

N° 145

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2016-2017

Enregistré à la Présidence du Sénat le 24 novembre 2016

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable (1) sur le projet de loi de finances pour 2017,
ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME IV

TRANSPORTS FERROVIAIRES, COLLECTIFS ET FLUVIAUX

Par M. Louis NÈGRE,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Hervé Maurey, *président* ; MM. Guillaume Arnell, Pierre Camani, Gérard Cornu, Ronan Dantec, Mme Évelyne Didier, M. Jean-Jacques Filleul, Mme Odette Herviaux, MM. Louis Nègre, Rémy Pointereau, Charles Revet, *vice-présidents* ; MM. Alain Fouché, Jean-François Longeot, Gérard Miquel, *secrétaires* ; MM. Claude Bérit-Débat, Jérôme Bignon, Mme Annick Billon, M. Jean Bizet, Mme Nicole Bonnefoy, MM. Patrick Chaize, Jacques Cornano, Michel Fontaine, Mme Gélita Hoarau, M. Benoît Huré, Mme Chantal Jouanno, MM. Jean-Claude Leroy, Philippe Madrelle, Didier Mandelli, Jean-François Mayet, Pierre Médevielle, Louis-Jean de Nicolaÿ, Cyril Pellevat, Hervé Poher, David Rachline, Michel Raison, Jean-François Rapin, Jean-Yves Roux, Mme Nelly Tocqueville, M. Michel Vaspert.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (14^{ème} législ.) : 4061, 4125 à 4132 et T.A. 833

Sénat : 139 et 140 à 146 (2016-2017)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
AVANT-PROPOS	5
I. DES INQUIÉTUDES PERSISTANTES AU SUJET DE L'AGENCE DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE FRANCE (AFITF)	7
A. UN CONTEXTE DIFFICILE DEPUIS PLUSIEURS ANNÉES	7
B. UN BUDGET TOUJOURS INSUFFISANT EN 2017.....	8
C. UN OUTIL A PRÉSERVER	9
II. LES CRÉDITS DU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2017 CONSACRÉS AUX TRANSPORTS FERROVIAIRES, COLLECTIFS ET FLUVIAUX	13
A. LES CRÉDITS DU PROGRAMME 203	13
1. <i>Les crédits consacrés aux transports ferroviaires et collectifs</i>	14
2. <i>Les crédits consacrés au transport fluvial</i>	17
3. <i>Les crédits transversaux</i>	18
B. LE COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « SERVICES NATIONAUX DE TRANSPORT CONVENTIONNÉS DE VOYAGEURS »	18
TRAVAUX EN COMMISSION	25
LISTE DES PERSONNES ENTENDUES	35

Mesdames, Messieurs,

Le présent rapport pour avis analyse les crédits consacrés aux transports ferroviaires, collectifs et fluviaux figurant, d'une part, dans le budget de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf), d'autre part, dans le projet de loi de finances pour 2017 au sein de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » et du compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs ».

Comme les années précédentes, votre rapporteur déplore l'insuffisance des crédits affectés à l'Afitf, qui ne sera pas en mesure d'assumer l'ensemble de ses engagements financiers. L'absence de vision à moyen-long terme du Gouvernement dans ce domaine conduit à fragiliser l'agence, alors qu'elle a permis des investissements considérables dans les infrastructures de transport, depuis sa création il y a plus de dix ans.

Dans le domaine ferroviaire, l'État ne parvient toujours pas à s'affirmer en tant qu'État stratège, malgré les engagements pris en ce sens lors des débats relatifs à la loi de réforme ferroviaire de 2014. En outre, plusieurs des dispositifs que cette loi prévoyait restent inappliqués à ce jour, comme la conclusion des contrats de performance entre l'État et les trois entités du groupe public ferroviaire, voire remis en cause, comme la règle d'or que le Gouvernement a contournée dans le projet de loi relatif à la liaison ferroviaire « Charles-de-Gaulle Express ».

Lors de sa réunion du 23 novembre 2016, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, suivant son rapporteur, a émis un avis défavorable à l'adoption des crédits du projet de loi de finances pour 2017 consacrés aux transports ferroviaires, collectifs et fluviaux.

I. DES INQUIÉTUDES PERSISTANTES AU SUJET DE L'AGENCE DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE FRANCE (AFITF)

A. UN CONTEXTE DIFFICILE DEPUIS PLUSIEURS ANNÉES

L'Afitf rencontre, depuis 2013, des difficultés budgétaires, d'abord dues aux reports successifs de l'entrée en vigueur de l'écotaxe, puis à son abandon, décidé à la fin de l'année 2014.

L'agence devait en effet bénéficier d'une grande partie des recettes de la taxe poids lourds (700 à 760 millions d'euros), à la place d'une subvention budgétaire que lui versait chaque année l'État. Mais celui-ci a commencé à réduire le montant de cette subvention dès 2013, alors que l'Afitf ne percevait aucune recette supplémentaire. Depuis cette date, en l'absence de ressource pérenne de substitution aux recettes de l'écotaxe, la question du financement de l'Afitf fait l'objet, chaque année, de vives préoccupations.

Les ressources de l'Afitf ont ainsi diminué fortement, passant de 1,907 milliard d'euros en 2012 à 1,568 milliard en 2013 et 1,743 milliard en 2014. Pour compenser l'abandon de la taxe poids lourds, le Gouvernement avait décidé d'augmenter, en 2015, la fiscalité sur le gazole et d'affecter l'intégralité du produit de cette augmentation à l'Afitf, soit 1,139 milliard d'euros. Mais, alors que le secrétaire d'État aux transports, Alain Vidalies, avait affirmé, à l'automne 2014, que cette somme ne servirait pas à financer l'indemnisation de la société Écomouv' chargée de collecter cette taxe, c'est l'inverse qui s'est produit. Sur les 2,354 milliards de recettes dont l'Afitf a bénéficié en 2015, 528 millions ont servi à financer la première partie de cette indemnisation.

En 2016, alors que la hausse de la taxation sur le gazole a été maintenue et même renforcée, dans un objectif de rapprochement des fiscalités applicables au gazole et à l'essence, **la part de TICPE affectée à l'Afitf a été réduite de plus de 400 millions d'euros, passant de 1,139 milliard d'euros à 715 millions d'euros, malgré une vive opposition des parlementaires.**

L'article 14 du projet de loi de finances pour 2016 prévoyait la réduction à 715 millions d'euros du plafond de la part de TICPE pouvant être affectée à l'Afitf. Mais les parlementaires, à l'initiative de la rapporteure spéciale de la commission des finances, Marie-Hélène Des Esgaulx, avaient voté l'augmentation à 1,139 milliard d'euros de ce plafond¹. Le Gouvernement a toutefois décidé de ne pas affecter à l'Afitf la totalité du

¹ Qui figure à l'article 41 de la loi n° 2015-1785 du 29 décembre 2015 de finances pour 2016.

montant de TICPE autorisé par la loi de finances pour 2016, et de s'en tenir à son choix initial de ne lui verser que 715 millions d'euros¹.

Recettes de l'Afitf de 2010 à 2016²

Recettes (en M€)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Taxe d'aménagement du territoire	539	542	535	538	571	555	560
Redevance domaniale	186	193	198	300	314	326	338
Amendes radars	126	177	272	170	203	233	260
TICPE						1 139	715
Plan de relance autoroutier						100	100
Droit d'entrée A63		400					
Produits divers		1	2	0	0	0	
Subvention budgétaire Programme 203	915	974	900	560	656		
Subvention budgétaire Programme 315 (plan de relance)	331						
Total recettes hors avance France Trésor	2 097	2 287	1 907	1 568	1 743	2 354	1 973

Source : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Dans ce contexte, l'agence a été contrainte, depuis plusieurs années, de reporter certains paiements. Elle a ainsi accumulé, fin 2015, **734 millions d'euros de dette vis-à-vis de Réseau ferré de France puis SNCF Réseau**, qui, à son tour, engendre des frais financiers importants.

B. UN BUDGET TOUJOURS INSUFFISANT EN 2017

En 2017, l'Afitf devrait bénéficier d'un budget de **2,2 milliards d'euros**, alors que son besoin de financement est estimé **entre 2,6 et 2,8 milliards d'euros**, par le président de l'agence, Philippe Duron, comme par le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer, François Poupard. Elle devra donc à nouveau geler ou retarder la mise en œuvre de certains projets, ou encore retarder leur paiement.

Parmi les engagements auxquels elle devra faire face en 2017 figurent les dépenses inscrites dans les contrats de plan État-régions, les opérations de modernisation des réseaux existants, les dépenses liées aux lignes à grande vitesse, dont les premiers loyers au titre des contrats de partenariat, les dépenses de renouvellement des matériels roulants, ainsi que les frais résultant du lancement de la liaison ferroviaire Lyon-Turin ou du canal Seine-Nord.

¹ L'article 4 du projet de loi de finances rectificative pour 2016 prévoit de fixer ce plafond à 766 millions d'euros en 2016, pour ajouter 51 millions d'euros aux 715 millions d'euros initialement envisagés et compenser ainsi la diminution à due concurrence de la fraction de la taxe d'aménagement du territoire affectée à l'Afitf. Cette diminution s'explique par l'augmentation prévue au même article 4 de la fraction de la taxe d'aménagement du territoire affectée au compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs », pour en combler le déficit.

