



N° 1973

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 14 octobre 2009

## AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2010** (n° 1946),

TOME III

## ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT DURABLES

### TRANSPORTS TERRESTRES

PAR M. MARTIAL SADDIER,

Député.

---

Voir le numéro : 1967 (annexe 16)



## SOMMAIRE

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>I.— PRÉSENTATION DU PROJET DE BUDGET POUR 2010</b> .....	7
A.— PRÉSENTATION GÉNÉRALE .....	7
1. La stabilité des crédits des transports terrestres, fluviaux et maritimes en 2010.....	7
2. Les plafonds de dépenses pour la période 2009-2011 .....	7
B.— L'ÉVOLUTION DES MOYENS DU PROGRAMME « INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORT » .....	8
<b>II.— LES TRANSPORTS TERRESTRES ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE</b> .....	13
A.— LA VALORISATION DE LA VOIE FERROVIAIRE : LE TRANSPORT DE VOYAGEURS ET LE DÉVELOPPEMENT DES LIGNES À GRANDE VITESSE.....	13
1. La ligne à grande vitesse Est européenne .....	13
2. La ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire .....	17
3. La ligne à grande vitesse Rhin-Rhône .....	18
<i>a) La ligne à grande vitesse Rhin-Rhône branche Est</i> .....	19
<i>b) La branche Ouest</i> .....	19
<i>c) La branche Sud</i> .....	20
4. Les lignes à grande vitesse de l'Ouest .....	20
<i>a) La ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique : la branche Tours-Bordeaux</i> .....	20
<i>b) La ligne à grande vitesse « corridor atlantique » (Bordeaux-Espagne)</i> .....	22
<i>c) La ligne à grande vitesse « Bordeaux-Toulouse »</i> .....	22
<i>d) La ligne à grande vitesse « Poitiers-Limoges »</i> .....	23
B.— LA VALORISATION DE LA VOIE FLUVIALE : L'EXEMPLE DU CANAL À GRAND GABARIT SEINE-NORD EUROPE .....	23

C.— LA VALORISATION DE LA VOIE MARITIME : LE DÉVELOPPEMENT DES AUTOROUTES DE LA MER .....	26
1. Sur la façade Océan Atlantique- Manche-Mer du Nord.....	26
<i>a) Projets franco-espagnols – façade atlantique .....</i>	26
<i>b) Le projet entre la France et le Portugal.....</i>	27
<i>c) L’appel à projets Mer du Nord – Façade mer du Nord.....</i>	27
2. En Mer Méditerranée .....	28
<i>a) Le projet France – Espagne - Italie - façade méditerranéenne .....</i>	28
<i>b) L’Union pour la Méditerranée.....</i>	28
D.— LES DIFFICULTÉS SPÉCIFIQUES DU FRET FERROVIAIRE.....	29
<b>III.— L’ENCOURAGEMENT DONNÉ À LA VOITURE PROPRE ET LE SYSTÈME DU BONUS-MALUS.....</b>	<b>37</b>
<b>EXAMEN EN COMMISSION .....</b>	<b>39</b>

MESDAMES, MESSIEURS,

L'examen de la politique suivie par les pouvoirs publics dans le secteur des transports terrestres prend place dans un contexte particulier, marqué par une prise en compte sans précédent par tous les acteurs de la logique du développement durable, ce qu'ont bien révélé les travaux ayant abouti à la loi du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Après une brève présentation des moyens alloués aux transports terrestres en 2010, votre Rapporteur tentera de faire le point sur deux questions essentielles pour notre pays et nos concitoyens, en phase avec cette logique du développement durable : la politique du report modal et la mise au point de la « voiture propre ».



## I.— PRÉSENTATION DU PROJET DE BUDGET POUR 2010

### A.— PRÉSENTATION GÉNÉRALE

#### 1. La stabilité des crédits des transports terrestres, fluviaux et maritimes en 2010

Les crédits demandés pour les différents programmes de transports, en 2010, s'élèvent à un peu plus de 5 milliards d'euros en autorisations d'engagement et à un peu moins de 5 milliards d'euros en crédits de paiement. Par rapport à 2009, ils restent stables, après la forte hausse de 2009 de 33,4 % en autorisations d'engagement et de 30,2 % en crédits de paiement.

Le principal programme « Infrastructures et services de transports » enregistre une baisse de 1,3 % en autorisations d'engagement (4,4 milliards d'euros) et une quasi stagnation en crédits de paiement (4,3 milliards d'euros).

Les fonds de concours et attributions de produits attendus pour 2010 s'élèvent à 1,8 milliard d'euros en autorisations d'engagement, soit une baisse de 5,6 % par rapport à 2009, et à 1,9 milliard en crédits de paiement, soit une diminution de 12,2 % par rapport à 2009.

#### 2. Les plafonds de dépenses pour la période 2009-2011

L'évolution des crédits de la mission « Écologie » sur la période 2009-2011 se caractérise par une augmentation forte des autorisations d'engagement et des crédits de paiement en 2009 par rapport à 2008, puis par une stabilisation, avant une baisse en 2011.

#### PLAFONDS DE CRÉDITS DU MEEDDAT SUR LA PÉRIODE 2009-2011

(en millions d'euros)

	2008	2009	2010	2011
Autorisations d'engagement	10 149	10 249	10 248	9 386
Crédits de paiement	10 105	10 068	10 197	9 339

Source : Loi de programmation des finances publiques pour la période 2009-2012

En 2009, le programme *Infrastructures et services de transport* a enregistré des demandes d'autorisations d'engagement en forte hausse par rapport à 2008 en raison du versement d'une subvention de 1,2 milliard d'euros à l'AFITF.

En 2010, les autorisations d'engagement restent au niveau de 2009, une subvention du même ordre continuant d'être versée à l'AFITF. En revanche, en

2011, une baisse des demandes d'autorisations d'engagement devrait se produire à hauteur de 22,3 %. En 2011, la taxe sur les poids lourds, dont le produit sera versé à l'AFITF, devrait en effet, commencer d'être perçue, ce qui devrait permettre de diminuer la subvention.

Au total, la hausse des autorisations d'engagement en 2011 par rapport à 2008 ne serait que de 7,1 %.

#### **B.— L'ÉVOLUTION DES MOYENS DU PROGRAMME « INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORT »**

Les crédits des transports terrestres sont contenus pour l'essentiel dans le programme « *Infrastructures et services des transports* ». Le tableau suivant retrace l'évolution de ces crédits.

**DEMANDES D'AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT 2010 POUR LE PROGRAMME  
INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS**

*(en euros)*

	Crédits budgétaires			Fonds de concours et attributions de produits		
	LFI 2009	PLF 2010	variation (en %)	LFI 2009	PLF 2010	variation (en %)
Action n° 1 : Développement des infrastructures routières				965 000 000	1 035 000 000	+7,2
Action n° 10 : Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires	3 610 521 425	3 633 839 463	0	677 000 000	443 800 000	-34,4
Action n° 11 : Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires	130 938 326	196 936 326	+50,40	16 350 000	97 300 000	+495
Action n° 12 : Entretien et exploitation du réseau routier national	590 245 525	424 603 701	-28	303 000 000	236 000 000	-22,1
Action n° 13 : Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres	110 129 389	117 257 311	+6,4	4 000 000	37 000 000	+825
Action n° 14 : Soutien, régulation et contrôle dans les domaines des transports fluviaux, maritimes et aériens	27 135 500	35 966 578	+32,5			
Action n° 15 : Stratégie et soutien	28 048 200	28 188 200	+2	7 715 000	5 715 000	-25,9
<b>Total</b>	<b>4 497 018 365</b>	<b>4 436 791 579</b>	<b>-1,3</b>	<b>1 973 065 000</b>	<b>1 854 815 000</b>	<b>-5,9</b>

Les demandes d'autorisations d'engagement et de crédits de paiement de l'action *Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires* n'évoluent que très peu par rapport à 2009. Elles sont en baisse de 1,3 %, principalement du fait de la

baisse significative de 28 % des crédits de l'action *Entretien et exploitation du réseau routier national*.

En revanche, un effort important est mené pour l'action *Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires* dont les moyens augmentent de 50 % par rapport à 2009 et pour l'action *Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres*, qui connaît une hausse de 32,5 %.

