

N° 161

---

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 21 novembre 2013

## AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire (1) sur le projet de loi de finances pour 2014, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

TOME IV

**ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES**

**TRANSPORTS FERROVIAIRES ET FLUVIAUX**

Par M. Roland RIES,

Sénateur.

---

*(1) Cette commission est composée de : M. Raymond Vall, président ; MM. Gérard Cornu, Ronan Dantec, Mme Évelyne Didier, MM. Philippe Esnol, Alain Houpert, Hervé Maurey, Rémy Pointereau, Mmes Laurence Rossignol, Esther Sittler, M. Michel Teston, vice-présidents ; MM. Pierre Camani, Jacques Cornano, Louis Nègre, secrétaires ; MM. Joël Billard, Jean Bizet, Vincent Capo-Canellas, Yves Chastan, Philippe Darniche, Marcel Deneux, Michel Doublet, Jean-Luc Fichet, Jean-Jacques Filleul, Alain Fouché, Mme Marie-Françoise Gaouyer, M. Francis Grignon, Mme Odette Herviaux, MM. Benoît Huré, Daniel Laurent, Mme Hélène Masson-Maret, MM. Jean-François Mayet, Stéphane Mazars, Robert Navarro, Charles Revet, Roland Ries, Yves Rome, Henri Tandonnet, André Vairetto, Paul Vergès.*

**Voir les numéros :**

**Assemblée nationale (14<sup>ème</sup> législ.) : 1395, 1428 à 1435 et T.A. 239**

**Sénat : 155 et 156 (annexe n° 10b) (2013-2014)**



## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
.....	5
<b>I. UNE PÉRIODE D'EXPECTATIVE, MALGRÉ DES ORIENTATIONS FORTES EN MATIÈRE DE TRANSPORTS</b> .....	7
A. LES ENGAGEMENTS DE L'ANNÉE 2013 EN FAVEUR DES TRANSPORTS.....	7
1. <i>Les conclusions de la commission « Mobilité 21 »</i> .....	7
2. <i>Le volet « mobilité » du plan « Investir pour la France »</i> .....	9
3. <i>Le Nouveau Grand Paris</i> .....	10
B. UNE HYPOTHÈQUE MAJEURE : LA SUSPENSION DE LA TAXE POIDS LOURDS ....	10
C. LES CONSÉQUENCES DE LA NOUVELLE HAUSSE DU TAUX DE TVA POUR LES TRANSPORTS .....	12
<b>II. LES OBJECTIFS ET PRINCIPAUX CHIFFRES DU PLF 2014 POUR LES TRANSPORTS FERROVIAIRES ET FLUVIAUX</b> .....	13
A. LES CRÉDITS DU PROGRAMME 203 « INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORT » .....	13
1. <i>Présentation des objectifs transversaux</i> .....	13
2. <i>Présentation des crédits</i> .....	13
a) <i>Les crédits alloués aux transports ferroviaires</i> .....	13
b) <i>Les crédits alloués aux transports fluviaux</i> .....	15
c) <i>Les crédits alloués au transport combiné</i> .....	17
d) <i>Les crédits transversaux</i> .....	17
B. LE COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « SERVICES NATIONAUX DE TRANSPORT CONVENTIONNÉ DE VOYAGEURS ».....	18
<b>III. 2014, UNE ANNÉE DE DÉFIS POUR LE SYSTÈME FERROVIAIRE</b> .....	19
A. LA RÉFORME FERROVIAIRE .....	19
1. <i>Réunir les différentes composantes du système ferroviaire pour mettre fin aux dysfonctionnements actuels</i> .....	19
2. <i>Maîtriser l'endettement du système ferroviaire</i> .....	20
3. <i>Poser les jalons de la construction d'un cadre social harmonisé</i> .....	20
B. LE RENOUVELLEMENT DE LA CONVENTION RELATIVE AUX TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE.....	21
<b>TRAVAUX EN COMMISSION</b> .....	23
<b>I. AUDITION DU MINISTRE</b> .....	23
<b>II. EXAMEN DU RAPPORT</b> .....	37
<b>ANNEXES</b> .....	47
<b>ANNEXE 1 LES SCÉNARIOS 1 ET 2 DE LA COMMISSION « MOBILITÉ 21 »</b> .....	47
<b>ANNEXE 2 LE BUDGET DE L'AFITF DE 2010 À 2013</b> .....	53