² D'après le dernier budget rectificatif de l'agence, tel qu'adopté par son conseil d'administration le 6 octobre 2016.

Pour 2018, ses besoins de financement sont estimés à **3 milliards d'euros au moins**, et encore davantage si son budget n'est pas augmenté en 2017.

Au vu de ces éléments, votre rapporteur **déplore que la totalité de la hausse de la fiscalité sur le gazole décidée en 2015 pour l'Afitf n'ait pas continué à lui être affectée mais ait été détournée par Bercy pour financer d'autres dépenses.**

C. UN OUTIL A PRÉSERVER

Le manque de soutenabilité budgétaire de l'Afitf a conduit la Cour des comptes à émettre une nouvelle fois des critiques à son encontre, dans un référé du 10 juin 2016 au Premier ministre. Elle y qualifie l'agence d'« *instrument de débudgétisation* » aux mains du Gouvernement, en soulignant qu'elle n'a pas réussi à mettre en œuvre son objectif premier, à savoir « *un pilotage pluriannuel des investissements de transport dans le cadre d'une trajectoire financière maîtrisée ainsi qu'une orientation des financements de l'État vers les projets les plus créateurs de valeur pour la société.* »

Si votre rapporteur partage les critiques liées à l'absence de vision pluriannuelle de l'État sur le financement des infrastructures de transport, qu'il avait déjà soulignée l'année dernière, il réaffirme son attachement à l'Afitf. Cette agence a permis, depuis sa création, de sanctuariser nombre de dépenses d'investissement, suivant une logique de report modal. Fin 2015, l'Afitf avait engagé plus de 33 milliards d'euros, dont 21 milliards étaient déjà payés. Alors que ses recettes proviennent essentiellement du transport routier, deux tiers des dépenses engagées concernent des transports alternatifs à la route.

Cette agence est donc indispensable pour la préservation d'un niveau suffisant d'investissements dans les transports, et de façon pérenne, ce qui est fondamental pour le maintien de l'attractivité du pays et son développement.

Engagements de l'Afitf de 2005 à 2015

Engagements nets de l'AFITF- 2005-2015	En M€	Part en %
Transport routier	11 034	33,3%
Transport ferroviaire interurbain (1)	15 830	47,8%
Transport fluvial	475	1,4%
Transport maritime	656	2,0%
Transports collectifs d'agglomération	3 682	11,1%
Divers	1 410	4,3%
Total	33 088	100,0%

(1)Y compris les études pour CDG Express

Source : rapport d'activité de l'Afitf pour les exercices 2005 à 2015

Dépenses de l’Afitf de 2010 à 2016

Dépenses en M€	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Routes	771	869	763	664	705	739	779
Ferroviaire	1 031	688	643	729	668	705	769
Fluvial	45	73	44	66	35	64	106
Portuaire et littoral	53	58	59	69	30	58	55
Transports collectifs	187	265	315	349	268	172	274
Divers (PEI Corse, aires de contrôle PL)	46	26	33	32	8	17	22
Total dépenses hors frais financiers et indemnité Ecomouv	2 133	1 979	1 856	1 909	1 714	1 755	2 005

Source : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Mais pour que la soutenabilité budgétaire de l’agence ne soit pas remise en cause chaque année, l’État doit assurer son financement de façon pluriannuelle.

À cet égard, votre rapporteur se félicite que la commission des finances, dans son rapport sur le financement des infrastructures de transport¹, ait proposé que la France adopte à son tour, au début de chaque législature, une **loi de programmation des infrastructures de transport**, comportant une liste hiérarchisée des grands projets établie par un groupe de travail, assortie d’une programmation financière pluriannuelle. Ce dispositif, qui existe déjà en Allemagne, assure une visibilité à l’ensemble des acteurs et sécurise les investissements consacrés aux transports.

A l’instar de la rapporteure spéciale de la commission des finances, votre rapporteur propose également de renforcer le contrôle du Parlement sur le budget de l’Afitf pour qu’il fasse lui aussi l’objet d’un débat ouvert et public qui permette ainsi de sanctuariser ses crédits. Pour cela, le **budget détaillé de l’agence devrait être fourni en même temps que le projet de loi de finances**. Aujourd’hui, seules les grandes lignes de ce budget sont communiquées lors de son examen, et de façon prévisionnelle, ce qui ne permet pas un contrôle approfondi de son contenu.

¹ « Infrastructures de transport : sélectionner rigoureusement, financer durablement », rapport n° 858 de Vincent Capo-Canellas, Yvon Collin, Marie-Hélène Des Esgaulx, Thierry Foucaud, Rocher Karoutchi, Fabienne Keller, François Patriat et Daniel Raoul au nom de la commission des finances (Sénat, 2015-2016).

Les principales observations et les propositions du groupe de travail de la commission des finances du Sénat sur le financement des infrastructures de transport

Les principales observations

1. Les travaux de la **commission « Mobilité 21 »** ont permis de hiérarchiser les **projets d'infrastructures de transport** à réaliser à moyen et long termes, ce qui constitue un progrès par rapport au schéma national des infrastructures de transport (SNIT) de 2011. **Une structure permanente chargée du suivi régulier de cette programmation fait néanmoins toujours défaut.**

2. Si la France dispose **d'une solide expérience en matière d'évaluation socio-économique et d'un dispositif de contre-expertise performant** depuis la création du Commissariat général à l'investissement (CGI), **les évaluations des projets d'infrastructure de transport souffrent encore trop souvent d'un biais optimiste** tandis que la définition du plan de financement intervient à un stade très tardif, ce qui peut mettre en péril la soutenabilité de certains projets.

3. La concession est un outil ancien ayant fait ses preuves pour développer le réseau autoroutier. Néanmoins **l'allongement de la durée des concessions autoroutières pour financer des plans de relance des investissements est une méthode opaque**, rendant quasiment **impossible la connaissance précise du taux de rentabilité des concessions.**

4. Malgré le recours assez rare aux contrats de partenariat public-privé dans le domaine des transports, le **risque d'affaiblissement des capacités de maîtrise d'ouvrage des personnes publiques est réel** et constitue un sujet de préoccupation légitime.

5. L'étendue et la qualité de ses équipements routiers et ferroviaires valent à la France d'être classée **au septième rang des réseaux d'infrastructure au monde mais sa situation relative se dégrade** en raison du vieillissement de ses réseaux historiques. **L'effort de régénération du réseau ferroviaire** de 2,5 milliards d'euros par an permet seulement de **limiter ce phénomène**, tandis que **les travaux réalisés sur le réseau routier national non concédé** sont principalement curatifs et non préventifs.

6. **Les projets de développement des grands réseaux de transport demeurent très ambitieux**, alors même que **les lignes à grande vitesse les plus pertinentes ont déjà été construites** et que **le modèle de la grande vitesse ferroviaire connaît aujourd'hui des difficultés.**

7. Si la France a investi suffisamment dans les infrastructures de transport, avec en moyenne **un niveau d'investissement représentant 1 % de son produit intérieur brut (PIB)** au cours des vingt dernières années, **les crédits budgétaires consacrés par l'État - soit 4,4 milliards d'euros en 2015 - sont désormais insuffisants pour faire face aux engagements souscrits** en faveur de projets de grande ampleur.

8. Même si **son fonctionnement manque toujours de transparence**, y compris à l'égard du Parlement, **l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est un outil utile** en ce qu'il permet de **sanctuariser les crédits pluriannuels destinés aux infrastructures de transport.**

9. **La dette de SNCF Réseau**, qui a enregistré **une hausse de 12 milliards d'euros** entre 2010 et 2015 pour s'établir à **44 milliards d'euros**, est devenue **un fardeau très lourd**, limitant fortement la capacité d'action du gestionnaire du réseau ferré national. **Il paraît peu probable que l'entrée en vigueur de la « règle d'or »** - dont le décret d'application se fait toujours attendre - **permette d'apporter une solution à la hauteur des enjeux.**

10. Si l'essentiel du financement du réseau autoroutier et les dépenses de fonctionnement des lignes à grande vitesse reposent largement sur l'utilisateur, **le réseau routier national, le transport ferroviaire de proximité et les transports collectifs en Île-de-France sont financés de façon croissante par l'impôt** depuis l'abandon de la vignette automobile et de l'écotaxe poids lourds, soit **une évolution à rebours de celle observée chez nos voisins européens.**

Les principales propositions

Mieux prendre en compte les enjeux financiers aux stades de la programmation et de l'évaluation

Proposition n° 1 : Adopter, au début de chaque législature, **une loi de programmation des infrastructures de transport**, établissant une liste hiérarchisée des grands projets et une programmation financière pluriannuelle, sur la base des travaux d'**une commission permanente** composée d'élus nationaux, locaux et d'experts, qui sera ensuite chargée **d'examiner tous les ans l'avancement des projets programmés** et de proposer, le cas échéant, des ajustements.

Proposition n° 2 : Rendre obligatoire **l'actualisation de l'étude socio-économique** du projet d'infrastructure lors du renouvellement de sa déclaration d'utilité publique (DUP), en cas de modification substantielle de ses caractéristiques ou de bouleversement des conditions économiques.