**DEMANDES DE CRÉDITS DE PAIEMENT 2010 POUR LE PROGRAMME  
INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS**

*(en euros)*

	Crédits budgétaires			Fonds de concours et attributions de produits		
	LFI 2009	PLF 2010	variation (en %)	LFI 2009	PLF 2010	variation (en %)
Action n° 1 : Développement des infrastructures routières				1 200 000 000	1 015 962 453	-15,4
Action n° 10 : Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires	3 610 521 425	3 633 839 463	0	680 000 000	501 000 000	-26,3
Action n° 11 : Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires	133 031 326	137 985 326	+3,7	22 350 000	68 100 000	+204
Action n° 12 : Entretien et exploitation du réseau routier national	440 245 525	399 103 701	-9,3	256 000 000	285 033 000	+11,3
Action n° 13 : Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres	110 129 389	117 257 311	+6,3	4 000 000	28 000 000	+600
Action n° 14 : Soutien, régulation et contrôle dans les domaines des transports fluviaux, maritimes et aériens	27 207 500	28 798 578	+5,8			
Action n° 15 : Stratégie et soutien	28 048 200	28 188 200	0	7 715 000	5 715 000	-25,9
<b>Total</b>	<b>4 349 183 365</b>	<b>4 345 172 579</b>	<b>0</b>	<b>2 170 065 000</b>	<b>1 903 810 453</b>	<b>-12,3</b>

Le présent projet de loi de finances ne prévoit pas de crédits pour l'action n° 1 *Développement des infrastructures routières*, et reporte leur financement sur des fonds de concours et des attributions de produits.

Le total des moyens disponibles n'est pas égal à la somme des crédits budgétaires et des fonds de concours dans le cas du programme *Infrastructures et services de transport*. En effet, la subvention de 1,1 milliard d'euros à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est bien inscrite en dépenses de fonctionnement de l'action *Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires*. Mais une partie de cette subvention est inscrite dans les fonds de concours provenant de l'AFITF qui abondent les crédits d'intervention de la même action.

Le tableau suivant présente l'évolution des demandes budgétaires par titre de dépenses. La subvention de 1,2 milliard d'euros octroyée à l'AFITF figure parmi les dépenses de fonctionnement.

### INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORT

(en euros)

	Autorisations d'engagement (AE)			Crédits de paiement (CP)		
	LFI 2009	PLF 2010	variation (en %)	LFI 2009	PLF 2010	variation (en %)
Titre III : Dépenses de fonctionnement	1 448 121 565	1 260 533 898	-12,9	1 448 121 565	1 260 533 898	-12,9
Titre V : Dépenses d'investissement	268 292 525	248 892 525	-7,4	265 072 525	221 319 525	-16,5
Titre VI : Dépenses d'intervention	2 780 604 275	2 927 365 156	+5,2	2 635 989 275	2 863 319 156	+8,6
<b>Total</b>	<b>4 497 018 365</b>	<b>4 436 791 579</b>	<b>-1,3</b>	<b>4 349 183 365</b>	<b>4 345 172 579</b>	<b>0-12,3</b>
Fonds de concours	1 973 065 000	1 854 815 000	-6	2 170 065 000	1 903 810 453	

Source : Projet de loi de finances pour 2010.

Le tableau suivant rappelle les plafonds budgétaires pour le programme sur la période 2009-2011.

### PLAFONDS DE DÉPENSES POUR LA PÉRIODE 2009-2011 : PROGRAMME *INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS*

(en euros)

		2008	2009	2010	2011
Autorisations d'engagement	montant	3 298 256 092	4 542 943 365	4 542 293 101	3 531 456 221
	variation par rapport à n-1		37,7 %	0,0 %	-22,3 %
	variation par rapport à 2008			37,7 %	7,1 %
Crédits de paiement	montant	3 274 607 388	4 395 108 365	4 536 174 101	3 530 684 221
	variation par rapport à n-1		34,2 %	3,2 %	-22,2 %
	variation par rapport à 2008			38,5 %	7,8 %

Source : Projet de loi de finances pour 2010.

Pour financer les investissements ferroviaires requis par le Grenelle de l'environnement, une progression des crédits budgétaires paraît nécessaire et doit être accordée à titre provisoire.

L'évolution présentée suppose une entrée en service des dispositifs techniques relatifs à la « taxe sur les poids lourds » au plus tard à la fin de 2010.

## **II.— LES TRANSPORTS TERRESTRES ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE**

La loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement a donné une impulsion considérable à la logique du développement durable dans le secteur des transports terrestres, prévoyant notamment une croissance de 25 % de la part modale du fret non routier et non aérien d'ici à 2012. A la recherche de tous les dispositifs susceptibles de réduire ainsi les émissions de gaz à effet de serre, elle a reconnu, à la suggestion de votre Rapporteur, l'importance du transport par câble.

Plusieurs voies alternatives au transport routier sont aujourd'hui fortement valorisées, qu'il s'agisse du mode de transport ferroviaire, avec l'essor programmé des lignes à grande vitesse, du mode de transport fluvial, avec la poursuite du grand projet de canal Seine-Nord-Europe ou encore du mode maritime et du développement prévu d'autoroutes de la mer. On examinera ces différents points, avant d'analyser la question récurrente des difficultés du fret ferroviaire.

### **A.— LA VALORISATION DE LA VOIE FERROVIAIRE : LE TRANSPORT DE VOYAGEURS ET LE DÉVELOPPEMENT DES LIGNES À GRANDE VITESSE**

Les différents projets de lignes à grande vitesse ont connu des évolutions très positives depuis le début du processus du Grenelle de l'environnement, évolution que votre Rapporteur souhaite détailler.

#### **1. La ligne à grande vitesse Est européenne**

Le projet d'ensemble de la LGV Est-européenne compte 406 km de lignes nouvelles à grande vitesse exploitées à 320 km/h entre Paris et Strasbourg. Ce projet constitue le maillon français du projet prioritaire Paris-Bratislava via Stuttgart, Munich et Vienne, défini par l'Union européenne en 2004 dans le cadre des réseaux transeuropéens de transport.

Le projet a été décomposé en deux phases. La première, entre Vaires et Baudrecourt, a été mise en service le 10 juin 2007. Le Gouvernement s'est donné comme objectif le lancement des travaux de la seconde phase d'ici à 2010 et la convention de financement correspondante a été signée le 1<sup>er</sup> septembre dernier.

- La première phase de la LGV Est-européenne comprend l'exécution des études d'avant-projet détaillé sur la totalité du projet de Paris à Strasbourg, la réalisation d'une première section de ligne nouvelle entre Vaires-sur-Marne, en région parisienne, et Baudrecourt, en Moselle (300 km), la création de trois gares nouvelles (la gare « Champagne-Ardenne » au sud de Reims, la gare « Meuse » au sud de Verdun, et la gare « Lorraine » entre Metz et Nancy), les acquisitions foncières en Alsace, et enfin l'aménagement de la ligne Strasbourg-Kehl.

La première phase de la LGV Est-européenne a été inaugurée le 15 mars 2007 et sa mise en service commerciale a eu lieu le 10 juin 2007. Cette première phase est parcourue à 320 km/h et permet un gain de 1h40 sur le trajet entre Paris et Strasbourg, ramené ainsi à 2h20. Elle permet une augmentation de 4 millions de voyages par an sur l'ensemble des dessertes et procure une amélioration très importante de la desserte de l'Est de la France ; elle assure enfin les liaisons TGV internationales avec le Luxembourg et l'Allemagne vers Francfort et Munich.

Au plan technique, cette ligne est la plus rapide de France et d'Europe et elle est équipée au sol du système de signalisation européen (ERTMS), futur système commun à l'ensemble des pays de l'Union européenne. Elle est parcourue par des trains rapides allemands (ICE) entre Paris, Sarrebrück et Francfort, tandis que certains TGV poursuivent au delà de Strasbourg vers Stuttgart et, pour l'un d'entre eux, vers Munich depuis décembre 2007.

Le coût initial de la première phase de la LGV Est-européenne était de 3,125 Md€ HT (conditions économiques de juin 1997), répartis sur un périmètre RFF (2,916 Md€) et SNCF pour les installations fixes (209 millions d'euros). Les investissements en matériel roulant, qui sont financés par la SNCF, ne sont pas compris dans ces coûts.

