires et le parc lui-même consacre une partie de son budget à la lutte contre l'orpaillage.

Une offre de formation en six thèmes, suivant un calendrier, est faite pour accompagner tous ceux qui travaillaient sur l'ingénierie publique concurrentielle et qui ont perdu cette activité du fait du recentrage des missions sur le Grenelle. Je ne reviendrai pas sur les raisons de cette renonciation, mais je crois qu'elles sont bonnes et justes.

J'en arrive au « verdissement » du cursus des écoles. Alors que les écoles étaient plus ou moins mobilisées sur les enjeux de développement durable, le processus est maintenant bien avancé : il ne se discute plus un contrat d'objectifs sans qu'on évalue et approfondisse le processus de verdissement.

Les budgets relatifs à l'ambassadeur chargé de la préparation du sommet « Rio + 20 » figurent bien au programme 217, mais sur l'action 1 – administration centrale – et non sur l'action 6 – action européenne et internationale –, ce qui explique que vous ne les ayez pas trouvés.

Oui, la France est candidate pour accueillir le secrétariat de la plateforme « biodiversité » (IPBES). Si nous gagnons, celle-ci sera financée sur le budget du ministère de la recherche.

S'agissant des cellules GUEPARH, je vous précise que les conseillers sont au nombre de 30 sur l'ensemble du territoire national. Il s'agit de développer une gestion prévisionnelle des emplois, avec un outil territorialisé, de valoriser les ressources humaines et de faire en sorte que le Grenelle soit une opportunité pour tous, y compris pour les personnels. Il semble que cela fonctionne de mieux en mieux.

Le ministère a recensé 16 suicides dans ses services en 2009, autant en 2010 et 12 depuis le début de l'année. Un plan de prévention des gestes suicidaires a été mis en œuvre en 2009. Le ministère communique largement en interne sur les dispositifs sur lesquels il est possible de s'appuyer. Enfin, un pôle médico-social a été installé. Mais il s'agit d'une politique qui se mène au quotidien.

M. le président Serge Grouard. Je vais maintenant donner la parole à M. Thierry Mariani, puis à nos collègues qui n'ont pu encore s'exprimer. Et je propose au Gouvernement de compléter son propos ou d'apporter certaines réponses par écrit, en cas de besoin.

Mme la ministre. Je suis à votre disposition pour vous répondre par écrit. Mes conseillers resteront présents après mon départ.

Mme la ministre est remplacée par M. le ministre chargé des transports.

M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports. Le budget des transports pour 2012 dépasse les 7,8 milliards d'euros, soit une augmentation de 1,5 % en crédits de paiement par rapport à 2011. Il comprend les deux programmes « *Transport* » du budget général – infrastructures et services de transport, et « *Sécurité et affaires maritimes* » – ainsi que le budget de l'aviation civile, le budget prévisionnel de l'AFITF, et la contribution de l'État aux trains d'équilibre du territoire.

Conformément aux engagements du Grenelle de l'environnement, la priorité est donnée au rééquilibrage et à la complémentarité des modes de transport.

Premier outil pour développer le report modal, l'AFITF est dotée de 2,1 milliards grâce à un effort exceptionnel de l'État. Sa subvention est en effet abondée de 149 millions supplémentaires afin de lui permettre de faire face à ses engagements et d'initier de nouvelles opérations. Son budget sera ainsi quasi identique à celui de 2011.

Les deux tiers de ce budget seront consacrés au développement des infrastructures de demain, et d'abord à l'exceptionnel programme de développement des trains à grande vitesse en cours. Après la mise en service d'un premier tronçon de la LGV Rhin-Rhône, inauguré début septembre à Belfort par le Président de la République, trois LGV seront en travaux en 2012 : la fin de la LGV Est européenne engagée en 2010, dont la mise en service est prévue pour 2016, et les lignes Tours-Bordeaux et Le Mans-Rennes, dont les financements ont été réunis et les contrats signés en 2011 et qui seront mises en service à l'horizon 2016-2017. Sera également engagé en 2012 le contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier.

Nous continuerons également de financer, grâce aux moyens de l'AFITF, plus de 120 projets de transport collectif en site propre, auxquels l'État apportera son concours dans près de 80 agglomérations. Ces projets vont transformer la vie quotidienne de nos concitoyens et le fonctionnement de nos villes.

Nous avons tenu les engagements pris à la suite de l'appel à projets de 2009. Nous allons maintenant financer les opérations consécutives au deuxième appel à projets, lancé en 2010. Au total, plus de 130 projets représentant plus de 1 000 kilomètres de lignes sont ou seront engagés par les collectivités d'ici à la fin 2013, grâce à une contribution de l'État de 1,3 milliard d'euros. Nous sommes ainsi largement en avance sur les objectifs du Grenelle – 1 500 kilomètres de lignes supplémentaires en quinze ans.

Afin de favoriser le report modal, nous prévoyons d'affecter de nouveaux moyens aux voies d'eau. Un plan de rénovation du réseau des voies navigables de plus de 800 millions d'euros a été défini, et Voies navigables de France sera accompagné dans sa réalisation par des financements de l'AFITF.

Le budget de l'AFITF sera également consacré à la poursuite du financement des autoroutes ferroviaires et des autoroutes de la mer, dont la fréquentation se révèle déjà très satisfaisante. Enfin, plus de 700 millions d'euros seront consacrés – toujours *via* l'AFITF – à la modernisation des itinéraires routiers et des voies ferrées dans le cadre de contractualisations avec les collectivités.

L'entretien des réseaux actuels constitue un autre engagement fort de l'État. Le bon fonctionnement de ces réseaux est en effet indispensable à la vitalité économique et sociale du pays comme à la sécurité des transports. Il importe aussi de préserver notre patrimoine d'infrastructures, dont la dégradation entraînerait une coûteuse remise en état. Enfin, la priorité doit être donnée à l'optimisation des

réseaux existants, avant l'engagement de nouvelles opérations. Les deux programmes du budget général y consacrent donc une part importante de leurs crédits. Les crédits consacrés à l'entretien routier augmentent de près de 50 millions d'euros par rapport au budget de 2011. Ce rattrapage était nécessaire pour remettre en état les chaussées dégradées, dont le linéaire a augmenté de manière significative lors des deux derniers hivers. Depuis deux ans, des moyens ont dû être redéployés vers des réparations d'urgence. La priorité sera donc redonnée à l'entretien préventif et aux réparations importantes des chaussées.

Nous poursuivrons par ailleurs le grand programme de sécurisation des tunnels, consacrant au total près de 680 millions d'euros à l'entretien, la rénovation et la sécurisation de nos routes en ce sens.

Ce budget contribuera aussi de manière importante à la rénovation du réseau ferroviaire. Dans le cadre du contrat de performance 2008-2012 entre l'État et Réseau ferré de France (RFF), 2,5 milliards d'euros seront apportés pour financer l'utilisation du réseau ferré national par les trains de fret, les trains régionaux de voyageurs et les trains nationaux classiques de voyageurs, dont l'État est devenu autorité organisatrice en 2011. Cette dotation contribuera à l'équilibre du gestionnaire d'infrastructure et lui permettra de tenir l'objectif fixé par le contrat de performance – renouveler environ 4 000 kilomètres de voies sur la période. Celui-ci devrait être largement atteint, voire dépassé grâce au plan de relance 2009-2010 : alors que moins de 450 kilomètres de voies avaient été renouvelés en 2005, plus de 1 000 l'ont été en 2010. Cet objectif est maintenu pour 2011 et 2012.

Je ne reviendrai pas sur l'impact que ces travaux de rénovation peuvent avoir sur le fonctionnement des lignes : nous l'avons évoqué lors d'une précédente réunion.