Proposition n° 3 : Prévoir la **structure de financement** de tout grand projet d'infrastructure de transport en amont, dès la phase de conception, en vue de garantir la viabilité financière du projet et de la soumettre au débat public.

Proposition n° 4 : Rendre obligatoire la réalisation d'**une étude de soutenabilité budgétaire** du plan de financement proposé pour tous les investissements publics en matière d'infrastructures de transport **supérieurs à 20 millions d'euros** (et pas seulement dans le cas du recours à un contrat de partenariat).

Proposition n° 5 : Privilégier la **fourchette basse des hypothèses de trafic et la fourchette haute des coûts de construction** pour établir le scénario de référence des études socio-économiques des projets d'infrastructures de transport afin d'éviter de surévaluer leur rentabilité et mieux cartographier les risques.

Proposition n° 6 : Soumettre à **l'avis du Commissariat général à l'investissement (CGI)** les projets dépassant le seuil de 100 millions d'euros dont la déclaration d'utilité publique a été prise **avant 2014** ainsi que **les grands projets de modernisation des réseaux existants.**

Proposition n° 7 : **Mettre fin à la pratique consistant à allonger la durée des concessions autoroutières** pour financer des investissements de développement du réseau.

Proposition n° 8 : Préserver et renforcer une **maîtrise d'ouvrage forte des personnes publiques** en matière de réalisation d'infrastructures de transport, par exemple en mutualisant les fonctions de maîtrise d'ouvrage entre collectivités publiques.

Un patrimoine d'infrastructures exceptionnel dont la modernisation doit devenir une priorité nationale

Proposition n° 9 : Investir massivement pendant les quinze prochaines années en faveur de la **maintenance, du renouvellement et de la modernisation des réseaux existants**, en particulier du réseau ferroviaire, dont le vieillissement est très inquiétant.

Proposition n° 10 : Geler pendant une quinzaine d'années le financement par l'État des nouveaux projets de ligne à grande vitesse, en vue de **donner la priorité à la modernisation des réseaux existants** dans un contexte budgétaire très contraint.

Financer les infrastructures de transport dans un contexte budgétaire contraint

Proposition n° 11 : Transmettre systématiquement le **budget prévisionnel de l'AFITF** au Parlement avant l'examen de la loi de finances afin que députés et sénateurs puissent opérer **un véritable contrôle** sur les crédits destinés au financement des infrastructures de transport.

Proposition n° 12 : Augmenter les ressources de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) pour qu'elle puisse faire face à ses engagements, en particulier avec la montée en charge du projet de liaison Lyon-Turin puis du canal Seine-Nord Europe.

Proposition n° 13 : Envisager une **opération de reprise, même partielle**, de la dette de SNCF Réseau par l'État ou son cantonnement dans une **structure dédiée**, afin de redonner des marges de manœuvre financières au gestionnaire du réseau ferré national.

Source : « Infrastructures de transport : sélectionner rigoureusement, financer durablement », rapport n° 858 de Vincent Capo-Canellas, Yvon Collin, Marie-Hélène Des Esgaulx, Thierry Foucaud, Rocher Karoutchi, Fabienne Keller, François Patriat et Daniel Raoul au nom de la commission des finances (Sénat, 2015-2016).

II. LES CRÉDITS DU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2017 CONSACRÉS AUX TRANSPORTS FERROVIAIRES, COLLECTIFS ET FLUVIAUX

A. LES CRÉDITS DU PROGRAMME 203

Les crédits consacrés aux transports ferroviaires, collectifs et fluviaux figurent dans le programme 203 « Infrastructures et services de transports » de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », dans les actions suivantes :

- l'action n° 10 « Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires » ;

- l'action n° 11 « Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires » ;

- l'action n° 13 « Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres » ;

- l'action n° 14 « Soutien, régulation et contrôle dans les domaines des transports fluviaux, maritimes et aériens » ;

- l'action n° 15 « Stratégie et soutien », regroupant les dépenses transversales au programme.

1. Les crédits consacrés aux transports ferroviaires et collectifs

L'action n° 10 « **Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires** » regroupe des crédits essentiellement destinés à l'amélioration de la performance du réseau ferroviaire. La priorité donnée à la modernisation du réseau existant tire les conclusions de l'audit effectué par l'École polytechnique de Lausanne sur l'état du réseau ferré national, réalisé en 2005¹ et actualisé en 2012². Elle a été confirmée en 2013 par la commission Mobilité 21, qui était chargée, sous la présidence de Philippe Duron, de hiérarchiser les projets d'infrastructures de transport inscrits au schéma national des infrastructures de transport élaboré à la suite du Grenelle de l'environnement, et dont votre rapporteur était membre.

2,457 milliards d'euros (en autorisations d'engagements et crédits de paiement) sont prévus au titre de cette action, comme dans le projet de loi de finances pour 2016.

Cette enveloppe, qui revient en intégralité à SNCF Réseau, se décompose de la façon suivante :

- 1 676 millions d'euros pour le financement de la redevance d'accès facturée par SNCF Réseau pour l'utilisation du réseau ferré national hors Île-de-France par les trains régionaux de voyageurs (TER) ;

- 529 millions d'euros pour le financement de l'utilisation du réseau ferré national par les trains d'équilibre du territoire (TET), dont l'État est l'autorité organisatrice ;

- 252 millions d'euros pour le financement de l'utilisation du réseau ferré national par les trains de fret.

Dans cette dernière enveloppe, des écarts importants ont été constatés, ces dernières années, entre les montants annoncés et effectivement versés au titre de la « compensation fret », par laquelle l'État finance une partie du coût direct d'utilisation imputable au fret pour éviter aux entreprises de subir une hausse élevée des péages qui les détournerait de ce mode de transport.

¹ *Audit sur l'état du réseau ferré national français, par MM. Robert Rivier & Yves Putallaz, École polytechnique fédérale de Lausanne – LITEP Laboratoire d'Intermodalité des Transports et de Planification, 7 septembre 2005.*

² *Audit revisité sur l'état du réseau, par MM. Yves Putallaz et Panos Tzieropoulos, École polytechnique fédérale de Lausanne – LITEP Laboratoire d'Intermodalité des Transports et de Planification, septembre 2012.*

**Évolution des écarts entre les montants annoncés et effectivement versés
par l'État au titre de la « compensation fret »**

<i>Montants en millions d'euros TTC</i>	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Prév. 2016
Inscription au projet de loi de finances	264	248	250	260	271	237	ND
Exécution	230	224	257	137	136	37	90

Source : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

D'après les services du ministère, les écarts constatés sur les années 2010 à 2012, relativement limités, s'expliquent par l'ajustement nécessaire de la prévision du besoin entre l'année n-1 et l'année n, dans la mesure où cette compensation n'est pas forfaitaire et a vocation à compléter la différence entre les coûts directement imputables à l'activité et les péages effectivement versés par les entreprises de fret.

À partir de 2013, ces écarts, plus importants, résultent de la contrainte budgétaire appliquée au programme et **traduisent des engagements non tenus de la part de l'État** dans ce domaine. C'est d'ailleurs à cause de ces écarts que l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf) a refusé à deux reprises, en 2015, de valider les tarifs des péages de fret pour l'année 2016¹. Elle ne les a acceptés qu'après avoir obtenu un engagement de l'État à assurer le financement de la totalité du montant nécessaire à la couverture des frais d'utilisation du réseau.

Au moment de la rédaction de ce rapport, aucune somme n'avait été versée à SNCF Réseau à ce titre. En juin, le Premier ministre a pris l'engagement que 90 millions d'euros lui seraient versés d'ici la fin de l'année, ce qui devrait correspondre aux besoins estimés, bien que plus de 200 millions aient été prévus les années précédentes. Ce montant est moins important en 2016, dans la mesure où les tarifs de péages des entreprises ont augmenté en parallèle, de 6,27 %.

La même question se pose pour 2017. Dans son avis du 6 juillet 2016 relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour l'horaire de service 2017, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) a indiqué qu'elle « *n'est pas en mesure de se prononcer sur la réalité de la tenue de [l']engagement [de l'État] et est, en conséquence, amenée à renvoyer à la fin de l'année la perspective d'une éventuelle levée de la réserve émise [à ce sujet]* ». Une augmentation parallèle des péages de 2,4 %, déjà annoncée l'année dernière, est envisagée.

¹ Avis n° 2015-004 du 3 février 2015 et avis n° 2015-020 du 10 juin 2015 relatifs à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour l'horaire de service 2016.

Les crédits de l'action n° 10 sont **complétés par des fonds de concours provenant de l'Afitf**, qui correspondent essentiellement à la part de l'État dans le financement des opérations contractualisées dans les contrats de plan État-régions, pour les volets ferroviaire, transport combiné et transport collectif. Ils sont évalués à **370 millions d'euros en autorisations d'engagement (AE)** et **302 millions d'euros en crédits de paiement (CP)**. Il s'agit toutefois encore d'une estimation, le budget de l'Afitf pour 2017 n'étant arrêté qu'en décembre.

L'action n° 13 « **Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres** » est transversale aux différents modes de transports terrestres. Elle vise à :

- soutenir le report modal ;
- assurer un fonctionnement concurrentiel équitable des secteurs de transport ;
- soutenir les mesures de prévention contre les accidents ;
- accompagner les professions en difficulté.