La convention de financement de la première phase a été signée le 7 novembre 2000 entre l'Etat, RFF, la SNCF et les 17 collectivités locales participant au financement du projet. La répartition du financement est la suivante :

Répartition du financement	M€ HT	
	CE 06/97	
Etat	1219,6	39,0%
Grand Duché de Luxembourg	117,4	3,8%
Ile-de-France	76,2	2,4%
<b>Champagne-Ardenne</b>		
Région Champagne-Ardenne	42,1	1,3%
Ville de Reims	45,7	1,5%
District de Reims	4	0,1%
Conseil Général des Ardennes	7,6	0,2%
Conseil Général de la Marne	24,8	0,8%
<b>Lorraine</b>		
Région Lorraine	203,1	6,5%
Conseil Général de la Meuse	4,1	0,1%
Conseil Général de la Meurthe-et-Moselle	15,7	0,5%
Conseil Général de la Moselle	22,4	0,7%
Conseil Général des Vosges	8,5	0,3%
<b>Alsace</b>		
Région Alsace	141	4,5%
Conseil Général du Bas-Rhin	70,6	2,3%
Communauté urbaine de Strasbourg	35,4	1,1%
Conseil Général du Haut-Rhin	24,4	0,8%
Ville de Colmar	3,6	0,1%
Ville de Mulhouse	7	0,2%
RFF+SNCF	731,8	23,4%
Union Européenne*	320,1	10,2%
Total	3125,1	100,0%

\*Objectif attendu à l'époque de la signature de la convention de financement, dont la commission n'est cependant pas signataire

• D'importants aléas géotechniques en cours de travaux ont conduit à un surcoût de l'ordre de 300 millions d'euros, essentiellement pris en charge par l'Etat (285 millions d'euros aux conditions économiques de juin 1997). Il porte le budget sur le périmètre RFF à 3 219 millions d'euros (conditions économiques de juin 1997).

Par ailleurs, le montant de la subvention finalement obtenue de l'Union européenne est inférieur de 118 millions d'euros à la valeur initialement prévue dans la convention de financement. Ce défaut de financement est intégralement pris en charge par l'Etat.

En valeur courante, le coût des travaux réalisés est de 4,0 Md€ pour la partie RFF et de 300 millions d'euros pour la partie SNCF, soit 4,3 Md€ au total.

Un audit de l'Inspection générale des Finances et du Conseil général des Ponts et Chaussées a été lancé à l'été 2008 ; il permettra d'établir un bilan de la réalisation de la première phase pour l'ensemble des acteurs.

La seconde phase a pour objet la réalisation de 106 km de lignes nouvelles entre Baudrecourt (Moselle) et Vendenheim (Bas-Rhin). Elle permettra un gain supplémentaire de 30 minutes sur le trajet Paris-Strasbourg, portant ainsi le temps

de parcours à 1h50. Elle améliorera encore les liaisons entre la France, l'Allemagne et le Luxembourg, en reliant Paris et Munich en 5h30, Luxembourg et Strasbourg en 1h25. Le lancement des travaux de cette deuxième phase est prévu pour l'été 2010, pour une mise en service en mars 2016. Son coût prévisionnel est de 2 010 millions d'euros (conditions économiques de juin 2008). Le taux de rentabilité interne de l'opération est compris entre 4,8 et 5,7 %.

Une convention de financement et de réalisation de la deuxième phase de la LGV Est européenne a été signée le 1<sup>er</sup> septembre 2009 par l'Etat, RFF et 16 collectivités ayant déjà apporté leur participation à la première phase du projet. Le plan de financement porte sur l'ensemble de l'opération et intègre les engagements des différentes parties qui avaient fait l'objet des conventions du 24 janvier 2007 (protocole de financement de la 1<sup>ère</sup> étape de la 2<sup>ème</sup> phase) et du 22 avril 2009 dans le cadre du plan de relance. Les 2 010 millions d'euros sont ainsi répartis :

	<b>Millions d'euros</b>	<b>Part</b>
	CE juin 2008	%
<b>Ile de France</b>	<b>49,00</b>	<b>2,44</b>
<b>Champagne-Ardenne</b>		
Conseil régional	27,14	1,35
Reims Métropole	31,96	1,59
Conseil général des Ardennes	4,82	0,24
Conseil général de la Marne	16,08	0,80
<b>Total Champagne Ardenne</b>	<b>80,00</b>	<b>3,98</b>
<b>Lorraine</b>		
Conseil régional	120,48	5,99
Conseil général de la Meuse	2,61	0,13
Conseil général de Meurthe et Moselle	10,04	0,50
Conseil général de la Moselle	14,45	0,72
Conseil général des Vosges	5,42	0,27
<b>Total Lorraine</b>	<b>153,00</b>	<b>7,61</b>
<b>Alsace</b>		
Conseil régional	95,58	4,76
Conseil général du Bas Rhin	59,00	2,94
Communauté urbaine de Strasbourg	51,92	2,58
Conseil général du Haut Rhin	20,53	1,02
Communauté d'agglomération de Colmar	3,07	0,15
L'Agglomération de Mulhouse	5,90	0,29
<b>Total Alsace</b>	<b>236,00</b>	<b>11,74</b>
<b>Retour 1<sup>ère</sup> phase</b>	<b>122,00</b>	<b>6,07</b>
<b>Luxembourg</b>	<b>40,00</b>	<b>1,99</b>
<b>Total collectivités</b>	<b>680,00</b>	<b>33,83</b>
<b>État (AFITF)</b>	<b>680,00</b>	<b>33,83</b>
<b>RFF</b>	<b>532,00</b>	<b>26,47</b>
<b>Europe</b>	<b>118,00</b>	<b>5,87</b>
<b>TOTAL DU FINANCEMENT</b>	<b>2010,00</b>	<b>100</b>

## 2. La ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire

Le projet de ligne à grande vitesse (LGV) Bretagne-Pays-de-la-Loire est le prolongement, en direction de Rennes et de Nantes, de la LGV Paris-Le Mans. Il s'inscrit dans la continuité de la LGV Atlantique mise en service en 1989. Le projet porte sur 182 kilomètres entre Le Mans (Connerré) et Rennes (Cesson-Sévigné) en section courante. Le projet est à dominante trafic voyageurs ; seule la section nord du Mans est mixte, voyageur/fret. Il ne comporte pas de gare nouvelle.

Le projet a pour objectif d'améliorer de manière significative la desserte de la Bretagne et des Pays-de-la-Loire, avec un gain de 37 minutes entre Paris et Rennes, et au-delà, avec l'ensemble de la Bretagne occidentale jusqu'à Brest et

Quimper, de 22 minutes pour Laval et de 8 minutes pour Angers, Nantes et les territoires situés au-delà. Le coût de l'opération est estimé à 2 850 millions d'euros aux conditions économiques de novembre 2007. Le taux de rentabilité interne pour la collectivité de l'opération est de 8,8 %.

L'enquête publique s'est déroulée du 1er juin au 31 juillet 2006 et le décret portant déclaration d'utilité publique des travaux de réalisation de la ligne à grande vitesse Bretagne - Pays-de-la-Loire, entre Connerré (Sarthe) et Cesson-Sévigné (Ille-et-Vilaine) a été publié au Journal officiel le 28 octobre 2007.

Le 30 janvier 2007, les Régions co-financeuses (Bretagne et Pays-de-la-Loire), l'Etat et la SNCF ont signé une convention garantissant les dessertes des gares du Mans, de Vitré, de Sablé-sur-Sarthe et de Laval.

L'Etat, les Régions Bretagne et Pays-de-la-Loire et Réseau ferré de France (RFF) ont signé, le 29 juillet 2008, un protocole d'intention, qui acte le recours à un contrat de partenariat pour la réalisation de la ligne et fixe les principes de financement du projet, à la suite duquel l'avis d'appel public à la concurrence a été publié.

Les discussions entre l'Etat, les Régions Bretagne et Pays de la Loire et RFF se sont poursuivies et ont permis la signature, le 29 juillet 2009, d'un protocole, qui confirme et précise les conditions de financement par les partenaires publics du projet. Sur la base de cet engagement, RFF a procédé, le 30 juillet 2009, au lancement de la consultation pour l'attribution du contrat de partenariat avec l'objectif d'aboutir à sa signature à la fin de l'année 2010.

Parallèlement à la réalisation de la ligne nouvelle, des actions d'amélioration des lignes classiques Rennes-Brest et Rennes-Quimper sont inscrites au contrat de projet 2007-2013 à hauteur de 210 millions d'euros pour une première phase de travaux. L'élaboration du schéma national des infrastructures de transports, prévu dans la loi de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'Environnement, sera l'occasion d'examiner la pertinence d'actions supplémentaires de développement ou de modernisation de l'infrastructure ferroviaire.

### **3. La ligne à grande vitesse Rhin-Rhône**

Le projet de LGV Rhin-Rhône est constitué de trois branches en étoile centrées sur la région de Dijon permettant d'améliorer les déplacements sur deux axes majeurs :

- l'axe Nord-Sud entre le Nord-Est de la France, l'Allemagne et la Suisse et le couloir rhodanien et l'arc méditerranéen ;

- l'axe Est-Ouest entre l'Est de la France et la Suisse et l'Île-de-France et le Nord de la France.