Je n'oublie pas le secteur portuaire, pour lequel nous maintenons les crédits de 2011, avec près de 57 millions d'euros destinés à l'entretien des infrastructures et à l'exploitation des ouvrages des grands ports maritimes. L'État accompagne de la sorte la mise en œuvre de la réforme portuaire conduite depuis 2008, afin de réunir toutes les conditions pour rendre nos grands ports attractifs dans un contexte de forte concurrence internationale. Ce budget permettra également de préparer la transition entre l'actuel et le futur statut des ports d'outre-mer relevant de l'État, afin d'accroître leur compétitivité et de renforcer leur contribution au développement des territoires concernés.

Dans l'esprit du Grenelle de la mer, notre politique privilégiera également la prévention des risques littoraux et maritimes, par le maintien des moyens dédiés aux CROSS et à la mise en œuvre des mesures « *Erika III* » en matière de contrôle de la sécurité des navires. L'emploi maritime demeure aussi, comme je l'ai rappelé la semaine dernière au Sénat lors du débat sur la réforme portuaire, l'une de nos priorités. La mise en place de bacs professionnels dans nos lycées et la consolidation de la nouvelle École nationale supérieure maritime (ENSM) devraient conforter cet enjeu de premier plan. Dans le cadre de la sauvegarde de

notre patrimoine, nous transférerons enfin la gestion d'un certain nombre de phares au Conservatoire du littoral.

Dans le secteur aérien, le budget annexe « *Contrôle et exploitation aériens* » vise à faciliter la reprise du trafic dans un espace aérien plus sûr et accessible, avec des routes plus directes et des niveaux de vols et des trajectoires optimisés. Il s'agit de permettre aux compagnies aériennes d'assurer des vols plus économiques et moins polluants. Il faut pour cela poursuivre la construction du Ciel unique européen, avec comme priorité la sécurité et la sûreté aériennes, mais aussi le respect de l'environnement et l'efficacité économique. Pour atteindre ces objectifs, le budget annexe sera doté de plus de 2 milliards d'euros, soit une augmentation de 2 % par rapport à 2011.

Les crédits consacrés au développement, à la modernisation et à la pérennisation de notre politique des transports confirment notre volonté de soutenir ce secteur vital pour l'économie de notre pays et la vie quotidienne de nos concitoyens. Soyez assurés de notre détermination à poursuivre notre action en ce sens.

M. Maxime Bono. Ma première question concerne l'AFITF, dont le besoin de financement devrait atteindre 13,4 milliards d'euros d'ici à 2014, pour des moyens estimés au plus à 11,8 milliards. Si l'on en croit la presse, elle serait pourtant ponctionnée de 53 millions d'euros au titre de la contribution des opérateurs à l'effort de réduction des déficits. Qu'en est-il exactement ?

Par ailleurs, je ne retrouve pas trace dans les documents budgétaires du plan fret annoncé pour la fin 2009. Avec quels moyens est-il donc mis en œuvre ?

Ma troisième question s'adresse à Mme Kosciusko-Morizet et concerne les plans de prévention des risques technologiques (PPRT). Alors que le crédit d'impôt est déjà passé de 40 % à 30 %, on entend dire que les « niches » seraient à nouveau réduites pour 2012. On ne peut cependant parler de niches fiscales au profit de populations qui vivent – le plus souvent dans l'angoisse – aux abords de sites industriels. Au lieu de raboter l'effort de la solidarité nationale, il y aurait plutôt lieu de le renforcer.

Je terminerai sur la sécurité maritime. Il n'y a pas que la Manche et le Finistère, monsieur Besselat. *L'Abeille Languedoc* ayant quitté La Rochelle, le golfe de Gascogne se retrouve particulièrement démuné. Certes, il y a des priorités et le Gouvernement a été mis devant le fait accompli par son homologue britannique. Il reste qu'entre Brest et La Corogne, il n'y a plus de moyens de secours dans le golfe de Gascogne. En 2009, *l'Abeille Languedoc* était allée secourir un méthanier, le *Provalys*, alors que *l'Abeille Flandre* était mobilisée dans la région de Brest et que les Espagnols n'étaient pas en mesure d'intervenir. La solution actuelle ne peut donc pas perdurer. Il se dit qu'il en existerait une qui permettrait de mutualiser les moyens entre le centre d'essais des Landes de la

DGA, qui affrète un JIF Xplorer que l'on pourrait remplacer par un Argonaute afin d'assurer la sécurité dans le golfe de Gascogne. Qu'en est-il ?

M. Jacques Le Nay. Le programme des interventions territoriales de l'État (PITE) relève du ministère de l'intérieur mais il concerne un programme d'action hautement environnemental, portant aussi bien sur la filière bois dans le Morvan que sur le Marais poitevin, le plan chlordécone ou l'amélioration de la qualité de l'eau en Bretagne, lequel prend désormais en compte le problème des algues vertes. Le PITE a de vraies vertus, notamment la fongibilité des crédits. Je souhaite donc m'assurer qu'il sera maintenu.

D'autre part, les maires se voient de plus en plus imposer des règles strictes en matière de développement et d'urbanisme. Il semble que les antennes de téléphonie mobile échappent à leur compétence en matière d'autorisations. Le confirmez-vous ?

M. Bertrand Pancher. Travailler sur ce projet de budget a été quasiment une mission impossible. Je forme donc le vœu que nous soyons avertis dès à présent des chausse-trapes que nous ne manquerons pas d'y découvrir, comme ce fut le cas l'an dernier. Car, si nous, les députés de la commission, nous nous étions mobilisés il y a quelques jours sur la responsabilité sociale et environnementale (RSE), nous n'aurions pas abouti à ce psychodrame...

Ma première question concerne les investissements d'avenir. Un milliard d'euros sont consacrés à la ville durable ; des projets d'écoquartiers ont été lancés. Un second appel d'offres est en cours. Ces crédits seront-ils suffisants ? Puis-je suggérer de les augmenter de quelques dizaines de milliers d'euros afin de financer des campagnes de publicité dans les villes qui oublient de mentionner que leurs travaux sont réalisés grâce au Grenelle de l'environnement ?

En ce qui concerne la prévention des risques, nous n'accepterons plus aucune remise en cause des crédits d'impôt. Nous ne pouvons prendre le risque d'un nouvel AZF ; or les particuliers n'ont pas les moyens de s'engager dans des opérations de rénovation. Nous avons du mal à oublier les amendements déposés en séance de nuit l'an dernier...

Nous nous félicitons des initiatives prises avec le crédit d'impôt développement durable et l'éco-PTZ. Il y a un vrai rattrapage en matière de rénovation des bâtiments anciens, mais celui-ci reste en deçà des objectifs. Aussi aimerais-je connaître vos objectifs annuels de rénovation des bâtiments anciens pour 2012 et les années suivantes.

Enfin, monsieur le ministre, quand la taxe poids lourds sera-t-elle mise en œuvre ? Nous l'attendons avec impatience !

Deux sujets n'ont pas encore été évoqués : la formation continue, sachant que les tables rondes sont maintenant achevées, et la mobilisation de la biomasse, qui représente la moitié des objectifs du Grenelle en matière d'énergies

renouvelables. La première expérimentation – conduite dans le Massif central – ne s'étant pas révélée concluante, est-il envisageable d'en soutenir de nouvelles ?

Mme Geneviève Gaillard. Je ne suis pas convaincue que la biodiversité soit une priorité du Gouvernement. Quels sont le rôle et les moyens de la *task force* annoncée par Mme la ministre le 19 mai ?

Quels moyens d'accompagnement seront mis en place pour les trames verte et bleue au niveau territorial ? Le Comité national des trames verte et bleue est maintenant installé. De quels moyens disposeront les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) pour assurer leur mission d'animation ? Le ministère de l'agriculture s'investit-il dans cette démarche ? C'est important, car l'agriculture a un rôle à jouer dans la reconquête de la biodiversité.

Le Conseil économique, social et environnemental a rendu dernièrement un avis sur la biodiversité. Lesquelles des mesures évoquées vous paraissent-elles les plus urgentes, et allez-vous les mettre en œuvre ?

S'agissant de la recherche, faites-vous en sorte que la biologie moléculaire, qui a son importance mais qui ne permet pas de former des naturalistes et de progresser dans les inventaires, ne soit pas systématiquement privilégiée ?