Ses crédits s'élèvent à **48,1 millions d'euros en CP** et 43,1 millions d'euros en AE, soit des montants proches de ceux prévus dans la loi de finances initiale pour 2016¹, auxquels devraient s'ajouter des fonds de concours et attributions de produits, à hauteur de 29,4 millions en CP et 37 millions en AE, dont 27 millions en CP et 33 millions d'euros en AE pour la mise en sécurité des passages à niveau et des tunnels.

Au sein des crédits de l'État, **25,7 millions d'euros** servent à **compenser à la SNCF les huit tarifications sociales nationales** décidées par l'État afin de favoriser l'accès de certaines populations au transport ferroviaire. Il s'agit, par ordre décroissant d'utilisation, des billets familles nombreuses, des billets d'allers-retours populaires, des abonnements élèves, étudiants et apprentis, qui représentent à eux trois 90 % du trafic concerné, ainsi que des abonnements de travail, des tarifs réformés et pensionnés de guerre, du tarif accompagnateur de personnes handicapées civiles, du tarif promenade d'enfants et du permis de visite aux tombes. Cette enveloppe est quasiment inchangée par rapport à celle de 25,9 millions d'euros annoncée dans le projet annuel de performance annexé au projet de loi de finances pour 2016.

10,4 millions d'euros en AE et **15,4 millions d'euros en CP** sont destinés au **soutien du transport combiné ferroviaire**, soit des montants quasiment identiques à ceux annoncés en projet de loi de finances pour 2016². Ils couvrent deux types de dépenses :

¹ 47,5 millions d'euros en CP et 42,5 millions d'euros en AE.

² 10 millions d'euros en AE et 15 millions d'euros en CP.

- le financement de services d'autoroutes ferroviaires, en particulier le nouveau service public de ferroutage franco-italien qui doit succéder au service exploité depuis 2003 entre Aiton et Orbassano, conformément aux termes de l'accord de Luxembourg du 9 octobre 2009 relatif au service de ferroutage entre la France et l'Italie ;

- le soutien au transport combiné, dont le dispositif a été prorogé pour la période 2013-2017.

En ce qui concerne la **promotion de la politique des transports**, deux dispositifs sont prévus :

- 1,75 million d'euros en AE et CP représente la contribution de l'État au financement des enquêtes-ménages-déplacements (EMD) ;

- 450 000 euros en AE et CP sont destinés à encourager le développement de l'usage du vélo et de sa complémentarité avec les autres modes de transport collectif, en appui des propositions et des actions du coordinateur interministériel nommé à cet effet.

2. Les crédits consacrés au transport fluvial

L'action n° 11 « **Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires** » comprend la **subvention pour charges de service public versée à l'établissement public Voies navigables de France (VNF)**, à hauteur de **252,4 millions d'euros en AE et en CP**. Cette subvention, en légère augmentation par rapport au montant de 251,5 millions d'euros annoncé dans le projet annuel de performance annexé au projet de loi de finances pour 2016, participe au financement du fonctionnement de l'établissement, y compris sa masse salariale, ainsi que des opérations d'investissement.

L'action n° 14 « **Soutien, régulation et contrôle dans les domaines des transports fluviaux, maritimes et aériens** » comporte près de **7 millions d'euros de crédits (en AE et en CP) de soutien au transport combiné maritime et fluvial**, soit un montant proche de celui annoncé dans le projet annuel de performance annexé au projet de loi de finances pour 2016 (6,6 millions d'euros).

650 000 euros sont également prévus pour le **soutien économique aux transporteurs fluviaux et maritimes**. Cette enveloppe représente essentiellement la participation de l'État au plan d'aide à la modernisation et à l'innovation 2013-2017, qui finance des aides à la modernisation des flottes et à l'innovation.

3. Les crédits transversaux

L'action n° 15 « **Stratégie et soutien** » comprend les dépenses transversales au programme « Infrastructures et services de transport ». Ses crédits de paiement sont fixés à 16,1 millions d'euros, en diminution de 2,2 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2016. Elle regroupe, d'une part, les dépenses d'études générales et de prospective (8 millions d'euros), d'autre part, les dépenses de logistique de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, ou de services qui lui sont rattachés (8 millions d'euros).

B. LE COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « SERVICES NATIONAUX DE TRANSPORT CONVENTIONNÉS DE VOYAGEURS »

Le compte d'affectation spéciale qui finance la subvention de l'État pour l'exploitation des trains d'équilibre du territoire est abondé par les trois recettes suivantes :

- la **contribution de solidarité territoriale (CST)**, due par les entreprises de service de transport ferroviaire de voyageurs ; son montant était initialement fixé à 116 millions d'euros pour 2016 et dans le projet annuel de performance annexé au projet de loi de finances pour 2017 ;

- la **taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF)**, acquittée par les entreprises de service de transport ferroviaire de voyageurs dont le chiffre d'affaires soumis à la CST est supérieur à 300 millions d'euros ; son montant était initialement fixé à 200 millions d'euros pour 2016 et dans le projet annuel de performance annexé au projet de loi de finances pour 2017 ;

- une **fraction de la taxe d'aménagement du territoire** payée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes ; son montant était initialement fixé à 19 millions d'euros pour 2016 et 42 millions d'euros dans le projet annuel de performance annexé au projet de loi de finances pour 2017.

Au total, il était donc prévu que le compte soit doté, en 2016, de **335 millions d'euros**, servant à financer, d'une part, **l'exploitation des TET, pour 217 millions d'euros, et le financement du matériel roulant, pour 118 millions d'euros**. Mais ce montant ne sera pas suffisant pour assurer l'équilibre du compte.

C'est la raison pour laquelle l'article 4 du projet de loi de finances rectificative pour 2016 prévoit l'augmentation de 51 millions d'euros de la part de la taxe d'aménagement du territoire affectée à ce compte, pour le doter de **386 millions d'euros**.

En parallèle, l'exposé des motifs de cet article évoque l'augmentation de la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires de 26 millions d'euros, « pour permettre une diminution à due concurrence de la

recette de contribution de solidarité territoriale afin d'alléger la fiscalité pesant sur l'activité de train à grande vitesse », en précisant que « cette dernière modification est proposée pour 2016 et les années ultérieures. »

Pour 2017, le compte d'affectation spéciale est aujourd'hui doté de **258 millions d'euros** pour l'exploitation des services et de 100 millions d'euros pour le matériel roulant, soit un **total de 358 millions d'euros**.

Votre rapporteur ne peut que déplorer la **dérive budgétaire de ces services, dont le déficit se creuse de plus en plus**. Ils nécessitent un **pilotage fort de la part de l'État, qui en est l'autorité organisatrice**.

Dans un rapport particulier de juillet 2014, la Cour des comptes avait pointé l'hétérogénéité de l'offre et son imbrication avec les services ferroviaires régionaux, ainsi que les insuffisances du pilotage de la convention avec la SNCF, avec des conséquences en termes de coût comme de qualité du service. Depuis 2011, ces trains ont connu une chute de fréquentation de 20 % due notamment à la vétusté du matériel.

Après avoir mis en place une commission chargée de réfléchir aux évolutions possibles dans ce domaine, présidée par Philippe Duron, et chargé le préfet François Philizot de consulter les régions à ce sujet, le Gouvernement a rendu publiques les décisions qu'il a prises dans ce domaine en juillet 2016. Il prévoit de maintenir six lignes structurantes, dont trois érigées en lignes « à haute performance » dans le giron de l'État¹, ainsi que deux lignes de nuit². Il y a donc **un recul marqué de l'offre par rapport à la situation existante**.

Pour les autres lignes, des négociations sont en cours avec les régions. Un accord a déjà été conclu avec la région Normandie, qui reprendra en 2020 l'exploitation de cinq lignes, en échange d'un financement de l'État pour le renouvellement du matériel roulant de deux lignes.

L'État a par ailleurs entamé la renégociation de la convention qu'il signe avec SNCF Mobilités pour l'exploitation de ces trains. Il conviendra de **mesurer concrètement les avancées de cette nouvelle convention en termes d'amélioration de la qualité du service comme de maîtrise des coûts**.

¹ Les trois lignes à haute performance sont les suivantes : Paris-Orléans-Limoges-Toulouse ; Paris-Clermont-Ferrand ; Bordeaux-Toulouse-Marseille. Les autres lignes restant gérées par l'État sont : Nantes-Bordeaux, Toulouse-Hendaye et Nantes-Lyon.

² Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latour de Carol.

Mise en œuvre de la feuille de route du Gouvernement pour un nouvel avenir des Trains d'Équilibre du Territoire

Document du Secrétariat d'État aux Transports, à la Mer et à la Pêche du 21 juillet 2016



Mise en œuvre de la feuille de route du Gouvernement pour un nouvel avenir des Trains d'Équilibre du Territoire

21 juillet 2016

Les Trains d'Équilibre du Territoire (TET) sont une composante essentielle de la desserte de nombreux territoires.

Toutefois, aujourd'hui ces trains ne répondent plus de manière satisfaisante aux attentes des voyageurs, en termes de dessertes comme de qualité du service. Depuis 2011, la fréquentation a chuté de 20%, rendant l'exploitation de ces lignes financièrement insoutenable. Le déficit devrait dépasser 400M€ cette année.