Chacune des branches de la LGV Rhin-Rhône est inscrite dans le programme des 2 000 km de lignes nouvelles à lancer d'ici 2020 figurant dans la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

#### ***a) La ligne à grande vitesse Rhin-Rhône branche Est***

La branche Est de la LGV Rhin-Rhône relie Genlis (Côte d'Or) à Lutterbach (Haut-Rhin). Le projet comporte deux phases :

- la première phase, de 140 km, relie Villers-les-Pots (Côte d'Or) à Petit Croix (territoire de Belfort). Elle permet de réaliser la majorité des gains de temps sur le projet ;
- la deuxième phase est constituée d'une cinquantaine de kilomètres répartis de part et d'autre du tronçon correspondant à la première phase.

La première phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône est en travaux depuis juillet 2006, sous maîtrise d'ouvrage de RFF. La mise en service est prévue pour fin 2011. A ce stade, le chantier respecte le calendrier des travaux. Une mission d'élaboration du schéma de desserte de la ligne a été confiée, en juin 2008, au Conseil général de l'Environnement et du Développement durable.

Le coût de l'opération est de 2 506 millions d'euros courants toutes maîtrises d'ouvrage confondues, répartis entre les co-financeurs : Etat (785 millions d'euros), collectivités locales et Suisse (785 millions d'euros), Union européenne (198 millions d'euros), RFF (642 millions d'euros) et la SNCF (94 millions d'euros). Le taux de rentabilité socio-économique de la première phase de la branche Est est de 7,8 %.

L'avant-projet détaillé de la seconde phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône est en cours. Les acquisitions foncières nécessaires et les études correspondantes sont engagées en 2009 et doivent être réalisées avant l'expiration de la déclaration d'utilité publique. Ces mesures préparatoires feront l'objet de conventions de financement entre l'Etat, RFF et les collectivités ; une première convention sera engagée en 2009 pour un montant de 30 millions d'euros, dont 10 millions d'euros de participation de l'Etat.

Le coût de la seconde phase est estimé à 870 millions d'euros de 2007. Une mission de financement de cette seconde phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône a été confiée à Philippe Peyronnet et Claude Liebermann, ingénieurs généraux des Ponts et Chaussées.

#### ***b) La branche Ouest***

La branche Ouest de la LGV Rhin-Rhône relie l'agglomération dijonnaise à la ligne grande vitesse Paris-Lyon (95 km). Son coût est estimé à 2 500 millions d'euros 2007.

Les études d'avant-projet sommaire ont été menées sur la traversée de Dijon entre 2004 et 2006 et ont permis la prise d'un arrêté de projet d'intérêt général en juillet 2007 pour protéger le tracé face à l'urbanisation. Ces études, d'un montant de 3,7 millions d'euros, ont été financées à parts égales par RFF, l'Etat et les collectivités territoriales.

Cette répartition sera reconduite pour le financement des études préalables à l'enquête publique des branches Sud et Ouest et des acquisitions foncières de sauvegarde résultant de la mise en place du projet d'intérêt général sur la traversée de Dijon. 36 millions d'euros, dont 12 millions d'euros de participation de l'Etat, sont prévus à cet effet dans le contrat de projets 2007-2013 de la région Franche-Comté.

Le cahier des charges des études préliminaires est actuellement en cours de finalisation et devra permettre notamment une préparation de saisine de la Commission nationale du débat public et intégrer les fonctionnalités de la branche Ouest de LGV Rhin-Rhône et l'articulation avec Paris – Clermont.

#### ***c) La branche Sud***

La branche sud de la LGV Rhin-Rhône (140 à 180 km) relie l'agglomération lyonnaise aux deux autres branches.

Son coût est estimé à 3 100 millions d'euros de 2007. Les études préliminaires sont actuellement en cours et devraient s'achever prochainement. RFF a présenté en juin 2008 les fuseaux de passage qu'il examine dans le cadre de ses études. La consultation formelle pilotée par le préfet coordonnateur est prévue en septembre-octobre 2009 pour une transmission du dossier ministériel envisagée fin 2009. A l'issue de cette phase, le ministre arrêtera notamment les caractéristiques du projet et le choix du fuseau retenu pour la poursuite des études.

Le financement des études d'avant-projet sommaire de la branche Sud est prévu dans le contrat de projet de la région Franche-Comté.

### **4. Les lignes à grande vitesse de l'Ouest**

La loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement précise que la ligne Sud-Europe-Atlantique est constituée d'un tronçon central Tours-Bordeaux et des trois branches Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Hendaye et Poitiers-Limoges et qu'elle est incluse dans le programme de 2000 km de lignes à grande vitesse à réaliser d'ici à 2020.

#### ***a) La ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique : la branche Tours-Bordeaux***

La branche Tours-Bordeaux de la LGV Sud-Europe-Atlantique (LGV SEA) permettra de diffuser la grande vitesse ferroviaire au quart Sud-Ouest de la France. Sa réalisation permettra de mettre Bordeaux à 2h05 de Paris au lieu de

2h55 actuellement. Ce projet comprend la réalisation de 302 km de ligne nouvelle entre Tours et Bordeaux. Il a été scindé en deux sections : une première section relie le nord d'Angoulême à Bordeaux (121 km), une seconde reliant Tours au nord d'Angoulême (181 km).

La déclaration d'utilité publique de la section Angoulême-Bordeaux est intervenue le 18 juillet 2006, celle de la section Tours-Angoulême, le 10 juin 2009.

Dans le cadre des études conduites par RFF, le coût d'investissement de la branche Tours-Bordeaux est estimé à ce stade à 5 645 millions d'euros HT (conditions économiques de juin 2006), soit environ 7 141 millions d'euros courants. Le taux de rentabilité interne pour la collectivité de l'opération est compris entre 5,3 et 7,3 %.

La déclaration d'intention signée le 25 janvier 2007 par le ministre en charge des transports, les présidents des Conseils régionaux d'Aquitaine, de Midi-Pyrénées, de Poitou-Charentes et de RFF retient le principe d'une répartition des concours publics à parité entre l'Etat et les collectivités locales, déduction faite des concours de l'Union européenne.

Un protocole de financement pour la réalisation de la LGV SEA est en cours de signature entre l'Etat, les collectivités locales et RFF, afin de préciser la répartition prévisionnelle du financement entre les différents partenaires. Une convention de financement sera signée.

A la suite de la décision du Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires (CIACT) du 14 octobre 2005, l'avis d'appel public à la concurrence pour la mise en concession de la branche Tours-Bordeaux de la LGV Sud-Europe-Atlantique a été publié le 1er mars 2007, les candidats admis à présenter une offre ayant été désignés le 9 novembre 2007.

Le 14 février 2008, RFF a lancé le premier tour de l'appel d'offres pour la dévolution du contrat de concession et les offres initiales des trois groupements candidats (Eiffage, Vinci, Bouygues) ont été remises le 15 septembre 2008. La concession portera sur le financement, la conception, la construction, la maintenance, le renouvellement et l'exploitation de la nouvelle infrastructure.

En raison de la taille exceptionnelle du projet, des difficultés de « bouclage » du plan de financement avec les collectivités sont apparues, imposant la recherche d'éventuels ajustements du périmètre du projet. RFF a lancé le 31 juillet le tour final de l'appel d'offres pour l'attribution de la concession sur la base d'un dossier comportant des options permettant d'ajuster le périmètre de l'opération au montant des contributions publiques effectivement disponibles.

La signature du contrat de concession est envisagée au 1er semestre 2010 pour une mise en service à l'horizon de fin 2016.

En ce qui concerne les subventions de l'Union européenne, une demande à hauteur de 300 millions d'euros courants a été présentée le 20 juillet 2007, dont 43 millions d'euros consacrés à la résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux. La décision de la Commission Européenne n'a alors retenu qu'un montant de 21,28 millions d'euros destiné précisément à cette résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux. Une demande de 48,14 millions d'euros a été présentée, par ailleurs, en 2009 dans le cadre de l'appel à projets lancé pour le plan de relance européen, dont 29,09 millions d'euros pour la désaturation du complexe ferroviaire de Bordeaux. La Commission européenne n'a toutefois pas retenu cette demande.

***b) La ligne à grande vitesse « corridor atlantique » (Bordeaux-Espagne)***

A la suite du débat public mené en 2006 sur le prolongement de la LGV Sud-Europe-Atlantique de Bordeaux vers l'Espagne, RFF a confirmé l'opportunité de ce projet et la nécessité de poursuivre des études, en retenant notamment la réalisation d'un tronç commun avec la LGV Bordeaux-Toulouse permettant de minimiser l'impact de la nouvelle infrastructure sur les territoires et l'environnement. Les objectifs poursuivis par le projet sont le transfert modal du transport de marchandises de la route vers le rail sur le corridor atlantique ainsi que l'amélioration des services de voyageurs dans le Sud aquitain et vers l'Espagne.