Quand disposerons-nous du rapport Sainteny ? J'ai entendu dire que Mme la ministre avait quelque idée des mesures fiscales à bannir pour leur caractère défavorable à l'environnement et à la biodiversité. Pourrait-elle nous indiquer lesquelles ?

Enfin, le ministère s'intéresse-t-il à un moyen de transport d'avenir : le dirigeable ?

Mme Catherine Quéré. Je regrette que Mme la ministre soit passée si vite sur les agences de l'eau. Les problèmes relatifs à l'eau – irrigation, retenues de substitution, pollution des rivières, zones de captage – sont en effet immenses dans un certain nombre de nos territoires – dont le mien. Malgré cela, la trésorerie des agences de l'eau sera ponctionnée de 55 millions d'euros, alors même que les défis pour une gestion démocratique et durable de l'eau se multiplient. La France parviendra-t-elle dans ces conditions à respecter l'objectif de bon état des eaux d'ici à 2012 ?

M. Olivier Dosne. Le budget alloué à la direction des routes d'Île-de-France (DIRIF) a fortement diminué dans le projet de loi de finances pour 2011, conséquence directe de la réduction de 27 % des crédits de l'État affectés à l'action « *Entretien et exploitation du réseau routier national* ». Cette réduction est d'autant plus préoccupante que ces crédits contribuent également à assurer la viabilité hivernale de ce réseau – nous nous souvenons tous de l'hiver 2010. La mission d'information relative à l'analyse des causes des accidents de la

circulation et à la prévention routière, dont je suis membre, a beaucoup travaillé sur la qualité des revêtements, indispensable à la sécurité et au bien-être de nos concitoyens.

En tant que maire et professionnel de santé, je suis également très sensible aux problèmes du bruit et du traitement des eaux pluviales. J'ajoute que ma circonscription est le siège du plus grand bouchon autoroutier journalier d'Europe, à la jonction de l'A4 et de l'A86, à Joinville-le-Pont et Nogent-sur-Marne. Je me félicite que le budget des transports soit en augmentation. Mais quelles actions concrètes le Gouvernement envisage-t-il pour entretenir et rénover le réseau routier en Île-de-France, en particulier en ce qui concerne les murs anti-bruits brisés ou dégradés ? Les crédits prévus suffiront-ils à répondre à la demande de tous les élus ? À l'heure des économies budgétaires, peut-on espérer un transfert de crédits de l'État pour financer les travaux préventifs indispensables au réseau routier d'Île-de-France ?

M. Frédéric Cuvillier. Il est tout aussi difficile d'aborder la discussion en commission que d'avoir accès aux documents nécessaires pour la préparer. Voyez dans quelles conditions nous travaillons, interrogeant un ministre qui n'est plus là, et contraints de faire la synthèse dans des domaines particulièrement vastes !

Mme la ministre s'est réjouie que les objectifs de la RGPP soient atteints dans son ministère. Dans le même temps, elle a insisté sur la nécessité de la recherche. Je me bornerai à constater que les moyens alloués à cette dernière – notamment en matière d'énergies de substitution telles que les énergies marines – font défaut. Alors que les enjeux sont majeurs, que des pôles de compétitivité se sont constitués, nous ne voyons pas la traduction du soutien public de ces politiques, qu'il s'agisse de l'énergie hydrolienne, de l'énergie thermique des mers ou du dessalement de l'eau de mer.

J'espère par ailleurs que ce n'est pas par manque de moyens que l'on s'apprête à retenir un nouveau périmètre de parc naturel marin parmi les plus petits qui soient – je veux parler de la Somme et de la mer d'Opale. Nous verrons si la cohérence environnementale est au rendez-vous.

Monsieur le ministre, votre prédécesseur nous avait annoncé un plan ambitieux pour le ferroviaire, qui portait sur 7 milliards d'euros et incluait un volet ferroviaire portuaire, dont nous n'avons plus trace. Vous avez annoncé une somme de 57 millions d'euros pour les ports, ce qui permet au plus de financer 500 mètres de quais, au moment même où tous nos concurrents internationaux et européens prennent une avance considérable dans le domaine des transports maritimes. La conduite de la réforme portuaire et le désenclavement de l'ensemble de nos ports méritent davantage, surtout lorsqu'on martèle le slogan que la France est la deuxième puissance maritime mondiale !

M. le président Serge Grouard. Votre remarque est un peu injuste : nous auditionnons régulièrement les ministres, qui se prêtent volontiers à nos

demandes. Quant à consacrer davantage de temps à nos débats, j'y suis tout à fait favorable, pourvu que chacun s'applique à arriver à l'heure et veuille bien avoir la courtoisie d'écouter la réponse des ministres à ses propres questions.

M. Michel Havard. J'adresserai par écrit à Mme Kosciusko-Morizet les questions que je souhaitais lui poser.

En ce qui concerne les transports, je salue l'effort fait par le Gouvernement pour maintenir le niveau des crédits de l'AFITF, en attendant la taxe poids lourds.

La réforme portuaire a permis de rouvrir un certain nombre de ports au trafic. Vous ne serez pas surpris qu'en tant qu'élu lyonnais je m'intéresse plus particulièrement à celui de Marseille. Pour développer le transport fluvial sur le Rhône, il faut en effet que le verrou de Marseille saute. Pouvez-vous nous dire ce qu'il en est ? Les perspectives d'augmentation du trafic sont-elles de nature à permettre ce développement du transport fluvial ?

Ma deuxième question porte sur les déclassements qui sont en projet pour des autoroutes urbaines – notamment au cœur de Lyon. Ils nécessitent en effet des alternatives et des voies de contournement. Je souhaitais attirer votre attention sur cette problématique, afin que nous puissions travailler à un schéma autoroutier de contournement des grandes agglomérations.

M. Philippe Tourtelier. Je regrette la réfaction des crédits de 600 millions d'euros évoquée par Jean-Paul Chanteguet, qui conduit à opposer à propos de l'amélioration du bâtiment les programmes qui s'échelonnent dans le temps et les rénovations lourdes, alors que les deux sont complémentaires.

Ma deuxième remarque concernera le financement des mesures des PPRT. Vous le savez, le projet de loi de finances ne prévoit pas que la part de l'État revienne à 40 %. Par conséquent, les particuliers auront à leur charge 40 % des travaux. Or c'est impossible. Le préfet leur imposera donc de faire réaliser des travaux, sous peine d'être tenus pour responsables en cas de problème. C'est un scandale ! De nombreux amendements visant à restaurer la part de l'État à 40 % vont être déposés. Le Gouvernement les soutiendra-t-il ?

J'apprécierais une réponse écrite de Mme la ministre sur le point suivant : pour un grand nombre de sites, il peut être plus avantageux de subventionner le changement de *process* que les risques diffus. Je pense par exemple au site de Jarrie, qui produit du chlore à Grenoble : l'État y a subventionné jusqu'à 40 % le changement de *process*, ce qui a permis d'annuler les risques alentour. La loi ne permet certes pas de systématiser le bilan risques-avantages, mais les services de l'État pourraient agir en ce sens dans certains secteurs.

Je suis également preneur d'une réponse écrite à ma dernière question. Une délégation d'entreprises d'énergie solaire bretonnes a été reçue en juillet par

le cabinet de la ministre, qui lui a proposé un moratoire fiscal et social. Depuis, nous sommes sans nouvelles. Serait-il possible d'obtenir un calendrier ?

M. Jean-Marie Sermier. Je salue le volontarisme dont ce budget fait preuve en matière de transport ferroviaire. Il permet un rééquilibrage entre les différents modes de transport, grâce à deux leviers : un concours de 2,5 milliards d'euros à RFF destiné à améliorer et à entretenir le réseau existant, et un budget de l'AFITF consacré aux deux tiers aux infrastructures de LGV, ce qui permettra la mise en chantier simultanée de trois lignes nouvelles.

Les études concernant le TGV de la branche sud – Rhin-Rhône – aboutiront-elles au cours de l'année 2012 ?