Face à cette situation, le Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche a lancé le chantier de la renaissance de ces trains, afin qu'ils retrouvent leur pertinence et leurs clients.

La feuille de route présentée le 7 juillet 2015, suite au rapport de la commission présidée par le député Philippe Duron, a permis d'engager une nouvelle dynamique pour faire renaître l'offre TET. Elle repose sur le droit à la mobilité, la solidarité nationale, l'aménagement du territoire et la maîtrise de l'équilibre économique.

Le point d'étape du 19 février 2016 a conduit le Gouvernement à prendre les premières décisions qui s'imposaient, concernant notamment les trains de nuit et le renouvellement du matériel roulant des lignes structurantes.

Aujourd'hui, le Gouvernement s'appuie sur l'ensemble des démarches de concertation engagées pour prendre des décisions concernant l'avenir de ces trains, portant sur :

- la relance des lignes de jour ;
- les fonctionnalités des nouveaux matériels roulants ;
- l'avenir des trains de nuit ;
- la contractualisation avec la SNCF.

A – Le Gouvernement s’engage pour une nouvelle dynamique des TET

Le diagnostic de la commission présidée par Philippe Duron est clair : l’offre TET ne correspond plus aux besoins de mobilité des voyageurs et des territoires :

1. **Héritée de l’histoire, elle est très hétérogène**, et l’imbrication des offres TET et TER est préjudiciable à la qualité et à la lisibilité de l’offre. **Les dessertes proposées sur les lignes de jour n’ont pas été adaptées** à l’évolution des pratiques de mobilité ;
2. **La qualité du service n’est pas au niveau attendu**, notamment en termes de ponctualité ou de confort du matériel roulant (plus de 35 ans d’âge en moyenne) ;
3. **Le modèle économique actuel des lignes de nuit n’est plus viable** ;
4. **Cette inadéquation conduit à un niveau de subventionnement public** dont la croissance n’est pas soutenable pour les finances publiques.

La démarche de concertation avec les territoires, et en particulier avec les Autorités organisatrices des dessertes régionales TER, avec lesquelles les lignes TET sont fortement imbriquées, a été menée sous l’égide du Préfet François Philizot. Elle permet d’aboutir aujourd’hui aux décisions suivantes.

Trois lignes structurantes à haute performance

Les 3 lignes **Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont-Ferrand et Bordeaux-Toulouse-Marseille** constituent des lignes de longue distance, structurantes à l’échelle du territoire national, au-delà du réseau à grande vitesse. L’Etat en reste l’autorité organisatrice.

Ces lignes doivent bénéficier d’un service à haute performance, tant en matière de confort que de régularité et de fiabilité.

1. Un schéma directeur pour chacune de ces trois lignes

Le Gouvernement a décidé d’élaborer pour chacune de ces lignes un schéma directeur, sous l’égide d’un Préfet coordonnateur, en lien avec SNCF Mobilités et SNCF Réseau, et en concertation avec les acteurs locaux. Un tel schéma directeur a déjà été lancé en 2015 sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

Ce travail permettra notamment de préciser l’offre cible, en particulier sur la ligne Bordeaux-Marseille, pour tenir compte de la mise en service progressive des lignes à grande vitesse sur cet axe.

Pour ces trois lignes, l’offre est maintenue en 2017 telle qu’aujourd’hui, et toute évolution d’offre fera l’objet d’une concertation sous l’égide du Préfet François Philizot, dont la mission sera prolongée, et en lien avec les Préfets coordonnateurs.

2. Des rames neuves aux fonctionnalités clarifiées

Le Gouvernement s’est engagé à acquérir d’ici 2025 des rames neuves adaptées aux besoins des voyageurs sur ces 3 lignes, pour un montant d’environ 1 milliard d’euros. La concertation menée au cours du printemps avec les acteurs des territoires permet aujourd’hui de décider des fonctionnalités de ces rames tenant compte des attentes des voyageurs.

La SNCF va donc lancer d'ici la fin de l'année un appel d'offres à la demande de l'Etat sur les bases suivantes :

- **un très haut niveau de confort et de services à bord adaptés aux longues distances** (acoustique silencieuse, qualité des sièges, information des voyageurs à bord, vidéosurveillance, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, accueil des vélos, connectivité internet) ;
- **des performances d'accélération et une vitesse de 200 km/h adaptées aux trajets et aux caractéristiques de l'infrastructure, ainsi qu'une fiabilité maximale.**

Dans le cadre du schéma directeur de la ligne Bordeaux-Toulouse-Marseille sera conservée la possibilité d'y déployer un matériel plus rapide, apte à circuler sur les lignes à grande vitesse.

Une meilleure articulation TET-TER avec les Régions sur les autres lignes

Les concertations menées par le Préfet François Philizot, en tenant compte de la situation particulière de chaque ligne et des territoires desservis, ont conduit le Gouvernement à proposer à chaque Région une mobilisation conjointe de l'Etat et des Régions pour améliorer l'attractivité de ces lignes.

1. Trois lignes d'aménagement du territoire maintenues sous l'autorité de l'Etat

Compte-tenu de leurs spécificités au titre de l'aménagement du territoire, le Gouvernement décide de maintenir trois lignes sous l'autorité de l'Etat (**Nantes-Bordeaux, Toulouse-Hendaye, Nantes-Lyon**), et s'engage sur ces lignes à un effort sans précédent de renouvellement complet du matériel roulant à partir de 2017.

2. Une concertation avec les Régions qui se poursuit sur les autres lignes

Le Gouvernement poursuit la concertation avec les Régions, afin de trouver les meilleures solutions de gouvernance pour les autres lignes, au cas par cas.

L'accord entre l'Etat et les régions sur le volet Transports de la plateforme Etat-Régions, le 27 juin dernier, a permis de renforcer la compétence des régions en tant qu'autorités organisatrices des TER.

L'engagement des Régions pour devenir autorités organisatrices des lignes TET à vocation régionale leur donnerait un rôle déterminant pour améliorer l'ensemble des services ferroviaires sur leur territoire. S'agissant de lignes aujourd'hui fortement imbriquées avec l'offre TER, cela constituerait également un facteur de simplification et de clarification.

Un accord est déjà intervenu avec la Région Normandie le 25 avril sur les lignes Paris-Caen-Cherbourg, Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Granville, Caen-le Mans-Tours et Paris-Serquigny, dont la région reprendra la gouvernance d'ici 2020, avec un effort sans précédent de l'Etat pour financer le renouvellement des matériels des lignes Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Rouen-Le Havre, pour un montant de 720 M€.

Des échanges sont en cours avec les autres régions et devront être formalisés d'ici le 15 octobre 2016.

3. Les investissements importants de l'Etat en faveur de la qualité du service

- **Matériel roulant :** Au total, sur l'ensemble de ces lignes, l'Etat a déjà prévu d'investir autour de 1,5 milliard d'euros pour l'acquisition de matériels neufs d'ici 2020, pour améliorer la qualité du service.
- **Infrastructures :** L'Etat s'est également engagé fortement dans la modernisation des infrastructures ferroviaires, en particulier dans les contrats de plan Etat-Régions : ce sont ainsi 2 milliards d'euros que l'Etat investira d'ici 2020, en lien avec SNCF Réseau et les collectivités partenaires, dont l'essentiel concerne l'amélioration du réseau existant emprunté par ces trains.

La mission du Préfet François Phillizot, en tant qu'interlocuteur des territoires et des parties prenantes, sera prolongée afin de poursuivre les concertations.

Enfin, un conseil consultatif des Trains d'Equilibre du Territoire, qui réunit autour du Secrétaire d'Etat en charge des Transports, de la Mer et de la Pêche, les présidents de région, deux parlementaires désignés par les présidents des assemblées et deux représentants des usagers, sera mis en place début 2017 pour aborder les problématiques communes.

Une offre de nuit recentrée sur les lignes d'aménagement du territoire

Comme cela a déjà été évoqué, l'offre de nuit ne répond plus de manière satisfaisante aux besoins des voyageurs :

- Sa fréquentation est en baisse de 25% depuis 2011 ;
- Elle représente 25% du déficit des TET, alors qu'elle ne correspond qu'à 3% des voyageurs transportés ;
- Chaque billet vendu nécessite plus de 100 € de subventionnement public en moyenne.

1. Deux lignes d'aménagement du territoire maintenues

L'analyse de la commission présidée par le député Philippe Duron a permis d'identifier des lignes d'aménagement du territoire indispensables en raison de l'absence d'une offre alternative suffisante pour les territoires concernés : il s'agit des deux lignes de nuit Paris-Briançon, et Paris-Rodez / Latour de Carol, qui seront donc maintenues à raison d'un aller-retour quotidien. Leur matériel roulant sera modernisé, en vue d'assurer le niveau de confort attendu par les voyageurs.

2. La décision de ne plus financer l'exploitation des autres lignes

Les autres lignes de nuit desservent des territoires qui bénéficient d'offres alternatives de mobilité de bon niveau, ou qui vont prochainement s'améliorer avec la mise en service des nouvelles Lignes à Grande Vitesse.