Un protocole cadre pour la réalisation et le financement des études des deux projets Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse, désignés sous l'appellation « Grands projets du Sud-Ouest », a été conclu le 26 décembre 2007, entre l'Etat, la Région Aquitaine, la Région Midi-Pyrénées et Réseau ferré de France, pour un montant de 76 millions d'euros, afin de permettre la conduite d'études accélérées, permettant le lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des deux branches à l'horizon de la fin de l'année 2011. Les conventions de financement en application des contrats de projet Aquitaine et Midi-Pyrénées ont été signées en 2008 ; les études sont aujourd'hui en cours de réalisation par RFF.

Le coût de la LGV Bordeaux-Espagne (280 km environ) et le taux de rentabilité interne pour la collectivité ont été évalués au moment du débat public à respectivement 4 050 millions d'euros (conditions économiques de 2004) et 6,0 %.

***c) La ligne à grande vitesse « Bordeaux-Toulouse »***

A l'issue du débat public qui s'est tenu en 2005, RFF a confirmé l'opportunité du projet et la poursuite des études du projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse, avec une desserte des villes d'Agen et de Montauban. L'objectif principal est de relier Paris à Toulouse en 3h (avec la réalisation de la branche Tours-Bordeaux).

Le projet comporte un tronçon commun avec la LGV Bordeaux-Espagne et il a été retenu un calendrier identique pour les deux branches Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, dans la perspective d'un lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, à l'horizon de la fin de l'année 2011.

Le coût de la LGV Bordeaux-Toulouse (250 km environ) et le taux de rentabilité interne pour la collectivité ont été évalués au moment du débat public à respectivement 2 950 millions d'euros (conditions économiques de 2004) et 5,1 %.

Les études permettant l'obtention de la déclaration d'utilité publique de la branche Bordeaux-Toulouse sont mutualisées avec celle de la branche Bordeaux-Espagne.

#### *d) La ligne à grande vitesse « Poitiers-Limoges »*

Le projet vise l'amélioration de la desserte ferroviaire du Limousin (Limoges ne sera plus qu'à deux heures de Paris et à 35 ou 45 minutes de Poitiers) et l'ouverture du Centre-Ouest sur la façade atlantique, par l'intermédiaire du raccordement à la ligne Paris-Bordeaux.

A la suite du débat public qui s'est tenu entre septembre et décembre 2006, une option de tracé a été retenue. Le contrat de projet Etat-région Limousin, signé le 12 février 2007, prévoit un montant de 67,5 millions d'euros permettant de mener les études de la LGV jusqu'à l'avant-projet détaillé avec la clé de répartition suivante : 1/3 Etat, 1/3 RFF et 1/3 collectivités locales et Union européenne. Une convention, d'un montant de 30 millions d'euros portant sur la réalisation des études préalables à l'enquête publique a été signée par l'ensemble des cofinanceurs le 5 décembre 2008. Ces études, actuellement en cours, doivent permettre le lancement de l'enquête publique en 2011.

Le coût du projet et le taux de rentabilité interne pour la collectivité ont été évalués au moment du débat public à respectivement 1 300 millions d'euros (conditions économiques de 2005) et 3,3 %.

### **B.— LA VALORISATION DE LA VOIE FLUVIALE : L'EXEMPLE DU CANAL À GRAND GABARIT SEINE-NORD EUROPE**

Le projet Seine-Nord-Europe consiste en la réalisation d'un nouveau canal à grand gabarit, de 106 kilomètres, entre Compiègne et le canal Dunkerque-Escaut, équipé de quatre plates-formes multimodales et permettant l'acheminement de chargements de fret pouvant atteindre 4 400 tonnes.

Le canal Seine-Nord-Europe, section française de la liaison fluviale internationale Seine-Escaut, projet prioritaire du réseau trans-européen de transport, permettra de relier les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau des canaux du nord de la France et, plus largement, à l'ensemble du réseau européen à grand gabarit. Ce projet vise à accompagner le développement du transport fluvial

et s'inscrit dans une politique de report modal au service du développement durable, sur un axe Nord-Sud en voie de saturation.

En termes de trafic, ce sont entre 13,3 et 15 millions de tonnes de marchandises qui 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.

Le Comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, prenant en compte l'intérêt majeur de ce projet, avait décidé la poursuite des études, avec, pour objectif, de prendre le décret d'utilité publique du projet.

Le projet a été déclaré d'utilité publique le 11 septembre 2008 sur la base d'un avant-projet sommaire (APS) préparé par Voies navigables de France (VNF) et approuvé par le ministre en charge des transports le 20 novembre 2006.

La loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement prévoit clairement la réalisation du canal Seine-Nord Europe. L'article 11 de cette loi précise que « ce programme, d'un coût financier de l'ordre de 4 milliards d'euros, sera cofinancé dans le cadre d'un contrat de partenariat public-privé, par la Communauté européenne, les collectivités territoriales et l'État, sur la période 2009-2020 ».

Dans l'objectif d'élaborer un plan de financement du projet, une mission spécifique avait été confiée le 20 janvier 2007 à M. Yves Cousquer, ingénieur général des Ponts et Chaussées et à M. Bernard Scemama, inspecteur général des Finances.

Le coût estimé de la construction du canal hors aménagement des plates-formes, dans l'optique d'une mise en service fin 2015, est estimé à 4,2 Mds€ courants. Le plan de financement envisagé repose sur les principes suivants :

– l'apport d'une subvention initiale de 1,8 Md€ répartie à parts égales entre l'État et les collectivités territoriales concernées par le projet ;

– l'octroi d'une subvention de l'Union européenne de 333 millions d'euros notifié le 16 décembre 2008 ;

– le pré-financement du complément par le partenaire privé dans le cadre d'un partenariat public-privé (soit 2,1 Mds€).

L'ensemble des loyers du contrat de partenariat est financé par les recettes d'utilisation du canal, des ressources complémentaires provenant des activités annexes (notamment, celles liées au développement des plates-formes multimodales) et des compléments apportés par l'État, qui assume le risque de trafic.

Les travaux de la mission de financement ont permis la signature, le 11 mars 2009, d'un protocole d'intention entre l'État, Voies Navigables de France et les conseils régionaux de Picardie, d'Île-de-France et du Nord-Pas-de-Calais.

La recherche d'un pré-accord de financement avec l'ensemble des collectivités concernées – régions et départements -, est actuellement en cours. Celui-ci est nécessaire d'ici l'automne 2009, pour conforter la procédure de sélection du futur partenaire privé. A cet effet, une mission a été confiée à M. Francis Idrac, inspecteur général des Finances et à M. Yves Cousquer.

L'aménagement et l'exploitation des plates-formes multimodales sont prévus dans un cadre différent du contrat de partenariat, permettant l'association des collectivités territoriales. La recherche d'un accord de financement avec les collectivités concernées, pour les investissements nécessaires au fonctionnement des plates-formes, est également en cours, sous l'égide du Préfet de la région de Picardie.

Les études demandées par le ministre en charge des transports à Voies Navigables de France sur la possibilité de recourir à un contrat de partenariat pour la conception, la réalisation et l'exploitation du futur canal, ont été conclues par la remise d'un dossier d'évaluation préalable auprès de la mission d'appui à la réalisation des contrats de partenariat (MAPPP), conformément aux dispositions de l'ordonnance du 17 juin 2004.

La MAPPP a émis le 13 octobre 2006 un avis favorable au choix du contrat de partenariat comme modalité de commande publique pour Seine-Nord Europe ; elle a jugé cette technique la mieux adaptée au regard de la complexité du projet et en raison de son coût pour les finances publiques.

Le partenaire privé sera chargé de la conception, de la réalisation, de l'exploitation et de la maintenance du futur ouvrage et de ses aménagements connexes, à l'exception de l'exploitation et de l'aménagement des plates-formes multimodales.

Un avis d'appel public à la concurrence a été publié le 3 avril 2009 par Voies Navigables de France. Deux groupements se sont portés candidats. Voies Navigables de France procède actuellement à l'analyse de ces candidatures dans l'objectif d'un lancement de la procédure de consultation au cours de l'automne 2009 et la signature d'un contrat de partenariat en 2011.

Ce calendrier est compatible avec un lancement des travaux en 2011 pour une mise en service en 2015.

Sur le terrain, les diagnostics archéologiques ont débuté fin septembre 2008 et sont en cours de réalisation.