Ma deuxième question concerne un enjeu moins important en termes de développement économique, mais crucial en termes de sécurité, puisqu'il permettrait de sauver plusieurs vies chaque année : où en est le programme de suppression des passages à niveau ?

M. Christophe Bouillon. J'ai entendu avec intérêt Mme la ministre évoquer l'abondement de la ligne dédiée à la résorption des points noirs bruit. J'ai déposé récemment avec mon collègue Philippe Meunier un rapport d'information sur le bruit, qui préconise notamment un abondement significatif du fonds de résorption des points noirs. Il nous faut être plus dynamiques dans l'abondement de ce fonds : si nous continuons sur la même lancée, nous ne résorberons pas l'ensemble des points noirs avant cinquante ans !

Nous avons évoqué tout à l'heure la question de l'efficacité énergétique. Mme la ministre a salué le travail de Philippe Pelletier pour le plan Bâtiment Grenelle. Je regrette cependant qu'il n'existe pas d'aide pour les bâtiments communaux, qui représentent une surface significative.

Par ailleurs, il existe un nœud de complexité, celui des contrats de performance énergétique. Le rapport Ortega a fait un certain nombre de propositions pour rendre cette démarche plus simple et plus accessible, notamment aux petites collectivités. J'aimerais vous entendre sur ce point.

M. Philippe Boënnec. Permettez-moi d'évoquer à mon tour les énergies marines.

Quid de l'éolien offshore, des éoliennes flottantes, des recherches en cours sur l'énergie de la houle ?

Je pense également à l'énergie osmotique. Même si l'on en parle peu, c'est là que réside l'avenir de l'énergie.

J'aimerais également vous entendre sur les bateaux du futur, car plus ceux-ci seront performants, moins ils consommeront d'énergie.

Est-il prévu d'amplifier la politique des autoroutes de la mer, qui fonctionne plutôt bien ?

Quand le Conseil national de la mer et des littoraux sera-t-il mis en place ?

Élu d'une circonscription proche de l'estuaire de la Loire, j'appellerai enfin de mes vœux un plan d'aménagement de l'ensemble des estuaires, comportant bien sûr un volet développement durable, mais aussi un volet économique et social – je pense en particulier au développement de l'emploi.

M. Philippe Duron. Avec 2,5 milliards d'euros, les crédits de RFF restent stables par rapport à 2010. Or la feuille de route de l'établissement public est ambitieuse : il faut tout à la fois régénérer le réseau, construire des lignes nouvelles et porter une dette de 27 milliards d'euros, qui devrait croître encore avec la mise en chantier des quatre lignes de LGV et que certains experts estiment à environ 60 milliards d'euros à l'horizon 2025. Confirmez-vous ce chiffre ? Une telle dette est-elle supportable ? Alors qu'en Allemagne la dette ferroviaire ne peut excéder 50 % du chiffre d'affaires du système ferroviaire, la nôtre nous coûte près de 20 milliards par an. Au moment où Moody's met la France sous surveillance, ne vaudrait-il pas mieux stabiliser cette dette, voire engager sa réduction ?

M. Daniel Paul. Je partage les propos de M. Tourtelier sur les PPRT.

Un document publié récemment place les ports français dans la mauvaise partie du classement. On peut certes arguer que la réforme portuaire ne porte pas encore ses fruits, mais je crois plutôt qu'on a pris le problème à l'envers. On a oublié qu'un port est d'abord un lieu où l'on passe – ou fait passer de la marchandise – et que, derrière, il y a un *hinterland* qui doit être organisé, avec des infrastructures ferroviaires, fluviales, routières et maritimes. C'est précisément ce dont manquent nos ports. Or leurs concurrents – Anvers, Rotterdam, mais aussi Gênes, Barcelone ou Algésiras – ont trouvé des solutions bien plus rapides, alors qu'ils partaient de plus loin. Bref, nous avons un retard considérable à rattraper. Quelle est votre analyse ?

Quelle est d'autre part la politique du Gouvernement en matière de protection de nos navires qui passent au large de côtes réputées dangereuses, comme celles de la Somalie ? Je reçois des syndicats de marins. Certains d'entre eux souhaiteraient être armés, d'autres être accompagnés de façon permanente. Quelle est votre position ?

J'en viens aux infrastructures de transport. Le schéma national des infrastructures de transport (SNIT) a fait l'objet de débats avant l'été – j'ai moi-même participé à plusieurs travaux de la commission des finances sur le sujet. Les rapporteurs ont mis en évidence une insuffisance des financements. D'autres financements ont-ils été envisagés depuis ? Que pensez-vous du débat qui a eu lieu entre le président de la SNCF et celui de RFF sur l'erreur qu'aurait constituée la séparation en deux entités il y a quelques années ?

Par ailleurs, la dette de RFF et de la SNCF va devenir insoutenable à court terme.

Enfin, les difficultés du fret ferroviaire vont exiger des mesures de sauvegarde. Il s'agit de mettre les voies ferrées sous protection, afin d'éviter les suppressions de voies – autrement dit, le retrait des rails – qu'on a pu observer dans le passé. On sait en effet que, dès lors que les rails ont été retirés, ils ne sont plus remis.

M. le ministre. Je confirme la réduction de 53 millions des crédits de l'AFITF, monsieur Bono. Dans le cadre du milliard d'euros d'économies, nous ramenons en effet le montant de la subvention exceptionnelle qui compense le retard de la redevance éco-taxe poids lourds de 149 à 96 millions d'euros. La hausse des redevances radar constatée à la fin de l'été aurait constitué un effet d'aubaine pour l'Agence, alors que nous avons calculé le montant total de ses dépenses au plus juste, compte tenu des engagements pris sur les grandes infrastructures, mais aussi sur les contrats de plan État-régions (CPER) et les programmes de modernisation des itinéraires routiers (PDMI). Nous neutralisons donc 45 millions de recettes supplémentaires pour contenir la capacité d'engagement de l'AFITF.

S'agissant de la sécurité maritime en Manche, le problème vient des Britanniques. Leur ministre des transports vient de changer. Je vais donc renouveler la démarche, mais je ne suis guère optimiste. Le Gouvernement français a tiré immédiatement les conséquences de la décision des Britanniques en affectant l'*Abeille Languedoc* à la surveillance du détroit de la Manche, mais c'est une solution à court terme. La sécurité maritime est un enjeu européen : aucun État ne devrait pouvoir s'en désintéresser. J'ai saisi la Commission européenne et suis favorable à la tenue d'un Conseil des ministres des transports sur ce sujet début 2012.

Le plan fret est financé à la fois sur les lignes budgétaires « *Autoroutes ferroviaires* » et « *Transports combinés* » et par l'AFITF. Nous venons par exemple d'achever l'enquête sur le contournement nord de Lyon, et nous lancerons celle sur le contournement de Serqueux-Gisors l'an prochain.

Le financement des PPRT pose deux questions. La première est celle du cofinancement par l'État, les industriels et les collectivités locales des mesures foncières, ou des investissements de réduction des risques lorsqu'ils sont moins onéreux. Nathalie Kosciusko-Morizet vous proposera dans les semaines qui viennent un amendement instaurant, après une concertation conduite par le préfet, un financement réparti forfaitairement par tiers entre l'État, les industriels et les collectivités si les acteurs n'ont pas débouché eux-mêmes sur une convention. La seconde question est celle de l'aide au renforcement du bâti imposé aux riverains. À ce jour, la seule intervention encadrée par la loi est celle d'un crédit d'impôt, dont le taux s'élève actuellement à 30 % – avec un plafond sans doute un peu bas dans certains cas. Il est difficile de relever ce taux, même si je conviens que le

crédit d'impôt concerne surtout des ménages peu aisés et que l'impact financier est limité.

Toujours en ce qui concerne les PPRT et le crédit d'impôt pour les riverains, le ministère plaide pour la stabilité de l'aide aux riverains. Des amendements ont été déposés par certains parlementaires. Nous en discuterons, sachant que les collectivités et les industriels classés Seveso doivent aussi participer au débat et au financement.