<b>ANNEXE 3 LE BUDGET DE L'AFITF EN 2013 .....</b>	<b>54</b>
A. LE BUDGET PRÉVISIONNEL INITIAL (ADOPTÉ LE 6 DÉCEMBRE 2012).....	54
B. LE BUDGET ISSU DE LA DERNIÈRE DÉCISION MODIFICATIVE (ADOPTÉE LE 3 OCTOBRE 2013).....	56
<b>ANNEXE 4 LE BUDGET PRÉVISIONNEL 2014 ET LES PROJETS DEVANT ÊTRE FINANCÉS PAR L'AFITF AVANT L'ANNONCE DE LA SUSPENSION DE L'ÉCOTAXE .....</b>	<b>58</b>

Mesdames, Messieurs,

Cette année a été marquée par plusieurs engagements forts du Gouvernement en faveur des transports. Après la confirmation, en mars, du projet du **Grand Paris** et son **élargissement à la modernisation du réseau existant**, le plan « Investir pour la France » présenté en juillet dernier a été l'occasion d'annoncer plusieurs avancées concrètes. **Le choix du second scénario proposé par la commission « Mobilité 21 », scénario le plus ambitieux**, devrait ainsi se traduire par l'engagement de 28 à 30 milliards d'euros dans les infrastructures de transport d'ici 2030. **L'accélération du renouvellement du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire** a été mis en œuvre, avec l'engagement d'une première tranche ferme de 500 millions d'euros dès cet été. Enfin, les **contrats de plan Etat-régions comporteront un volet mobilité**, qui concernera l'ensemble des modes de transport (routier, ferroviaire, fluvial) et les ports.

Annoncée par le Premier ministre le 29 octobre dernier, la **suspension de la mise en œuvre de la taxe poids lourds fait toutefois peser une lourde hypothèque sur l'ensemble des crédits alloués à la politique des transports**. Elle compromet significativement le financement de l'AFITF, qui devait récupérer 760 millions d'euros par an de recettes de cette taxe, sur un budget annuel de l'ordre de 2,2 milliards d'euros. **Face à ce déséquilibre et convaincue de la nécessité de cette écotaxe, votre commission a souhaité alerter le Gouvernement sur l'importance d'une mise en œuvre rapide de cette taxe.**

L'enjeu budgétaire est colossal, puisqu'il retarde ou remet en cause le financement de nombre de projets d'infrastructures. Mais si cet enjeu est important, il n'est pas le seul. Avec cette écotaxe, il s'agit en effet de **faire payer aux poids lourds l'usage, actuellement gratuit, du réseau routier national non concédé et de certaines routes départementales ou communales**. A défaut, le transport routier continuerait à être favorisé par rapport à d'autres modes de transport, pourtant plus respectueux de l'environnement, pour lesquels les usagers paient l'infrastructure (au moyen de péages pour le fret ferroviaire, par exemple).