Le projet bénéficie, dans le cadre du plan de relance de l'économie française, d'une enveloppe de 20 millions d'euros. Ces crédits permettront

notamment l'engagement de travaux préparatoires dès 2010 (abaissement du niveau de l'A29, rescindements du canal du Nord) et l'accélération des acquisitions foncières.

Conformément à la déclaration ministérielle signée le 20 juillet 2007 par la France, les régions wallonne et flamande de Belgique, et les Pays Bas, une commission intergouvernementale (CIG) a été constituée pour la préparation de la réalisation du projet de liaison fluviale à grand gabarit Seine-Escaut, dont Seine-Nord Europe constitue la partie française.

C'est dans ce nouveau cadre que la coordination entre États va se poursuivre pour constituer un réseau d'infrastructures modernes permettant le développement des échanges par voie fluviale entre la France et le Benelux.

Votre Rapporteur veut saluer les progrès enregistrés récemment sur cette question de la construction du canal Seine-Nord Europe, emblématique de l'engagement de notre pays dans le développement durable et le report modal. Il rappelle que cette nouvelle voie d'eau aidera considérablement à créer des emplois comme à lutter contre les pollutions et nuisances.

## **C.— LA VALORISATION DE LA VOIE MARITIME : LE DÉVELOPPEMENT DES AUTOROUTES DE LA MER**

La France est un lieu de transit international important de poids lourds, de et vers les péninsules ibérique et italienne. Cette situation est de moins en moins supportable, tant du point de vue écologique que du point de vue économique. Le transport maritime a donc été identifié, au côté des autoroutes ferroviaires et du transport combiné ferroviaire, comme une alternative intéressante, pour réduire le transport routier sur longue distance.

C'est pourquoi le Grenelle de l'environnement préconise « un programme de développement massif d'autoroutes maritimes », sur les façades atlantique et méditerranéenne. Cette mesure fait partie du plan national de développement du fret non-routier qui comporte un programme d'investissement dans lequel les autoroutes maritimes s'inscrivent aux côtés du fret ferroviaire.

### **1. Sur la façade Océan Atlantique- Manche-Mer du Nord**

#### ***a) Projets franco-espagnols – façade atlantique***

Un appel à projets a été lancé en avril 2007 entre la France et l'Espagne sur la façade atlantique ; les États ont fixé des objectifs de transfert à moyen terme de l'ordre de 100.000 à 150.000 poids lourds par an, soit un objectif de report de près de 5 % du trafic routier passant à l'Ouest des Pyrénées. Compte tenu du nombre limité de services existants sur cet axe et du caractère novateur du service, les États ont choisi d'apporter un soutien financier sous la forme d'une aide au démarrage, limitée à 15 millions d'euros par projet et par État.

À la suite de cet appel, deux projets ont été retenus :

– une liaison entre le port de Nantes-Saint-Nazaire et celui de Gijon proposée par le cercle pour l’optimodalité en Europe et soutenue par le groupe français Louis Dreyfus Armateurs et le groupe italien Grimaldi ;

– une liaison entre les ports de Nantes et du Havre et celui de Vigo, puis, dans un second temps, celui d’Algésiras, proposée par l’opérateur Acciona Trasmediterranea.

Lors du sommet franco-espagnol du 28 avril à Madrid, l’accord international entre la France et l’Espagne permettant aux États de financer les projets ainsi sélectionnés a été paraphé en vue d’une signature dès l’approbation de l’accord par le Parlement espagnol. Ce sommet a offert l’occasion de signer les conventions de financement avec les sociétés exploitantes ; les États sollicitent aujourd’hui l’approbation rapide par la Commission européenne des aides d’État apportées à ces deux projets.

#### ***b) Le projet entre la France et le Portugal***

Les secrétaires d’État français et portugais en charge des Transports ont mis en place, le 14 avril 2008, un groupe de travail commun pour examiner les possibilités de développement des autoroutes de la mer entre les deux pays.

Afin de ne pas fragiliser la mise en place des services franco-espagnols, il a été choisi de privilégier les supports communautaires. Les consultations lancées fin 2008 ont permis d’identifier trois projets, qui concernent tant la façade atlantique (liaisons entre Rouen et Leixoes et entre Brest et Leixoes) que la façade méditerranéenne (liaison entre Sines et Marseille). Ces projets ont été présentés aux appels à projets communautaires 2009.

#### ***c) L’appel à projets Mer du Nord – Façade 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 dans le cadre de demandes de financements communautaires, aucun financement direct du service par les États n’étant prévu.

La France a participé à l’appel à projets 2008 sur le corridor Mer du Nord (Allemagne, Belgique, Danemark, Norvège, Pays-Bas, Royaume-Uni et Suède). Aucune offre n’a été remise en 2008. Les États membres participants réfléchissent pour 2009 à la possibilité de proposer un appel à projets « ouvert », sans délai de remise des propositions, afin de permettre aux porteurs de projets potentiels de déposer leur dossier, lorsque celui-ci est arrivé à maturité.

## **2. En Mer Méditerranée**

### ***a) Le projet France – Espagne - Italie - façade méditerranéenne***

Plusieurs lignes entre l'Italie et l'Espagne existent actuellement. Les autorités italiennes souhaitaient mettre en place un mécanisme d'« écobonus » (aide apportée aux transporteurs par route utilisant certains services maritimes) étendu aux autres pays concernés, plutôt que d'utiliser les mécanismes d'aide au démarrage.

L'ensemble du dispositif d'intervention publique doit donc être réexaminé de manière tripartite pour proposer une initiative en Méditerranée dans le cadre d'une vision partagée de ces autoroutes de la mer.

La France a réfléchi avec l'Espagne, l'Italie et Malte à la préparation d'une consultation internationale sur un marché qui sera très différent de la façade atlantique avec de nombreuses lignes existantes. La France, l'Italie et Malte ont finalement lancé cette consultation le 25 juin 2009, laissant à l'Espagne la possibilité de s'y associer en cours de procédure.

### ***b) L'Union pour la Méditerranée***

Les autoroutes de la mer constituent, dans le cadre de l'Union pour la Méditerranée, un moyen privilégié pour faciliter et développer les échanges avec les pays du pourtour méditerranéen retenu par les chefs d'État ou de Gouvernement euro-méditerranéens à Paris, le 13 juillet 2009. L'objectif de cette initiative est de créer ou de renforcer, quand elles existent, des liaisons maritimes préfigurant de futures autoroutes de la mer.

Dans le contexte concurrentiel du transport maritime en Méditerranée, ce projet, tel qu'envisagé par la France, pourrait se concentrer sur le renforcement de l'efficacité de la chaîne de transport afin que, mieux optimisée, celle-ci puisse apporter des gains de compétitivité et, dès lors, être de nature à susciter un développement de sa propre demande. Cette approche présente aussi l'avantage de ne pas perturber la concurrence entre services existants et de pouvoir être utile à l'ensemble des services utilisateurs et des ports.

La démarche de l'Union pour la Méditerranée pourrait viser l'optimisation portuaire. Concrètement, il s'agirait de définir des standards permettant d'accroître la qualité de service offerte dans les ports en question, une simplification des formalités de tous ordres devant rapprocher la voie maritime du faible niveau de formalités qui caractérise la voie routière. A des objectifs en terme de ponctualité, de temps de passage, d'interopérabilité des systèmes informatiques, pourraient être ajoutés des critères en termes d'approche intermodale en faveur du développement durable et du transport ferroviaire en particulier.

La Conférence du 25 juin 2009 a permis d'engager une première réflexion avec les pays membres.

## **D.— LES DIFFICULTÉS SPÉCIFIQUES DU FRET FERROVIAIRE**

L'adoption de la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement ainsi que les objectifs du sommet de Copenhague impliquent pour le transport de marchandises un nouveau départ, pour un développement sobre en carbone, soutenable et robuste.

Les nouveaux objectifs traduisent une volonté claire de voir se développer les transports ferroviaires, fluviaux et maritimes, en faisant évoluer la part modale du non-routier et du non-aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022. Une première étape rendue particulièrement difficile par la crise économique devrait permettre d'atteindre une croissance de 25 % de la part modale du fret non routier et non aérien d'ici à 2012 pour porter celle-ci à 17,5 % du total.

La réussite 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.

Ces objectifs ambitieux ne pourront être atteints, que grâce à 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, en utilisant notamment les travaux encore récents issus du comité opérationnel du Grenelle. Le gouvernement a engagé un programme d'actions dans des secteurs innovants (autoroutes ferroviaires, transport de fret à grande vitesse actuellement assuré en mode aérien ou routier...) et plus classiques (actions spécifiques sur l'accès aux infrastructures, définition d'un réseau orienté fret et investissements prioritaires sur l'infrastructure).