En lançant en avril dernier un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI), le Gouvernement a souhaité permettre à tous les opérateurs ferroviaires de proposer, pour leur propre compte, de nouveaux schémas d'exploitation innovants. A l'échéance fixée, reportée au 24 juin pour disposer d'offres de qualité, aucune réponse constituant une manifestation d'intérêt n'a été reçue.

Le Gouvernement confirme donc sa décision de ne plus financer l'exploitation de ces lignes, mais reste à l'écoute de toute offre de reprise.

En l'absence de telle proposition ou de financement tiers, SNCF Mobilités sera amené à interrompre les services au 1^{er} octobre 2016.

La ligne **Paris-Tarbes-Hendaye** sera toutefois maintenue jusqu'à la mise en service de la ligne nouvelle Sud Europe Atlantique (le 1^{er} juillet 2017).

La ligne **Paris-Nice**, dont l'interruption était prévue le 1^{er} octobre 2016, sera maintenue jusqu'à la fin de la saison estivale 2017 (le 1^{er} octobre 2017).

Enfin, un travail est en cours entre la Région Occitanie et SNCF Mobilités pour définir un prolongement du service de nuit entre Toulouse et **Cerbère**.

B – Le Gouvernement et SNCF Mobilités s'engagent sur une nouvelle convention 2016-2020

Une nouvelle convention pour l'exploitation des Trains d'Equilibre du Territoire sera signée cet automne entre l'Etat et SNCF Mobilités, en tenant compte de ces décisions. Conclue pour la période 2016-2020, elle permettra d'inscrire dans la durée l'ensemble des évolutions annoncées et des progrès attendus de la part de l'opérateur, tant en termes de qualité du service que de redressement de l'équilibre économique.

Pour clarifier la répartition des responsabilités entre l'Etat et SNCF Mobilités, **l'Etat confortera son rôle d'autorité organisatrice, en renforçant ses prérogatives en matière notamment de définition du plan de transport.**

Cette convention placera les voyageurs au cœur des décisions : elle mettra l'accent sur l'amélioration de la qualité du service (ponctualité, information des voyageurs, ...).

Cette convention tiendra compte des préconisations de l'audit confié par le Gouvernement à l'Inspection générale des finances et au Conseil général de l'environnement et du développement durable, dont le contenu sera rendu public, en vue d'améliorer l'**efficacité économique des TET**, notamment par :

- une politique commerciale plus dynamique, incluant notamment le développement de la réservation incitative ;
- des efforts de l'opérateur en matière de productivité ;
- une meilleure transparence, notamment dans l'affectation comptable des charges, selon des modalités similaires aux conventions TER avec les Régions.

Cette convention permettra donc un meilleur service aux voyageurs et un maintien de l'équilibre économique actuel pour SNCF Mobilités.

TRAVAUX EN COMMISSION

Réunie le mercredi 23 novembre 2016, la commission a examiné les crédits « Transports ferroviaires, collectifs et fluviaux » de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » du projet de loi de finances pour 2017.

M. Louis Nègre, rapporteur pour avis des crédits « Transports ferroviaires, collectifs et fluviaux » de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ». – L'examen des crédits du projet de loi de finances pour 2017 consacrés aux transports ferroviaires, collectifs et fluviaux consiste à analyser trois séries de dispositions : une partie des crédits inscrits au programme budgétaire 203 intitulé « Infrastructures et services de transport » de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » ; les montants des fonds de concours attendus en 2017 pour les transports ferroviaires, collectifs et fluviaux, parmi lesquels figurent, au premier rang, les crédits de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf) ; et le compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transport conventionné de voyageurs », qui concerne les trains d'équilibre du territoire (TET).

Concernant les crédits du budget général de l'État, l'enveloppe accordée à SNCF Réseau, qui représente près de 80 % des crédits du programme 203, s'élève à 2,5 milliards d'euros, soit autant que l'année dernière. Elle couvre la redevance d'accès facturée par le gestionnaire d'infrastructure pour l'exploitation des trains express régionaux, les TER, des trains d'équilibre du territoire, les TET, ainsi qu'une participation de l'État pour l'utilisation du réseau par les trains de fret.

Sur cette dernière composante et depuis 2013, on constate des écarts très importants entre les sommes annoncées et les sommes effectivement versées par l'État à SNCF Réseau au titre de la compensation « fret » destinée à couvrir une partie des frais liés à l'infrastructure, pour éviter aux entreprises de transport de marchandises de subir une hausse trop importante des péages. En 2013 et 2014, l'État n'a financé que la moitié de ce qu'il avait annoncé, et en 2015, sur les 237 millions d'euros annoncés en loi de finances, seuls 37 millions ont été versés ! Cela oblige SNCF Réseau à s'endetter davantage – nous avons dépassé les 50 milliards d'euros – alors que l'utilisation du réseau doit normalement être financée par ses utilisateurs. C'est pourquoi, après avoir refusé, l'année dernière, de valider les tarifs des péages fret pour 2016, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) a émis les mêmes réserves cette année pour les péages de 2017 dans son avis du 6 juillet 2016 : « l'Autorité n'est pas en mesure de se prononcer sur la réalité de la tenue de [l']engagement [de l'État] et est, en conséquence, amenée à renvoyer à la fin de l'année la

perspective d'une éventuelle levée de la réserve émise [à ce sujet] ». Notez la formulation euphémique...

Le Premier ministre s'est engagé sur le versement de 90 millions d'euros à ce titre en 2016. C'est un mieux, mais au regard des lignes budgétaires que nous avons connues dans le passé, le hiatus reste marqué. Nous devons donc rester très vigilants dans ce domaine pour les années à venir, afin d'éviter une hausse supplémentaire des péages de fret et, partant, une baisse de cette activité.

Dans les crédits consacrés au soutien, à la régulation et à la sécurité des transports terrestres, près de 26 millions d'euros sont prévus pour compenser à SNCF Mobilités les tarifications sociales nationales imposées par l'État, et 15 millions d'euros sont dédiés au soutien au transport combiné ferroviaire, soit des montants très proches de ceux annoncés pour 2016. Notons que pour les transports fluviaux, la subvention versée à Voies navigables de France s'élève à 252 millions d'euros, un montant là aussi proche de celui adopté dans la loi de finances pour 2016 ; 7 millions d'euros sont destinés au soutien au transport combiné fluvial et maritime.

Enfin, 16 millions d'euros serviront à financer les dépenses transversales du programme « Infrastructures et services de transport », telles que les études et les dépenses de logistique de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) ou des services qui lui sont rattachés.

Concernant les fonds de concours apportés par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf), 302 millions d'euros sont attendus au titre de la part de l'État dans les opérations des contrats de plan État-régions (CPER), dans le domaine des transports ferroviaires et collectifs, et 27 millions d'euros seront affectés à la mise en sécurité des tunnels et des passages à niveau. Il est regrettable qu'il n'y ait pas plus d'investissement dans ce dernier domaine, source d'accidents très souvent mortels.

La situation financière de l'Afitf est des plus préoccupantes. Son budget a été fixé à 2,2 milliards d'euros pour 2017, quand, de l'avis même de son président, il lui en faudrait 2,6 à 2,8 pour assumer l'ensemble de ses engagements. Si son budget n'est pas augmenté, elle devra, comme elle le fait malheureusement depuis plusieurs années maintenant, geler ou retarder la mise en œuvre de certains projets, ou encore retarder leur paiement. À la fin de l'année dernière, l'agence avait ainsi accumulé près de 734 millions d'euros de dettes vis-à-vis de SNCF Réseau, ce qui engendre des frais financiers aussi importants qu'inutiles.

Qui plus est, ce budget de 2,2 milliards d'euros est optimiste du côté des recettes, comme l'a démontré la rapporteure spéciale de la commission des finances, Marie-Hélène des Esgaulx : les montants prévisionnels de la redevance domaniale et du produit des radars semblent supérieurs à ce que

l'on est en droit d'attendre. En effet, pour les amendes radars, le Gouvernement prévoit 400 millions de recettes en 2017 alors qu'elles devraient s'établir autour de 320 millions d'euros seulement en 2016 - on comprend mal l'écart, sauf à penser que le nombre de radars, ou de mauvais conducteurs, soit destiné à augmenter...

En 2018, le besoin de financement de l'Afitf sera encore supérieur : au moins 3 milliards, et davantage si le budget pour 2017 n'est pas revu à la hausse. Comment ferons-nous face ?

Outre les opérations de modernisation des réseaux ferroviaires et routiers et les opérations inscrites dans les CPER, l'agence assume les dépenses relatives aux lignes à grande vitesse, y compris le versement des loyers prévus par les contrats de partenariat, les dépenses relatives au renouvellement du matériel roulant et la part de l'État dans les grandes opérations comme le Lyon-Turin ou le canal Seine Nord.

Ce manque de soutenabilité financière est problématique, dans la mesure où il risque de remettre en cause, à terme, le principe même de l'Afitf. Dans son référé de juin dernier, la Cour des comptes qualifie l'agence d'« instrument de débudgétisation » aux mains du Gouvernement, et lui reproche de ne pas avoir réussi à assurer le financement pluriannuel des investissements dans les infrastructures de transport.