S'agissant des antennes de téléphonie mobile, le débat est en cours. Le Conseil d'État pourrait en effet juger que seul le ministre de l'industrie a le pouvoir de s'opposer au montage ou au démontage d'une antenne. Le Gouvernement lance par ailleurs des travaux pour améliorer nos connaissances en la matière. Il s'agit notamment de voir s'il est possible de réduire les émissions sans détériorer les communications.

Les crédits des PITE diminuent en effet sur certains des sujets traités, où les besoins sont désormais moindres, mais des investissements importants sont consentis sur d'autres – je pense aux algues vertes, avec un plan de 140 millions d'euros financé à 50 % par l'État et par les collectivités locales.

J'en viens à la « ville durable ». Le programme Écocités est adossé aux crédits du grand emprunt : un milliard d'euros de crédits lui sont réservés, dont 200 millions pour les transports en commun en site propre et 800 millions à répartir entre 13 écocités. Je soutiens votre proposition de mieux identifier les sources de financement : nous montrerons ainsi que le Grenelle avance ! Un deuxième appel d'offres est en cours pour sélectionner de nouvelles écocités. Les clubs d'écoquartiers rassemblent aujourd'hui plus de 400 collectivités.

L'objectif de rénovation des bâtiments anciens est de 400 000 par an pour le logement social, et de 150 000 rénovations lourdes pour le logement privé. Pour les éco-PTZ, nous privilégions l'efficacité de la dépense publique, d'où une réforme du dispositif.

Si le dirigeable est admis dans les procédures de l'aviation civile sans discrimination, madame Gaillard, il se développe seulement sur le transport de niches, en raison de problèmes tenant à la sécurité et à la sensibilité aux conditions météo, mais aussi de son coût. Pour être honnête, je ne pense pas qu'il fasse aujourd'hui l'objet de réflexions dans mon ministère.

Nathalie Kosciusko-Morizet vous répondra en détail sur la biodiversité et les trames verte et bleue. Je note que 15 millions d'euros sont inscrits au programme 113 pour la mise en œuvre de la stratégie nationale sur la biodiversité (SNB). Deux appels à projets feront l'objet d'une décision d'attribution dans les prochaines semaines ; trois sont en cours de lancement. Le ministère de l'agriculture participe activement à la démarche.

J'informe Mme Quéré, qui déplore la diminution des crédits des agences de l'eau, que nous proposons un prélèvement de 55 millions sur le fonds de roulement Écophyto de l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA), qui augmente depuis 2009 et dont le montant devrait dépasser les 70 millions d'euros fin 2012. Nous ne cherchons pas à réduire les capacités d'action du programme Écophyto, mais à maîtriser les dépenses des agences. En contrepartie du prélèvement, les agences devront donc contribuer plus que prévu à ce programme sur la période 2013-2018. Cette réduction de leurs dépenses est intégrée au milliard d'économies.

Il est un peu tôt pour tirer un bilan de la réforme portuaire. Non seulement elle ne s'applique que depuis quelques mois, mais nous ne l'avons jamais présentée comme une panacée : c'est un instrument pour le développement des ports. Je rappelle que 150 millions d'euros sont affectés aux ports, auxquels s'ajoute une enveloppe de 174 millions dans le cadre du plan de relance portuaire. J'ai participé la semaine dernière au Sénat au débat sur la réforme portuaire ; je note que le rapport de Charles Revet a été adopté à l'unanimité des groupes. J'ai rencontré hier la Fédération nationale des travailleurs portuaires (FNTP) CGT, dont le discours est loin d'être absurde. Nous avons fait les réformes de structure. Il faut maintenant donner la priorité à l'aménagement de l'*hinterland* et à l'intermodalité.

La desserte ferroviaire du port de Marseille sera ainsi améliorée à partir de 2012, monsieur Havard. Le Serqueux-Gisors sera remis en service au Havre – là aussi, les travaux démarreront en 2012. Je rencontrerai prochainement le préfet des Bouches-du-Rhône pour évoquer le développement territorial du port de Marseille, dont une partie des terres sont protégées. Il s'agit de concilier le développement économique du port et les protections environnementales. Je rappelle enfin que les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) ont été créés à la Rochelle, au Havre et à Dunkerque, et que les ports ont la propriété de leur réseau ferroviaire – sur lequel ils investissent.

S'agissant de la dette de RFF, je n'ai jamais entendu le chiffre de 60 milliards d'euros, même dans les prévisions les plus pessimistes. Il reste qu'elle dépasse aujourd'hui les 30 milliards et devrait augmenter – légèrement – dans les deux ou trois prochaines années. J'ai ouvert ce matin la deuxième journée des Assises du ferroviaire : nous sommes tous conscients qu'il faut trouver une solution. Le contexte actuel suffit cependant à nous interdire d'envisager un système identique à celui de nos voisins Allemands. En revanche, les crédits sont suffisants pour financer l'effort d'amélioration du réseau ferroviaire, puisque nous passons de 500 kilomètres rénovés par an à plus de 1 000 sur les trois prochaines années.

Jean-Marie Sermier m'a interrogé sur le plan de sécurisation des passages à niveau. Je redis que 95 % des accidents sont dus à l'inattention ou au non-respect de la signalisation. Tout donne d'ailleurs à penser que c'est ce qui s'est produit dans l'accident de Saint-Médard-en-Jalles. Dix-sept des vingt mesures du

plan présenté en 2008 à la suite de l'accident d'Allinges sont entièrement mises en œuvre à ce jour. L'État dresse actuellement avec RFF un bilan de ce plan : les crédits de l'État consacrés à ces opérations sont passés de 6,6 à 31 millions d'euros par an en moyenne sur la période 2006-2010 ; 650 passages à niveau ont été supprimés, tous réseaux confondus, et la sécurisation de 120 autres doit être améliorée. Sans vouloir polémiquer, je note que la signalisation à Saint-Médard-en-Jalles avait été refaite, mais je ne suis pas sûr que les travaux prévus par certaines collectivités aient été réalisés.

L'abondement du fonds de résorption des points noirs du bruit, créé par le Grenelle, sera poursuivi sur la même lancée en 2012, et sans doute en 2013. Un effort sera demandé aux autoroutes concédées. L'État prendra sa part sur les routes nationales *via* le budget des transports et celui de l'AFITF. Il est difficile de faire mieux, mais du moins cet effort est-il mené dans la durée.

Le bateau du futur est une priorité du grand emprunt.

Quant aux autoroutes de la mer, leur succès dépasse les prévisions. Après Nantes-Gijón, nous entamons les démarches pour en ouvrir une deuxième sur cette façade maritime.

La taxe poids lourds entrera en application mi-2013.

45 millions d'euros ont été redéployés cette année en faveur de l'entretien routier, et 45 millions seront consolidés en 2012, soit un effort supplémentaire de 90 millions sur deux ans.

M. le président Serge Grouard. Je vous remercie pour la précision de vos réponses.

II.— EXAMEN DES CRÉDITS

La commission a examiné pour avis, au cours de sa réunion du 26 octobre 2011, sur les rapports pour avis de MM. Jean-Yves Besselat, Jean-Claude Fruteau et Martial Saddier, les crédits de la **mission** « *Écologie, développement et aménagement durables* » relatifs aux transports.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur pour avis. Je serai d'autant plus bref que les crédits des affaires maritimes, dont je suis chargé de l'examen, ont fait l'objet d'un long débat lors de l'audition des ministres la semaine dernière. Je voudrais simplement signifier que j'émetts un avis positif sur ce projet de budget, et ce pour trois raisons.

D'abord, les crédits d'investissement consécutifs à la réforme portuaire sont bien présents, notamment ceux promis à travers les contrats de projet État-région.

Ensuite, je constate qu'un effort supplémentaire est consenti en faveur de la sécurité maritime, non seulement pour poursuivre la modernisation des CROSS, mais aussi pour assurer la protection de la navigation en Manche et en mer du Nord.