Pour entrer dans cette nouvelle dynamique, la stratégie nationale en matière de fret ferroviaire s'articule autour de trois objectifs :

- promouvoir une offre de services performante,
- favoriser l'innovation pour la productivité du fret ferroviaire,
- placer l'infrastructure au service du développement du fret ferroviaire.

L'engagement national pour le fret ferroviaire a été présenté en Conseil des Ministres le 16 septembre 2009.

### **– Une offre de services performante tournée vers les clients**

L'avenir du fret ferroviaire en France ne sera assuré, que si les entreprises utilisatrices du mode ferroviaire peuvent faire appel à des opérateurs de fret offrant des services fiables et compétitifs et répondant à leurs attentes.

Dans un marché désormais ouvert à la concurrence où les nouveaux opérateurs progressent rapidement, en proposant des prestations de transport

compétitives, l'activité fret de la SNCF continue à jouer un rôle essentiel. C'est pourquoi l'État est très attaché à la modernisation de l'organisation et des méthodes de l'activité fret de la SNCF, dont la direction a élaboré en 2007 et 2008 un programme d'actions, soutenu par le Gouvernement et comportant des objectifs d'efficacité économique, de satisfaction des clients et de modernisation sociale. Toutefois, si ce programme d'actions a permis une amélioration de la qualité de service notamment sur la ponctualité des acheminements, la situation très dégradée de l'activité fret de la SNCF en fin d'année 2008 et en 2009 nécessite la mise en place de nouvelles mesures de rationalisation et d'amélioration de la productivité, pour rendre cette activité plus performante et compétitive.

Par ailleurs, l'État est favorable à la mise en place « d'opérateurs ferroviaires de proximité ». Ces nouveaux opérateurs assureront, en partenariat avec le tissu économique local, une logistique ferroviaire territoriale, drainant, de manière efficace et économique, des flux ferroviaires diversifiés, vers des points d'échange, convenus avec les opérateurs « longue distance ». Appuyés sur le maillage fin du territoire, ils redynamiseront le mode ferroviaire, en élargissant son marché. Afin d'accompagner la création d'opérateurs ferroviaires de proximité, une cellule d'appui composée de personnalités d'horizons divers, chargeurs, acteurs économiques représentatifs des territoires et institutions, a été mise en place, au niveau national, début juillet 2008.

#### **– L'innovation pour la productivité du fret ferroviaire**

Dans ce domaine, l'engagement de l'État en faveur du fret ferroviaire se déploie suivant trois axes :

- le soutien au développement du transport combiné et des autoroutes ferroviaires,
- le soutien à la mise en place de trains longs (supérieurs à 750 m),
- le soutien aux initiatives concernant le fret à grande vitesse.

Le transport combiné représentait avant la crise économique mondiale le segment de fret ferroviaire le plus dynamique, disposant de marges de progression de trafics importantes sur les pré-et post-acheminements maritimes. L'État, à travers l'aide qu'il accorde au transbordement et par ses soutiens techniques et financiers aux investissements d'infrastructures pour les plates-formes et les terminaux, poursuit une politique volontariste en ligne avec les objectifs communautaires.

Au-delà de l'autoroute ferroviaire alpine qui existe depuis 2003 que la France et l'Italie ont décidé de pérenniser, le Grenelle de l'environnement prévoit la mise en place et le renforcement des deux premières grandes lignes d'autoroutes ferroviaires de longue distance : Nord - Sud Ouest et Nord – Sud Est. L'objectif pour 2020 est le transfert de 500 000 camions par an. L'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg de plus de 1 000 km a accueilli ses premières circulations en septembre 2007. L'État a pris en charge les travaux d'aménagement de

l'infrastructure, réalisés par RFF et a subventionné la création de la plate-forme du Boulou, à proximité de Perpignan. L'autoroute ferroviaire sur l'axe atlantique est fortement souhaitée par l'État et les régions concernées ; les aménagements nécessaires, notamment pour la mise au gabarit de l'infrastructure ferroviaire et la réalisation de plates-formes, figurent parmi les projets prioritaires des prochains contrats de projet 2007-2013 des quatre régions concernées : Aquitaine, Poitou-Charentes, Centre et Île-de-France.

Renforcer la compétitivité des trains de fret, avec des trains plus longs, constitue un autre moyen pour encourager le transfert modal vers le ferroviaire. La question de ces trains plus longs concerne aussi bien le transport combiné que les autoroutes ferroviaires. Un groupe de travail, créé en 2006 à la demande des opérateurs de transport combiné et piloté par RFF, est chargé d'étudier les questions techniques (freinage, vitesse de circulation, longueur des voies de garage et des voies de formation, dispositifs de sécurité). Pour le transport combiné, les premières expérimentations ont eu lieu en 2008 et début 2009, sur l'axe Paris-Marseille, avec des convois de 830 mètres et des tonnages et vitesses adaptés ; la longueur sera ensuite progressivement augmentée pour atteindre les 1 000 mètres. Pour les autoroutes ferroviaires, l'objectif visé est une longueur de 1 500 mètres, avec une première étape à 1 000 mètres, ce qui nécessite la conduite d'études de sécurité et de fonctionnement opérationnel.

L'État soutient les démarches des opérateurs de transport ou des chargeurs permettant d'optimiser les capacités en matière de longueur de trains en participant au financement des études et à la réalisation des travaux nécessaires sur l'infrastructure.

Enfin, l'État encourage l'alliance du fret et de la grande vitesse, créatrice de report modal à moyen et long termes. Cette alliance peut se réaliser dans un contexte de complémentarité entre le transport aérien et le mode ferroviaire. Dans ce domaine, le projet porté par l'association CAREX vise à relier par le mode ferroviaire et à très grande vitesse les grandes villes aéroportuaires européennes situées à deux ou trois heures de Roissy, en utilisant les lignes à grande vitesse. L'intérêt de ce projet a justifié son inscription dans la loi « Grenelle 1 ».

Dans ce contexte, une étude est en cours concernant le raccordement ferroviaire du terminal de Goussainville, à la limite du domaine aéroportuaire de Roissy ; l'État participera à l'investissement nécessaire.

#### **– L'infrastructure au service du développement du fret ferroviaire**

La contribution de l'infrastructure au développement du fret ferroviaire doit être mobilisée au travers :

– de la mise à niveau de celle-ci pour la rendre compatible avec les besoins du fret ferroviaire ;

– de l'amélioration de la fiabilité et de la qualité des services fournis par l'infrastructure.

Les efforts seront concentrés sur le cœur du réseau massivement utilisé par le fret, en l'espèce, le réseau orienté fret. L'idée d'un tel réseau ferroviaire a été lancée par la Commission européenne en 2007 et reprise par RFF qui a identifié au sein du réseau ferré national un « réseau orienté fret ».

L'objectif n'est pas de créer un réseau réservé exclusivement au fret, mais de trouver un mode de gestion de conflits d'utilisation entre les circulations voyageurs et marchandises et de disposer de capacités suffisantes pour le fret avec des sillons de qualité.

Ce réseau orienté fret doit permettre :

– la réorganisation des sillons (cadencement et standardisation) au service de l'efficacité du fret ferroviaire ;

– un haut niveau de service de fret, y compris en périodes de pointe et dans les zones denses, avec une contre-partie tarifaire ;

– une interopérabilité et une cohérence européennes ;

– l'accueil de nouveaux services de fret (autoroutes ferroviaires, trains longs, fret à grande vitesse).

Les principaux ports français, générateurs importants de trafic, seront des points d'ancrage forts de ce réseau.

En termes de qualité de service, RFF s'est engagé dans le cadre du contrat de performance 2008-2012 à améliorer la qualité des sillons, afin de fiabiliser les services de fret ferroviaire. Pour ce faire, à partir de 2010, RFF :

– mettra en place un véritable « service clients », avec un responsable de ligne sur chaque grand itinéraire qui sera l'interlocuteur privilégié des clients de RFF. Par ailleurs, l'organisation des travaux sur le réseau sera élaborée en concertation avec les entreprises ferroviaires pour en limiter les impacts ;

– s'engagera financièrement sur le respect d'objectifs chiffrés de qualité dans le cadre d'accords passés avec les demandeurs de sillons, prévoyant des pénalités en cas de non respect des engagements ainsi que dans le cadre d'accords de garanties de régularité avec l'exploitant de chaque autoroute ferroviaire.