Je partage le constat de la Cour des comptes sur l'absence de vision de long terme du Gouvernement quant au financement des infrastructures de transport. Témoin le scénario de l'écotaxe, que je rappelle brièvement. En 2013, l'État a commencé à réduire la subvention budgétaire qu'il versait à l'Afitf en prévision de l'entrée en vigueur de cette taxe, alors même que l'agence ne touchait pas encore les recettes correspondantes - cela a été le début de ses difficultés budgétaires. Fin 2014, l'État renonce à cette taxe poids lourds et augmente la fiscalité sur le gazole pour combler le manque à gagner pour l'Afitf qui reçoit, en 2015, 1,14 milliard d'euros à ce titre - mais, contrairement à ce qui avait été annoncé au départ, l'agence est contrainte de prendre en charge les 528 millions d'indemnisation versés à la société Ecomouv'... En 2016 et 2017, l'augmentation de la fiscalité sur le gazole est confirmée et même renforcée, mais la moitié du produit de l'augmentation décidée en 2015 est dérobée par Bercy pour financer d'autres dépenses. L'Afitf n'en perçoit plus que 715 millions d'euros dans le projet de loi de finances pour 2016 et 735 millions d'euros dans le PLF pour 2017. Cela met gravement en cause le financement de nos infrastructures, facteur majeur de l'attractivité de la France.

Faut-il pour autant remettre en cause l'Afitf en elle-même ? Je ne le crois pas. Au contraire, il faut renforcer cette agence, qui a amplement prouvé son utilité ; et je me félicite de l'évolution de notre commission des finances sur ce sujet.

Fin 2015, l'agence avait engagé 33 milliards d'euros depuis sa création, dont 21 milliards étaient déjà payés. Elle favorise le report modal au plan financier, car ses recettes proviennent essentiellement du mode routier, quand deux tiers de ses dépenses concernent des transports alternatifs à la route (ferroviaire, transports collectifs, fluviaux ou maritimes). Cet outil financier sanctuarise les crédits affectés à nos infrastructures contre les pratiques de Bercy que je viens d'évoquer...

Je partage le souhait exprimé par la rapporteure de la commission des finances de renforcer le contrôle du Parlement sur le budget de l'Atif. Les données fournies à ce sujet dans le projet de loi de finances ne sont qu'indicatives, puisque son budget est arrêté en décembre. Comme elle, je propose que son budget prévisionnel détaillé nous soit transmis en même temps que le projet de loi de finances, pour que le Parlement puisse effectuer un véritable contrôle. Ce serait une avancée démocratique.

M. Charles Revet. – Tout à fait !

M. Louis Nègre, rapporteur pour avis. – Pour renforcer la prévisibilité des dépenses d'investissement, je propose d'adopter, au début de chaque législature, une loi de programmation du financement des infrastructures de transport basée sur un schéma national consensuel dont l'élaboration serait confiée à une commission analogue à la commission Mobilités 21. Cette solution, adoptée en Allemagne et en Suisse, s'inscrit dans le prolongement des réflexions de la commission des finances.

Les infrastructures de transport sont un outil exceptionnel d'attractivité du pays. Malheureusement, les indicateurs qui reflètent l'état de nos réseaux ferroviaire et routier se dégradent – le document budgétaire le confirme – et une vision à moyen et long terme pour répondre à ces enjeux de façon efficace est indispensable. Aux États-Unis, où, certes, les retards sont plus importants, le président élu a annoncé un effort d'investissement sans précédent dans les infrastructures, de 550 milliards de dollars.

Quelques mots sur les enjeux spécifiques du domaine ferroviaire, en commençant par les trains d'équilibre du territoire. Depuis plusieurs années, j'appelle de mes vœux un exercice effectif, par l'État, de son rôle d'autorité organisatrice. Dans un rapport de juillet 2014, la Cour des comptes relève l'hétérogénéité de l'offre et son imbrication avec les services ferroviaires régionaux, ainsi que les insuffisances du pilotage de la convention avec la SNCF. La qualité du service est souvent dénoncée, et ces trains ont connu, depuis 2011, une chute de fréquentation de 20 % avec des répercussions directes sur le déficit, qui se creuse de plus en plus.

En juillet dernier, le Gouvernement a annoncé sa feuille de route pour les trains d'équilibre du territoire. L'État conservera la main sur six lignes considérées comme structurantes à l'échelle du territoire national dont trois seront dites « à haute performance » – une notion que je vous laisse le soin de définir... – et bénéficieront d'un financement du renouvellement du

matériel roulant. Seules deux lignes de nuit seront maintenues. Là encore, c'est un recul marqué par rapport à l'existant, dénoncé par de nombreuses villes et associations.

Pour les autres lignes, des négociations sont en cours avec les régions : un accord a déjà été conclu avec la région Normandie, qui reprendra en 2020 l'exploitation de cinq lignes, en échange d'un engagement de l'État à financer le renouvellement du matériel roulant. Nous attendons la signature... L'État a également entamé la renégociation de la convention passée avec SNCF Mobilités pour l'exploitation de ces trains.

Ces services sont financés au moyen d'un compte d'affectation spéciale (CAS), dont les recettes proviennent quasi-exclusivement de la SNCF, par le biais de la contribution de solidarité territoriale et de la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires. Le CAS reçoit aussi une fraction du produit de la taxe d'aménagement du territoire imposée aux sociétés concessionnaires d'autoroutes. En 2016, il était doté de 335 millions d'euros, dont 217 millions pour l'exploitation des services, ce qui ne suffira pas à assurer son équilibre. C'est pourquoi le Gouvernement a proposé d'augmenter la part de taxe d'aménagement du territoire affectée à ce compte dans le collectif budgétaire 2016, pour porter la dotation du compte à 386 millions d'euros. Pour 2017, ce montant est fixé à 358 millions d'euros, dont 258 millions pour l'exploitation des services et 100 millions pour les matériels roulants.

Nous reviendrons cet après-midi en séance sur l'application de la loi de réforme ferroviaire. Je regrette simplement que les contrats de performance entre l'État et les différents établissements publics à caractère industriel et commercial du groupe public ferroviaire ne soient toujours pas signés ; que le décret d'application de la règle d'or ne soit toujours pas sorti et, plus grave, que le projet de ligne Charles-de-Gaulle Express bafoue cette règle que le Gouvernement avait lui-même instituée.

Nous attendons en vain le retour de l'État stratège, qui nous avait été annoncé lors des débats sur la loi de réforme ferroviaire. Nombre d'exemples illustrent son absence, dont, dernièrement, le cas d'Alstom. C'est très dommageable pour l'avenir du système ferroviaire français.

Le manque de vision politique cohérente et l'insuffisance des crédits affectés à l'Afitf me conduisent à émettre un avis défavorable à l'adoption des crédits du projet de loi de finances pour 2017 consacrés aux transports ferroviaires, collectifs et fluviaux.

M. Hervé Maurey, président. – Merci de cet exposé intéressant, complet et pertinent. L'achat par la région Normandie de trains à la société Bombardier, que vous évoquiez, sera signé demain. En tant que conseiller régional, je ne puis que m'en féliciter.

M. Alain Fouché. – Nous avons le réseau routier le plus cher d'Europe. Nos ingénieurs ont mis en place des infrastructures

particulièrement coûteuses, que ce soit au niveau national ou dans les départements. Jacques Attali stigmatisait la France des rond-points... C'est un gaspillage considérable.

J'ai eu l'occasion de me pencher sur les radars, véritables pompes à fric souvent placées en des endroits peu dangereux. Loin d'être affecté entièrement aux missions de sécurité, le produit des amendes est utilisé pour rembourser la dette. Il convient que le Parlement contrôle davantage l'affectation de ces fonds.

Enfin, au contraire des gouvernements qui se moquent des rapports de la Cour des comptes - en témoigne le cas des aiguilleurs du ciel - les départements et les régions tiennent compte des avis des chambres régionales des comptes.

Des crédits supplémentaires sont-ils prévus pour la gestion de la sécurité dans les gares et les trains ?

M. Michel Raison. - Le financement des infrastructures de transport est problématique dans tous les territoires. Notre rapporteur l'a dit, le transport, c'est l'attractivité du territoire. Or la situation budgétaire impose des arbitrages sévères, sur les critères du nombre de véhicules et de voyageurs, au détriment des territoires les moins peuplés. Et l'État demande de surcroît aux régions de financer une part croissante des infrastructures routières. Plus elles seront fragilisées, moins elles seront en mesure de financer.

Ainsi, je me félicite que les régions s'efforcent de sauver les TET, abandonnés pour ainsi dire en rase campagne par l'État : le TET Île-de-France-Bourgogne-Centre Est est en déficit de 30 millions d'euros, et l'État apporte 13 millions pour le fonctionnement... Les achats de matériel ne sont qu'un effort ponctuel, pas une dotation pérenne. Inévitablement, avec l'essoufflement du soutien financier, les TET deviendront des TER et le lien entre Paris et les territoires sera rompu. Si on ne se démarque pas des pratiques actuelles, la situation s'aggravera.