Un autre sujet majeur de préoccupation réside dans l'augmentation du taux de TVA pour les transports au 1<sup>er</sup> janvier 2014. Ne pouvant être absorbée par les autorités organisatrices de transport, cette hausse du taux, qui atteindrait 10%, suit une première augmentation de 5,5% à 7% en 2012. Elle devrait engendrer une **augmentation des tarifs acquittés par les**

**usagers**, qui risquent de se détourner, au moins pour certains d'entre eux, des transports collectifs, ou une **réduction de l'offre de services de transport proposés par les autorités organisatrices de transport**. Elle est donc en **totale contradiction avec l'objectif de promotion d'une mobilité durable par le développement des transports collectifs**. C'est la raison pour laquelle votre commission a pris position en faveur de l'application du taux de TVA réduit, et non plus intermédiaire, aux transports « du quotidien ». Il s'agit des transports collectifs urbains et non urbains d'intérêt local ou régional, majoritairement utilisés par les citoyens pour se rendre sur leur lieu de travail. Le choix de ce périmètre limite le coût budgétaire de la mesure pour l'Etat à 300 millions d'euros environ.

Compte tenu de l'hypothèque constituée par la suspension de l'écotaxe, et après en avoir débattu, **votre commission a émis un avis favorable d'attente à l'adoption des crédits relatifs aux transports ferroviaires et fluviaux de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » du projet de loi de finances pour 2014.**

## I. UNE PÉRIODE D'EXPECTATIVE, MALGRÉ DES ORIENTATIONS FORTES EN MATIÈRE DE TRANSPORTS

### A. LES ENGAGEMENTS DE L'ANNÉE 2013 EN FAVEUR DES TRANSPORTS

#### 1. Les conclusions de la commission « Mobilité 21 »

A la suite du Grenelle de l'environnement, le précédent Gouvernement avait engagé l'élaboration d'un schéma national des infrastructures de transport (SNIT) afin de recenser les orientations de l'Etat dans ce domaine. L'ampleur des investissements qu'il impliquait de réaliser, évalués à 245 milliards d'euros sur 25 ans, le rendait très peu réaliste.

En outre, se concentrant sur les questions relatives aux seules infrastructures physiques, ce document ne prenait pas en compte tous les enjeux liés à ces infrastructures, tels que celui des services rendus aux usagers.

C'est la raison pour laquelle le ministre des transports a souhaité revoir ce schéma. Il a créé, en octobre 2012, la commission « Mobilité 21 », composée de parlementaires de sensibilités diverses et de personnalités qualifiées, afin de hiérarchiser les projets d'infrastructures du SNIT mais aussi de formuler des recommandations en vue de créer les conditions d'une mobilité durable.

Cette commission, présidée par Philippe Duron, a rendu le résultat de ses travaux en juin 2013. Les objectifs qu'elle a fixés pour une mobilité durable sont les suivants :

- **garantir la qualité d'usage des infrastructures de transport**, en donnant une priorité forte à la modernisation et à la régénération des réseaux existants, qu'ils soient routiers ou ferroviaires ;

- **rehausser la qualité de service du système de transport**, notamment en accélérant le renouvellement des matériels des trains d'équilibre du territoire (TET) sur les grands itinéraires structurants, en renforçant le soutien au développement des opérateurs ferroviaires de proximité et au réseau capillaire fret et en plaçant au cœur des priorités les grands points noirs du réseau ferroviaire ;

- **améliorer la performance d'ensemble du système ferroviaire**, que ce soit en cernant mieux les enjeux de la saturation, en adaptant les méthodes et les principes d'exploitation en ligne et en gare, en réduisant et en maîtrisant les coûts ferroviaires de construction, de modernisation et de maintenance, en organisant mieux l'offre ferroviaire entre TET et trains express régionaux (TER), ou en vérifiant la pertinence des services ferroviaires disponibles sur les lignes les moins fréquentées ;

**- rénover les mécanismes de financement et de gouvernance du système de transport.**

Pour formuler des propositions de hiérarchisation des grands projets, la commission a envisagé deux scénarios de financement.

Le **premier scénario** repose sur le **maintien, jusqu'en 2030, des ressources de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) à leur niveau attendu en 2017, soit 2,26 milliards d'euros par an**, ce qui équivaut à un total cumulé de 31,6 milliards d'euros.