Enfin, un accord a été trouvé sur le financement du site havrais de l'École nationale supérieure de la marine marchande, nouvel établissement ayant vocation à former des ingénieurs, qui sera aussi installé dans d'autres villes dont Marseille.

Ces constatations me conduisent à délivrer un avis favorable aux crédits des affaires maritimes.

M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur pour avis. Nous examinons les crédits des transports aériens, retracés dans le budget annexe « *Contrôle et exploitation aériens* », qui contient, depuis 2009 et la suppression du programme « *Transports aériens* », l'ensemble des crédits de ces transports.

Les dotations demandées pour 2012, qui s'inscrivent dans le cadre de la programmation triennale 2011-2013, s'élèvent à 2 217 millions d'euros en autorisations d'engagement et à 2 205 millions d'euros en crédits de paiement, soit 4 millions de plus que les crédits de 2011. Cet accroissement est lui-même dû au transfert de 40 équivalents temps plein travaillé depuis le budget général vers le budget annexe, afin d'assurer, outre-mer, le regroupement des moyens du service national d'ingénierie aéroportuaire.

En 2012, il est prévu de supprimer 149 emplois, cette réduction des effectifs devant dégager des marges de financement en vue de la mise en œuvre des programmes stratégiques du « Ciel unique » européen, la constitution du bloc d'espace fonctionnel Europe Centrale, le FABEC, qui constitue le volet organisationnel de l'intégration européenne des services de navigation aérienne et

la création de l'entreprise commune, SESAR, qui vise, elle, à développer un nouveau système de navigation aérienne, permettant d'assurer la fluidité du trafic aérien à l'horizon 2020.

Le budget annexe est alimenté par le produit de nombreuses redevances, les redevances de navigation aérienne en métropole, la redevance océanique créée en 2010 pour l'Outre-mer et les redevances de surveillance et de certification. Il est également alimenté par une certaine quotité de la taxe de l'aviation civile, fixée par la loi de finances pour 2012 à 80,91 % de l'ensemble, le reste allant donc au budget général. Il est malheureusement financé enfin par un recours croissant à l'emprunt.

Cette situation d'endettement, dénoncée depuis plusieurs années, notamment par le Cour des Comptes, n'est pas saine, quand on observe qu'une partie de l'emprunt est consacrée aujourd'hui à des dépenses de fonctionnement.

Le budget annexe correspond à quatre programmes : les programme 613 « *Soutien aux prestations de l'aviation civile* », qui constitue le programme support de ce budget. La DGAC a lancé, en 2007, un plan de modernisation des fonctions support, mais il apparaît que le rétablissement financier du budget annexe ne peut passer que par son désendettement.

Le programme 612 « *Navigation aérienne* » ensuite retrace les activités de la Direction des services de la navigation aérienne ; c'est lui qui prévoit le financement des programmes d'investissement réalisés dans le cadre de l'intégration communautaire des activités de navigation aérienne.

Le programme 614 « *Transports aériens, surveillance et certification* » regroupe diverses activités, touchant notamment au développement durable, à la sûreté et au financement du Bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA) pour la sécurité de l'aviation civile.

Enfin le programme 611 « *Formation aéronautique* » finance la subvention pour charges de service public de l'ENAC, l'Ecole nationale de l'aviation civile, qui a récemment fusionné avec le SEFA, le Service d'exploitation de la formation aéronautique.

Tous ces financements sont intéressants et utiles, mais nous buttons vraiment sur la question de l'endettement du budget annexe. D'autant qu'il existe trois vrais sujets de préoccupation : la fragilité de la reprise du trafic, la concurrence des compagnies du Golfe, les incertitudes enfin de la politique du développement durable.

On a assisté à une véritable reprise du trafic aérien en 2010, puis dans les premiers mois de 2011, après une crise très sensible, qui s'était traduite par une diminution, en 2009, de 15 % du trafic mondial frappant prioritairement les activités cargo. La hausse s'est poursuivie à hauteur de + 6 %, pour 2011, en dépit

de ces événements à impact négatif pour le trafic aérien, qu'auront constitué le tsunami au Japon en mars et les révoltes dans les pays arabes depuis le printemps.

En 2012, les incertitudes paraissent pourtant beaucoup plus fortes. Depuis le mois de juin, on observe, en effet, une baisse pour le fret qui est, en général, un signe avant-coureur de crise. La compagnie *Air France-KLM* a certes connu, de la même façon, une forme de « rebond », notamment au premier semestre 2011, mais elle n'a, en réalité, récupéré que 50 % des pertes qu'elle avait enregistrées, les années précédentes. Son résultat d'exploitation reste au niveau de l'équilibre, ce qui demeure insuffisant pour préparer véritablement l'avenir. L'environnement économique lui-même n'est d'ailleurs pas favorable aux compagnies européennes, avec la crise financière du mois de juillet et la croissance du prix des carburants.

Le redémarrage est donc très fragile et une croissance tout à fait incertaine dans l'avenir, ce qu'ont confirmé récemment les prévisions de l'IATA pour les compagnies européennes.

Deuxième sujet de préoccupation, la concurrence que font aux compagnies traditionnelles, les « compagnies du Golfe », Emirates, Etihad, Qatar Airways. Ces compagnies ont connu une progression de leur trafic de 50 % en 3 ans. Témoinnant d'un vrai dynamisme, disposant de positions géographiques favorables, les compagnies du Golfe ne disposent pas de réel marché intérieur. Mais elles savent prendre des parts de marché aux Européens, à *Air France* en particulier, en Asie, en constituant des *hubs* permettant de contourner, pour les vols long-courrier, les grands aéroports d'Europe. Cette concurrence est, d'une certaine façon, déloyale car les compagnies du Golfe bénéficient d'avantages comparatifs importants par rapport à nos compagnies, en termes fiscaux, sociaux ou de coûts d'accès aux aéroports. Que faire dès lors ? Les contre-offensives constituent autant de gageures et il semble que la conclusion d'alliances avec des compagnies asiatiques et africaines soit la voie la plus prometteuse.

Il nous faut en tous cas trouver des réponses rapides à ce phénomène de captation des flux de correspondance, qui est grave pour nos compagnies et nos aéroports.

Un dernier point de préoccupation concerne les questions environnementales, celles qu'a prioritairement en charge notre commission. Je pense particulièrement aux dotations de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, l'ACNUSA, inscrites désormais au programme 217 lequel relève du ministère de l'écologie, de développement durable, des transports et du logement lui-même. Les crédits de personnel et de fonctionnement de l'Autorité n'évoluent pas, malgré les demandes exprimées notamment dans la discussion budgétaire pour 2011 et alors que l'ACNUSA dispose aujourd'hui de nouvelles compétences importantes en matière de pollution atmosphérique. Cette situation ne paraît pas conforme aux engagements essentiels que nous avons pris dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Il faut d'ailleurs s'interroger aussi sur l'état de la coopération entre Européens qui est depuis longtemps essentielle à un succès

véritable de la politique de lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires, notamment pour la question des vols de nuit.

Pour cet ensemble de raisons et, malgré quelques éléments d'appréciation positifs, je propose à la Commission de donner un avis défavorable à l'adoption des crédits du budget annexe « *Contrôle et exploitation aériens* » pour 2012.

M. Martial Saddier, rapporteur pour avis. Au sein de la mission budgétaire « *Écologie, 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* » (IST), les crédits demandés au titre de 2012 se stabilisent à environ 4,3 milliards d'euros, 85,5 % de ce montant, soit 3,6 milliards, étant consacrés aux infrastructures de transports collectifs et ferroviaires, 7,7 % - 330 millions - à l'entretien et à l'exploitation du réseau routier national et 3,16 %, soit environ 135 millions, aux infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires.

En ce qui concerne le programme 207 « *Sécurité et circulation routières* », la dotation globale s'établit à 56,2 millions d'euros, répartis à parts équivalentes entre le budget de communication et de pilotage interministériel de la politique de sécurité routière et les différents programmes d'éducation routière.