M. Ronan Dantec. - Merci de cette présentation précise et complète. L'abandon désastreux de l'écotaxe, dans lequel les syndicats minoritaires de transporteurs portent une lourde responsabilité, coûte cher au transport routier français, puisque les camions qui traversent notre territoire ne paient pas la taxe de remplacement sur le gazole. Et les régions qui se sont mobilisées contre l'écotaxe y ont perdu tout instrument de modulation. Il ne faut pas se résoudre au pire : les portiques n'ont pas été démontés, remettons cette taxe à l'ordre du jour, même s'il y faudra un vrai courage politique...

Avec le Brexit et l'élection de Donald Trump, nous mesurons le coût politique d'un aménagement du territoire mal pensé. Soutenir les trains d'équilibre et garantir une desserte correcte des villes moyennes a un coût. Il y faut un financement qui dise son nom : un financement d'aménagement du territoire. Les péréquations entre la métropole et son territoire sont une piste

à explorer, mais certaines régions n'en ont pas les moyens. Reste le financement étatique, qui appelle, inévitablement, davantage d'argent public. Or, telle n'est guère la tendance générale à moyen terme.

M. Jean-Yves Roux. – Je salue la continuité de l'effort d'investissement en faveur de la sécurité des réseaux. L'Arafer nécessite des moyens à la hauteur de sa tâche, y compris des moyens humains, sanctuarisés. Je déplore que la décision de la majorité sénatoriale nous enlève l'occasion d'aborder ces questions dans le cadre de l'examen de la loi de finances. Nous aurions pu faire évoluer la réflexion.

M. Rémy Pointereau. – Notre rapporteur a-t-il, dans son excellent travail, passé en revue le mécanisme des cars Macron ? Plusieurs sociétés de transport ont déposé leur bilan, l'activité n'étant pas, semble-t-il, assez rentable. Je m'interroge également sur l'avenir de Notre-Dame-des-Landes, mais j'attendrai l'examen des crédits du transport aérien...

M. Jean-François Longeot. – Faut-il remercier le rapporteur ou déplorer ses constats ? Les perspectives de développement ferroviaire sont faibles. Le gouvernement est venu au secours d'Alstom en prévoyant l'achat de vingt locomotives... financé par SNCF Réseau, qui a déjà 50 milliards d'euros de dettes. Le développement du réseau nécessitera une volonté forte. Je suis partisan, comme Ronan Dantec, d'une réintroduction de l'écotaxe. L'entretien des voies n'est plus assuré depuis trente ans ! Il faudra bien trouver de l'argent...

Mme Annick Billon. – Merci pour ce rapport éclairé et pointu. La mobilité est un sujet transversal, malheureusement saucissonné dans les avis budgétaires. Nous allons examiner séparément les transports ferroviaire, aérien et maritime qui relèvent pourtant tous de l'aménagement du territoire. Au-delà des rustines, une vision claire des TET fait défaut. Un an après le rapport de la commission présidée par le député Philippe Duron sur le sujet, quelles décisions ont été prises ?

La gestion du dossier Notre-Dame-des-Landes témoigne, elle aussi, de cette même myopie. À quand une vision globale de la mobilité et de l'aménagement du territoire en France ? Je vous renvoie à la tribune publiée dans les *Échos* par notre président Hervé Maurey : il n'y a pas de cohérence dans les politiques menées.

M. Michel Vaspart. – Circulant, comme vous tous, beaucoup en train, je suis impressionné par l'état de délabrement des emprises de la SNCF. Il n'existe pas même de filière de déconstruction des trains retirés de la circulation, qui restent abandonnés sur les voies de garage...

M. Louis Nègre, rapporteur pour avis. – Je ne sais pas si notre réseau ferroviaire est le plus cher d'Europe. Il est vrai que souvent, nos ingénieurs construisent des infrastructures correspondant davantage à leurs envies qu'à la demande.

Certains radars sont mal placés. Je suis partisan de la méthode hollandaise : installer des radars, vrais et faux, un peu partout. Cela ne coûte pas cher, et l'effet dissuasif sur les automobilistes est réel.

Il est vrai que le gouvernement tient assez peu compte des rapports de la Cour des comptes, alors que les élus départementaux et régionaux sont tenus de suivre les recommandations des chambres régionales des comptes.

La politique de sécurité repose sur la Surveillance générale (Suge) - la police ferroviaire de la SNCF - mais surtout sur un transfert de charges de l'État vers les régions. Ces dernières assurent de plus en plus, à leurs frais, la sécurité sur leurs lignes TER à travers des dispositifs vidéo et des portiques. Christian Estrosi, notamment, a engagé un effort important dans ce domaine. La sécurité ferroviaire ne fait pas l'objet d'une ligne budgétaire spécifique, mais elle est soutenue par l'effort des régions.

Les propos de Michel Raison sont raisonnables... J'appelle de mes vœux une véritable discussion, au sein de notre commission, sur le thème de l'aménagement du territoire qu'il faut traiter en amont de ceux du transport et de la mobilité. Comment voyons-nous l'avenir ?

Nous le savons, le Front national réalise des scores très élevés dans les territoires ruraux, parce que la ruralité se sent abandonnée.

M. Michel Raison. - Un problème d'aiguillage...

M. Louis Nègre, rapporteur pour avis. - La mise en place des péréquations avec les agglomérations ne compense pas le manque d'écoute général.

Ronan Dantec parle d'or ; mais l'écotaxe, c'est la ministre de l'écologie qui l'a supprimée...

M. Ronan Dantec. - Vous allez loin dans la provocation ! C'est la droite bretonne qui l'a enterrée !

M. Louis Nègre, rapporteur pour avis. - Pour l'écotaxe comme pour l'aménagement du territoire, il faut une vision. La commission Mobilités 21 était présidée par le socialiste Philippe Duron, mais elle a fait un bon travail... Certes, il faut faire des choix, mais il faut aussi que les fonds suivent pour les mettre en œuvre.

Qui paie quoi ? C'est le second sujet majeur de la mobilité. L'Afitf est un excellent outil, qui mérite d'être renforcé dans un sens plus démocratique - à travers un examen parlementaire des crédits - tout en étant doté des moyens nécessaires. Je partage les conclusions du rapport Duron. Après l'élaboration du schéma national des infrastructures de transport, qui prévoit, en faisant la somme des projets, 260 milliards d'euros d'investissements sur 25 ans, il a fallu opérer un tri. La troisième phase sera celle du financement. Il sera difficile de revenir à l'écotaxe...

M. Ronan Dantec. - Quel manque d'ambition !

M. Louis Nègre, rapporteur pour avis. – Il y a cependant d'autres moyens que les portiques pour l'appliquer.

Le président de l'Arafer a invité notre groupe de travail Mobilités à visiter son siège pour alimenter nos travaux. J'y invite tous mes collègues.

Concernant les cars Macron, les mêmes causes produisent les mêmes effets. Dans les autres pays, l'ouverture tous azimuts du marché du transport routier de voyageurs a très vite été suivie d'une reconcentration. Nous aurons bientôt un, deux ou trois grands groupes qui domineront le marché et feront remonter les prix.

Certes, le développement ferroviaire doit reposer sur une vision, mais aussi sur des financements. La dette de SNCF Réseau dépasse les 50 milliards d'euros, et nous sommes sur la trajectoire de 60 milliards. Encore le président de l'Arafer trouve-t-il ces prévisions trop optimistes... Sans compter une possible remontée des taux d'intérêt.

On ne peut qu'appeler de ses vœux une politique d'aménagement du territoire. SNCF Réseau a consenti un effort financier de cinq à six milliards d'euros, mais le réseau continue à vieillir... Nous n'arrivons pas à faire face.

M. Hervé Maurey, président. – L'intérêt de l'aménagement du territoire ne nous a pas échappé, monsieur Nègre... J'ai constitué un groupe de travail sur ce thème avec Louis-Jean de Nicolaÿ pour réfléchir à la notion même d'aménagement du territoire et redéfinir une doctrine. Qui doit être l'acteur principal, de l'État, des régions ou des métropoles ? Les auditions menées la semaine dernière ont montré que l'État était devenu spectateur, ou au mieux financeur. On ne peut pas me reprocher d'être dirigiste, mais l'évaluation des projets d'infrastructures ne saurait se limiter au critère de rentabilité ; elle doit prendre en compte la dimension de l'aménagement du territoire, un domaine dans lequel la France a été en pointe.

M. Claude Bérit-Débat. – Le groupe socialiste ne suivra pas le rapporteur, dont la présentation est quelque peu caricaturale. Gageons que tout changera au lendemain des élections...

Mme Gélita Hoarau. – Évelyne Didier et moi-même ne prendrons pas part au vote.

La commission émet un avis défavorable à l'adoption des crédits « Transports ferroviaires, collectifs et fluviaux » de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » du projet de loi de finances pour 2017.

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

Mardi 8 novembre 2016 :

- *Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf)* : **MM. Philippe Duron**, président, **Loïc Guinard**, secrétaire général, **Dominique Etienne**, secrétaire général adjoint et **Mme Charlotte Leroy**, collaboratrice parlementaire.

Mercredi 9 novembre 2016 :

- *Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)* : **M. François Poupard**, directeur général, **Mmes Nancy Canoves Fuster**, directrice du cabinet du directeur général et **Isabelle Andrivon**, cheffe du service de l'administration générale et de la stratégie.

Mardi 22 novembre 2016 :

- *Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer)* : **MM. Bernard Roman**, président et **Alexis Vuillemin**, secrétaire général.