En termes de mise à niveau de l'infrastructure, l'extension progressive du réseau ferroviaire à grande vitesse et la création de lignes nouvelles mixtes libérera de la capacité pour le fret ferroviaire, notamment les projets de contournement ferroviaire :

– de l'agglomération lyonnaise (2,9Md€), qui permettra de libérer des capacités fret sur la partie la plus chargée du réseau ferroviaire lyonnais et favorisera le report modal, en améliorant la circulation des trains de fret en transit nord-sud ou vers l'Italie ;

– et de Nîmes-Montpellier (1,6Md€), qui offrira ainsi un haut niveau de service pour les trafics de fret vers l'Espagne.

En appui des programmes de développement, le réseau existant sera amélioré : en complément de l'effort des régions pour l'entretien et la régénération du réseau ferroviaire, les moyens dévolus par l'État et ses établissements publics seront accrus régulièrement pour atteindre en 2015 un niveau de 1 900 millions d'euros par an, montant deux fois plus élevé que celui constaté en 2004 (900 millions d'euros).

Par ailleurs, un programme de mise à niveau sera déployé, avec notamment des aménagements pour permettre la circulation des trains de plus de 1 000 m, le déploiement de systèmes interopérables, des électrifications et des investissements ponctuels de capacité.

L'État et l'ensemble des acteurs du marché, les entreprises ferroviaires, le gestionnaire d'infrastructure et les chargeurs doivent relever un double défi :

– un défi qualitatif, pour améliorer la fiabilité et la souplesse de ce mode de transport qui lui permette de lutter à armes égales avec les autres modes ;

– un défi quantitatif, pour accroître les parts du marché du ferroviaire et ainsi atteindre les objectifs fixés dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

#### **– L'engagement national pour le fret ferroviaire**

L'État, Réseau ferré de France (RFF) et les opérateurs ferroviaires, en particulier la SNCF, ont décidé de cet engagement national pour le fret, qui correspond à un investissement public global en faveur du fret ferroviaire de plus de 7 milliards d'euros d'ici à 2020 et s'appuie sur 9 axes :

- créer un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires en France ;
- aider massivement le développement du transport combiné ;
- renforcer le développement et la qualité du service de fret massif ;
- développer les opérateurs ferroviaires de proximité pour desservir les territoires et les zones portuaires avec des organisations légères et adaptées ;
- développer le fret ferroviaire express, en utilisant des lignes à grande vitesse en dehors des heures de pointe pour le transport de marchandises ;
- créer un réseau à priorité d'utilisation fret ;

- supprimer les goulets d'étranglement, notamment pour les agglomérations lyonnaise et dijonnaise ainsi que le tronçon Nîmes – Montpellier, principaux points de congestion du réseau ferré national ;

- améliorer la desserte ferroviaire des grands ports français, sources importantes de fret massifié ;

- moderniser la gestion des sillons, en améliorant les temps de parcours et en respectant les horaires des trains de fret et traiter le fret comme une priorité.

Dès 2009, plusieurs actions concrètes marqueront le lancement de cet engagement national massif pour le fret ferroviaire, notamment :

- le lancement de l'appel d'offres franco-italien pour le service d'autoroute ferroviaire alpine entre Lyon et Turin ;

- l'approbation ministérielle de l'avant-projet sommaire de la partie Nord du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise et des études préliminaires de sa partie Sud ;

- le lancement de l'appel d'offres du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier ;

- le doublement des fréquences des navettes de l'autoroute ferroviaire Luxembourg – Perpignan ;

- l'augmentation de l'aide à l'exploitation du transport combiné ;

- la promulgation de la loi permettant la création de l'autorité de régulation des activités ferroviaires et l'émergence d'opérateurs ferroviaires de proximité ;

- la création d'opérateurs ferroviaires portuaires au Port du Havre et au Port de la Rochelle, et d'au moins trois opérateurs ferroviaires de proximité en région ;

- la création autour de la SNCF d'un consortium français de grande vitesse marchandises ;

- l'augmentation du nombre de trains de transport combiné de 50 % sur l'axe Lille – Perpignan ;

- le lancement par la SNCF d'un appel d'offres pour des wagons multimodaux ;

- la création autour de la SNCF d'un champion français du combiné.

Il est prévu que le Secrétariat d'État chargé des transports organisera une large concertation sur cet engagement national et qu'un comité de suivi sera mis en place pour observer la mise en œuvre de ce programme.

Il est demandé à la SNCF de s'engager dans un développement du fret massifié conformément à ces objectifs et d'investir fortement dans les solutions innovantes de transport de marchandises (autoroutes ferroviaires, fret à grande vitesse, opérateurs ferroviaires de proximité). 1 milliard d'euros au moins devra être consacré par la SNCF à ces investissements innovants dans les cinq prochaines années.

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

Votre Rapporteur tient à souligner l'ampleur de l'effort public consacré à un secteur depuis longtemps en difficulté. Il insiste donc sur la nécessité de répondre avant tout aux besoins des clients, sur l'importance des coopérations européennes, comme sur la nécessité pour le fret ferroviaire de bénéficier de sillons de qualité.



### III.— L'ENCOURAGEMENT DONNÉ À LA VOITURE PROPRE ET LE SYSTÈME DU BONUS-MALUS

L'encouragement donné au développement de véhicules propres et économes a constitué une orientation novatrice de la loi du 3 août 2009, dite « Grenelle 1 ».

Le mécanisme du bonus-malus qui en est le principal vecteur actuel, également désigné sous le nom d'« écopastille » a été créé par la loi n° 2007-1824 du 25 décembre 2007 de finances rectificative pour 2007.

Les recettes du dispositif prévu proviennent d'une taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation, le malus, payée par les acquéreurs de véhicules neufs polluants.

Les dépenses du dispositif correspondent à une prime à l'acquisition de véhicules propres, le bonus et à une majoration de cette aide, le superbonus ou prime à la casse d'un montant initial de 300 euros, actuellement de 1 000 euros, versée en cas de destruction simultanée d'un véhicule datant de plus de quinze ans.

Le bonus et le superbonus sont versés par le fonds d'aide à l'acquisition de véhicules propres, adossé au compte de concours financiers *Avances au fonds d'aide à l'acquisition de véhicules propres*, créé lui aussi par la loi de finances rectificative pour 2007. La gestion de ce fonds est assurée par le Centre national pour l'aménagement des structures des exploitations agricoles (CNASEA).

Deux programmes ont par ailleurs été créés par la loi de finances initiale pour 2008 :

- Le programme *Avances au titre du paiement de l'aide à l'acquisition de véhicules propres*, correspondant au bonus ;
- Le programme *Avances au titre du paiement de la majoration de l'aide à l'acquisition de véhicules propres en cas de destruction simultanée d'un véhicule de plus de quinze ans*, correspondant au superbonus.

Les dépenses du compte de concours financier *Avances au fonds d'aide à l'acquisition de véhicules propres* sont constituées des avances accordées au CNASEA. Ses recettes correspondent au produit des malus, après déduction des frais d'assiette et de recouvrement, qui s'élèvent à 2 % de l'ensemble et du montant des intérêts des avances.

Le succès du bonus dépasse les attentes. Ce dispositif a conduit ainsi à un renouvellement important du parc automobile, bénéficiant en particulier aux constructeurs français significativement implantés sur le créneau des véhicules peu polluants et permettant de réduire très significativement les émissions du parc automobile français.

En revanche, les montants collectés au titre du malus ne compensent pas les bonus versés.

Votre Rapporteur souligne l'intérêt qu'auraient une pérennisation du système existant, une meilleure coordination de celui-ci au plan européen, une réflexion sur son éventuelle extension à d'autres produits. Il observe, en effet, que le dispositif que le Gouvernement et le Parlement ont su mettre en place a largement orienté le choix des consommateurs français vers l'achat des véhicules les moins émetteurs de gaz à effet de serre.

## EXAMEN EN COMMISSION

Dans le cadre de la commission élargie, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a procédé à l'examen pour avis des crédits de la **mission « Écologie, développement et aménagement durables »** sur les rapports de M. Christophe Priou, rapporteur pour avis, M. Philippe Plisson, M. Martial Saddier, M. Jean-Claude Fruteau et M. Jean-Yves Besselat. Elle a auditionné Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État chargée de l'Écologie (*voir compte rendu officiel de la commission élargie du mercredi 28 octobre 2009*, sur le [site Internet](#) de l'Assemblée nationale).

A l'issue de la commission élargie, conformément aux avis de MM. Christophe Priou, Martial Saddier et Jean-Yves Besselat, et contrairement à l'avis de M. Philippe Plisson, rapporteurs sur les crédits de la mission « Écologie, développement et aménagement durables », la commission a donné un *avis favorable à l'adoption des crédits de cette mission pour 2010*.