Comme les précédents budgets « *Transports* » de la législature, celui-ci s'inscrit dans la continuité de la démarche du Grenelle de l'environnement puisqu'il est marqué par une volonté de rééquilibrage et de complémentarité entre les différents modes de transport. Même s'il semble difficile à atteindre, l'objectif reste en effet de faire diminuer la part du transport routier et du transport aérien, au bénéfice des modes moins polluants que constituent les voies fluviales et maritimes et le transport ferroviaire.

À ce titre, c'est un programme d'ampleur exceptionnelle de déploiement de nouvelles lignes à grande vitesse (LGV) qui continuera à s'appliquer au cours des prochaines années, avec, en particulier la fin de la LGV Est européenne – pour une mise en service en 2016 -, la LGV Tours-Bordeaux et la liaison Le Mans-Rennes. Très attendu, le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier sera également engagé.

En matière de transports collectifs en site propre (TCSP), les deux appels à projets successifs permettent d'envisager le financement de plus de 120 projets, auxquels l'État apporte son concours dans près de 80 agglomérations.

800 millions d'euros seront consacrés à la rénovation du réseau des voies navigables et 700 millions, par le biais de l'AFITF - sur la situation financière de laquelle je reviendrai, à la modernisation des itinéraires routiers et des voies ferrées dans le cadre de contractualisations avec les collectivités territoriales. Suite à la dégradation du linéaire routier liée aux hivers particulièrement rudes des

dernières années, les crédits d'entretien des routes augmentent de 50 millions d'euros par rapport à l'exercice 2011 et le programme de sécurisation des tunnels se poursuit.

Comme l'a exposé Thierry Mariani la semaine dernière, dans le cadre du contrat de performance 2008-2012 entre l'État et RFF, 2,5 milliards d'euros seront apportés pour financer l'utilisation du réseau ferré national pour les trains de fret, les TER et les trains nationaux classiques dont l'État est devenu autorité organisatrice en 2011. Cette dotation contribuera à l'équilibre du gestionnaire d'infrastructure et lui permettra de tenir l'objectif de renouveler environ 4 000 kilomètres de voies. Bien entendu, et ce point avait fait l'objet d'une précédente audition des ministres et des présidents de la SNCF et de RFF par notre commission, on ne peut ignorer l'impact que risquent d'avoir ces travaux sur le fonctionnement des lignes, avec la mise en place du cadencement à la mi-décembre. Compte tenu du retard accumulé dans la régénération du réseau, cet effort semble cependant indispensable et les désagréments qui en résulteront devront être assumés.

Je précise que le modèle de financement global du ferroviaire est actuellement en débat au sein des « Assises du Ferroviaire », lancées par la ministre en septembre et auxquelles j'ai l'honneur de participer. Comme vous l'avez sans doute lu dans la presse, la question des frontières entre la SNCF, en tant qu'opérateur historique d'un marché désormais ouvert à la concurrence, et RFF, en tant que gestionnaire d'infrastructure non intégré, est, entre autres sujets, rouvert régulièrement.

Comme je l'avais annoncé, je reviens d'un mot sur la situation financière de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), qui reste préoccupante. En un peu plus de cinq ans d'existence, l'Agence n'a jamais comblé le décalage entre ses recettes et ses besoins. Même si elle remplit sa mission politique de rééquilibrage des modes et de mise à niveau des réseaux, l'évolution de son « reste à payer » reste problématique, d'autant que la recette attendue de l'écotaxe poids lourds, encore différée jusqu'à mi-2013, n'est pas encore garantie. Malgré les annonces de contributions exceptionnelles de l'État au budget de l'AFITF, sa situation fait que certains parlent d'une « impasse financière » dont il faudra bien sortir un jour.

Pour conclure, je voudrais exprimer un regret et une satisfaction : le regret, c'est que le débat sur le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT), et, en particulier, sur son volet financement, fasse un peu figure de serpent de mer. Si nous avons bien compris qu'il ne s'agissait pas d'un document de programmation fixant des engagements précis, il est tout de même souhaitable que le Gouvernement tienne son engagement de mieux associer le Parlement et l'ensemble des élus locaux à la définition de choix qui engagent l'avenir. La satisfaction, c'est qu'au sein du programme 203 « *Infrastructures et services de transport* », sur lequel porte l'essentiel de mon rapport, les crédits

d'investissement inscrits au titre V augmentent plus que les crédits de fonctionnement du titre III, ce qui va dans le bon sens.

En considération de ces différents éléments, je propose à la commission de donner un avis favorable à l'adoption de ces crédits pour 2012.

M. Maxime Bono. Après un budget 2011 en régression et, de toute façon, très insuffisant, le présent budget marque une stagnation. L'AFITF est sous-dotée, et, d'ici 2013 à 2014, son besoin de financement sera de l'ordre de 14 milliards d'euros alors que ses estimations de recettes n'excéderont pas 11,8 milliards. De surcroît, comme l'a hélas confirmé M. Thierry Mariani, 53 millions seront prélevés sur le budget de l'agence, par application du traitement commun à l'ensemble des opérateurs de l'État de contribution à la réduction des dépenses. Dès lors, la question à poser au Gouvernement est simple : quels sont les projets qu'il envisage d'abandonner ? Et la non couverture à hauteur de plus de 6 milliards d'euros des autorisations d'engagement ouvertes au titre des différents exercices n'est pas de nature à nous rassurer ! Je ne dis pas que ce budget est insincère, mais il est pour le moins improbable et cela nous donne une raison suffisante pour voter contre.

En matière ferroviaire, je cherche encore dans ce budget la traduction de l'Engagement national en faveur du fret ferroviaire de 7 milliards d'euros, annoncé pourtant à grand bruit en septembre 2009. Rien ne semble engagé pour enrayer la spirale infernale dans laquelle RFF est entraîné. Les concours de l'État baissent, les péages augmentent et la dette explose : le blocage du système ferroviaire français me semble donc irréversible.

S'agissant des crédits de personnel du ministère, l'on ne peut que déplorer la disparition quasi-totale d'ingénierie publique concurrentielle. Nos territoires en souffrent et cela représente une perte de savoir-faire importante pour l'État. En ce qui concerne la régulation du cabotage routier illégal, je regrette la disparition des inspecteurs du travail spécialisés dans les transports

M. Yanick Paternotte. L'avis négatif que demande notre collègue M. Fruteau sur les crédits des transports aériens me paraît, au-delà d'un constat objectif, fondé sur deux éléments discutables.

En ce qui concerne les moyens alloués à l'ACNUSA, que notre rapporteur pour avis trouve insuffisants, je rappelle que le Parlement a accru en 2010 les moyens dont dispose l'Autorité lui permettant de faire face à ses nouvelles responsabilités. Par ailleurs, les redevances aéronautiques ont augmenté de 5 % en 2010, ce qui permet de donner des moyens de financement à la DGAC, contrairement à ce qu'estime M. Jean-Claude Fruteau. Je propose donc que notre commission donne un avis favorable à l'adoption des crédits des transports aériens pour 2012.

M. André Chassaigne. Même s'il ne le formule pas nettement, le rapport de Martial Saddier ne peut dissimuler l'échec de la politique de fret ferroviaire

menée dans notre pays. Si l'apport des opérateurs ferroviaires de proximité (OFP), qui ont vocation à prendre 20 % du tonnage transporté, n'est pas négligé, l'effondrement global du trafic de fret SNCF est tel que l'ensemble de l'activité régresse, malgré l'arrivée de nouveaux acteurs. L'échec de cette politique mérite donc d'être mieux souligné et cela justifie notre opposition à ce budget.

J'appelle en outre l'attention de mes collègues sur les charges qui incombent aux régions : c'est pourquoi nous avons déposé un amendement visant à créer un versement transport régional. Je souhaite qu'il puisse être examiné, peut-être dans un autre cadre que notre commission, puisqu'il tend à doter les régions d'une ressource propre, pérenne, dynamique, très utile, en particulier pour le TER. Si l'on ne donne pas aux régions la possibilité de disposer d'une recette nouvelle, elles seront dans l'incapacité de conduire une politique de transports à la hauteur des besoins.