Compte tenu des engagements déjà pris par l'AFITF, à hauteur de 22,9 milliards d'euros, ainsi que des dépenses nécessaires pour la modernisation des réseaux et le renouvellement des matériels roulants, ce scénario permettrait le **lancement de 8 à 10 milliards d'euros de projets nouveaux.**

Le **second scénario est plus ambitieux**, puisqu'il propose un montant d'investissements nouveaux de l'ordre **de 28 à 30 milliards d'euros**. Il repose toutefois sur l'hypothèse d'une amélioration de la conjoncture économique et la mobilisation de sources supplémentaires de financement, à hauteur de 400 millions d'euros par an, montant qui équivaut à la moitié de la subvention d'équilibre que l'Etat doit verser à l'AFITF en 2013. Or, cette subvention avait à l'origine vocation à s'éteindre au cours des prochaines années.

#### L'AFITF ET SON FINANCEMENT

Établissement public à caractère administratif, l'AFITF a été créé à la suite du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 pour porter la part de l'Etat dans le financement des grands projets d'infrastructures ferroviaires, fluviales, maritimes et routières. A partir de 2006, avec l'extension de son domaine d'intervention au financement des contrats de plan ou de projets Etat-régions, elle est devenue l'acteur privilégié du financement de l'ensemble des infrastructures de transport.

Ses ressources proviennent essentiellement du secteur autoroutier, puisqu'elles sont composées de :

- la taxe d'aménagement du territoire prélevée sur les concessionnaires d'autoroutes (535 millions d'euros en 2012) ;
- la redevance domaniale, perçue en contrepartie de l'avantage que les sociétés d'autoroutes tirent de l'occupation du domaine public (198 millions d'euros en 2012) ;
- une partie des amendes du dispositif de contrôle et de sanction automatisés des infractions au code de la route (272 millions d'euros en 2012).

Son équilibre financier a été assuré depuis 2009 par la mise en place d'une subvention budgétaire de la part de l'Etat, qui devait s'éteindre avec l'accroissement de ses ressources, par l'augmentation de la redevance domaniale, d'une part, et la mise en œuvre de l'écotaxe poids lourds, d'autre part.

Votre rapporteur salue le travail de longue haleine réalisé par la commission « Mobilité 21 », qui, après une longue phase de concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, a défini une méthode rigoureuse de sélection des projets.

## **2. Le volet « mobilité » du plan « Investir pour la France »**

Le 9 juillet 2013, le Premier ministre a annoncé plusieurs orientations décisives en matière de transports, à l'occasion de la présentation du plan « Investir pour la France ».

Il a d'abord indiqué que **le Gouvernement prenait pour référence le « scénario 2 » défini par la commission « Mobilité 21 »**, à savoir le scénario le plus ambitieux, avec une priorité donnée à la résorption des nœuds ferroviaires.

Il a ensuite annoncé l'accélération du **renouvellement du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire**, conformément aux recommandations de cette même commission. Seront mobilisés à cette fin :

- une première tranche ferme de 500 millions d'euros, avec une option de 100 millions d'euros, correspondant au remplacement urgent des anciennes locomotives diesel et des voitures par des automoteurs neufs, engagée dès l'été 2013 pour une livraison de trains neufs à compter de 2015 ;
- une deuxième tranche pour un renouvellement des anciens trains Corail à compter de 2018-2019, pour lequel un appel d'offres sera lancé en 2015.

Le Premier ministre a aussi engagé, dans le cadre de **l'élaboration des contrats de plans Etat-régions couvrant la période 2014-2020, la mise en place d'un volet mobilité** concernant les différents modes de transport (routier, ferroviaire, fluvial) et les ports.

Enfin, le Gouvernement a clairement affiché son ambition de disposer de **quatre lignes d'autoroutes ferroviaires en service en 2015**. Outre les lignes Perpignan-Luxembourg et Savoie-Italie déjà existantes, les lignes reliant Lille à Bayonne, d'une part, et Calais à Perpignan, d'autre part, ont été lancées.

Votre rapporteur se félicite de cet engagement ferme du Gouvernement en faveur des transports.