M. Philippe Boënnec. Je souhaiterais juste m'interroger sur la méthode de travail qui consiste à examiner des programmes importants en disposant seulement ce matin des avis budgétaires correspondants sur lesquels nous devons prendre, en quelques minuts, une décision et voter.

M. Philippe Duron. Je partage certaines analyses de notre excellent rapporteur, Martial Saddier, notamment sur l'AFITF et le SNIT, ainsi que l'ensemble des jugements de MM. Maxime Bono et André Chassaigne.

S'agissant de la régénération du réseau routier, je rappelle que l'État a transféré aux départements 30 000 kilomètres de routes nationales pour n'en garder que 12 000 kilomètres non concédés, qu'il a aujourd'hui du mal à entretenir de manière satisfaisante, surtout après les deux hivers précédents. Avec le niveau prévu pour les crédits, il faudrait quinze ans pour renouveler les chaussées. Or, le réseau routier national supporte, sur 2 % du réseau, 25 % de la fréquentation totale et 50 % du trafic de poids lourds, avec l'effet d'érosion des chaussées que cela entraîne. On sait en outre que les chaussées les plus sollicitées doivent être renouvelées en moyenne tous les huit ans. On est loin de pouvoir faire face à cet impératif, comme pour les ouvrages d'art. Il y donc un décalage flagrant et ce défaut d'entretien concerne aussi les ouvrages d'art. Si l'on n'y prend garde, l'effort de rattrapage sera aussi douloureux que celui que l'on connaît aujourd'hui dans le domaine ferroviaire. Dans cet effort de renouvellement, il conviendra d'utiliser de nouveaux matériaux, dans une perspective de développement durable conforme aux engagements du Grenelle de l'environnement.

M. le président Serge Grouard. Ce qui est vrai pour l'État l'est aussi pour certaines collectivités territoriales. Au rythme actuel, il faudrait parfois non pas quinze ans mais cinquante ou soixante ans pour renouveler le réseau routier ! Le problème mérite par conséquent d'être considéré.

M. Antoine Herth. J'appelle l'attention sur la partie de l'avis « *Transports terrestres* » consacrée aux perspectives d'évolution de Voies

navigables de France (VNF). Nous serons prochainement saisis d'un texte de gouvernance de l'établissement public dont je tenais à souligner l'importance. L'opérateur a besoin d'être renforcé et cela constitue l'une des conditions de réussite du transfert modal. Certains ont souligné les limites du fret ferroviaire ; la solution passe aussi par le report sur le mode fluvial.

M. Philippe Tourtelier. S'agissant du fret ferroviaire, je suis encore plus inquiet qu'André Chassaing car il me semble, à la lecture entre les lignes du début de l'avis, que l'une des conséquences tirée de l'échec du fret ferroviaire, c'est l'abandon des objectifs de report modal, ce qui est du reste tout à fait cohérent avec certaines décisions récentes comme le report de l'écotaxe poids lourds, laquelle avait été négociée en 2009 en contrepartie du « cadeau » de 160 millions d'euros en trois ans accordé aux routiers avec la baisse de la taxe à l'essieu. Aujourd'hui, nous avons toujours cet avantage et toujours pas de taxe poids lourds ! Autre engagement prévu dans le Grenelle de l'environnement : l'autorisation des poids lourds de 44 tonnes pouvait être mise à l'étude en contrepartie d'une limitation de la vitesse à 80 km/h. Au final, le 44 tonnes a été autorisé sans contrepartie. Les signaux sont donc clairs : le Gouvernement a abandonné l'objectif du report modal.

M. Frédéric Cuvillier. Je ne partage pas du tout l'introduction laudative du rapport de M. Besselat sur « *l'ambition maritime retrouvée* ». Ce que j'ai pu parcourir du document me laisse plutôt à penser que le *Grenelle de la mer* est pratiquement enterré. S'agissant de la lutte contre les pollutions marines, il convient de remettre les règles du jeu sur la table et d'essayer de mener une politique concertée entre les différentes collectivités. Je rappelle au rapporteur, puisqu'il fait souvent référence à *l'Anglian Monarch*, que l'on ne peut pas dénoncer à la fois l'abandon unilatéral des Anglais dans la surveillance des côtes, et, dans le même temps, célébrer un accord militaire entre le Président de la République française et les autorités britanniques. Il faut privilégier une coopération visant à protéger plutôt qu'une coopération militaire. Soyons logiques jusqu'au bout ! Quant au Registre international français, cela mériterait une longue discussion : on accorde beaucoup d'importance au RIF, bien sûr, mais la priorité doit être donnée à l'emploi des marins français.

M. le président Serge Grouard. En réponse à certaines critiques, je précise que les documents budgétaires – le « bleu » – sont disponibles depuis deux semaines et qu'il était possible à chacun de les étudier. De plus, il n'était pas d'usage de trouver systématiquement sur les tables les projets d'avis budgétaires : je ne nie pas les difficultés à examiner le projet de loi de finances dans des délais restreints, mais constitutionnels, reconnaissez cependant que la mise à disposition des documents, à l'instar de ce qui se pratique en commission des finances, représente un progrès.

M. Martial Saddier, rapporteur pour avis. Je rappelle que, comme l'a indiqué la ministre la semaine dernière, les crédits de la mission « *Écologie* »

augmentent globalement de 1,5 %, ce qui traduit l'excellence des arbitrages budgétaires qui ont été obtenus dans le contexte que chacun connaît.

Nous regrettons tous le retard de l'écotaxe poids lourds, à propos de laquelle s'était dégagé un consensus. On ne peut négliger l'extraordinaire complexité de ses modalités de mise en œuvre administrative et comptable. Son entrée en vigueur en 2013 apportera bien un surcroît de recette de l'ordre de un milliard d'euros à l'AFITF, soit une contribution significative à l'assainissement de sa situation financière.

Monsieur Chassaigne, votre amendement sur le versement transport régional a été déposé à la séance et il pourra donc, sous réserve de sa recevabilité financière, être examiné en séance publique.

Quant à la crise du fret, l'avis que je présente y consacre un paragraphe entier et vous conviendrez que cela n'est pas la première fois que le sujet est abordé ! Le fret ferroviaire est en difficulté depuis des décennies et plusieurs familles politiques peuvent se sentir concernées par cet état de fait. Au sein des Assises du ferroviaire lancées par la ministre, je sais, Monsieur Chassaigne, pouvoir compter sur vous pour apporter des réponses à la crise du fret.

M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur pour avis. Je souhaiterais effectuer deux remarques. J'ai rencontré les responsables de l'ACNUSA qui m'ont indiqué que le défaut de moyens financiers empêche celle-ci de financer, notamment, des études sur les effets du bruit des aéronefs sur la santé.

M. Yanick Paternotte. Moi aussi, j'ai rencontré des responsables de l'ACNUSA : ce ne devait pas être les mêmes !

M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur pour avis. Je fais remarquer également que la situation d'endettement du budget annexe est tout à fait préoccupante, aujourd'hui où nous sommes contraints d'emprunter pour couvrir des dépenses de fonctionnement. C'est en me fondant sur ces deux éléments que je demande à la commission de donner un avis défavorable à l'adoption des crédits des transports aériens.

◇

◇ ◇

Suivant l'avis de M. Jean-Yves Besselat, rapporteur pour avis, la commission a émis un *avis favorable à l'adoption des crédits* du programme 205 de la mission « *Écologie, développement et aménagement durables* » pour 2012.

Contrairement à l'avis de M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur pour avis, la commission a émis un *avis favorable à l'adoption des crédits* des programmes 611, 612, 613 et 614 de la mission « *Écologie, développement et aménagement durables* » pour 2012.

Suivant l'avis de M. Martial Saddier, rapporteur pour avis, la commission a émis un *avis favorable à l'adoption des crédits* des programmes 203 et 207 de la mission « *Écologie, développement et aménagement durables* » pour 2012.