### 3. Le Nouveau Grand Paris

En présentant le Nouveau Grand Paris le 6 mars 2013, le Premier ministre a donné une nouvelle ampleur à ce projet. Tout en **confirmant la réalisation du Grand Paris Express**, il a annoncé la mise en œuvre d'**un plan de mobilisation pour le réseau actuel**, qui se traduira par la **modernisation ou la prolongation des lignes existantes**.

Ce plan de mobilisation, d'un montant total de 6 milliards d'euros pour la période 2013-2017, sera financé par une contribution spéciale de la Société du Grand Paris, de deux milliards d'euros, et une enveloppe d'un milliard d'euros octroyée par l'Etat au moyen de l'AFITF.

Plusieurs mesures ont par ailleurs été décidées pour assurer le financement des dépenses entrant dans le périmètre de la maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, évaluées à 26,575 milliards d'euros d'ici à 2030. Par exemple, la part de taxe locale sur les bureaux reversée à la Société du Grand Paris, plafonnée à 168 millions d'euros depuis 2013 (le solde abondant le budget de l'ANRU et de l'Etat, à hauteur de 95 millions d'euros) ne sera plus soumise à un tel plafonnement. Selon les estimations, les recettes annuelles de l'établissement devraient ainsi être portées de 345 millions d'euros en 2013 à 512 millions d'euros en 2014 puis 539 millions d'euros en 2015.

#### **B. UNE HYPOTHÈQUE MAJEURE : LA SUSPENSION DE LA TAXE POIDS LOURDS**

A la suite des manifestations bretonnes, le Premier ministre a décidé, le **29 octobre dernier, de suspendre la mise en œuvre de la taxe poids lourds**, qui devait initialement entrer en vigueur le 20 juillet 2013, mais avait déjà subi **deux reports en raison de difficultés techniques**, au 1<sup>er</sup> octobre 2013, puis au 1<sup>er</sup> janvier 2014.

La création de cette écotaxe, qui était l'un des engagements du Grenelle de l'environnement, **avait fait l'objet d'un large consensus politique lors de sa création**.

Codifiée aux articles 269 à 283 *quinquies* du code des douanes, cette taxe kilométrique vise à **faire payer aux poids lourds l'usage, actuellement gratuit, du réseau routier national non concédé et des routes départementales ou communales susceptibles de subir un report de trafic du réseau autoroutier**.

Elle répond à un triple objectif :

- **réduire les impacts environnementaux du transport de marchandises en imposant un signal prix au transport routier ;**

---

- **rationaliser à terme le transport routier sur les moyennes et courtes distances.** Il s'agit par exemple de réduire le nombre de déplacements à vide et d'augmenter la charge transportée ou de mieux répartir le trafic entre réseau autoroutier et réseau non concédé ;

- **accélérer le financement des infrastructures nécessaires à la mise en œuvre d'une politique de transport durable.** L'écotaxe doit générer une recette brute annuelle de 1,1 milliard d'euros, dont **760 millions d'euros pour l'AFITF** et 150 millions d'euros pour les collectivités territoriales.

Sa suspension représente donc **un manque à gagner considérable pour l'AFITF, dont le budget annuel est actuellement proche de 2,2 milliards d'euros.**

Le report initialement envisagé de l'entrée en vigueur de la taxe au 1<sup>er</sup> janvier 2014 a déjà privé l'AFITF de 250 millions d'euros<sup>1</sup> en 2013. La suspension pourrait en outre engendrer des dépenses supplémentaires, si l'Etat doit s'acquitter de pénalités vis-à-vis d'Ecomouv', le prestataire choisi pour assurer la mise en place de l'écotaxe.

Certes, et comme l'a précisé le Premier ministre, **suspension ne veut pas dire suppression. Votre commission est toutefois convaincue de la nécessité d'une entrée en vigueur rapide de cette écotaxe. Elle a donc alerté le Gouvernement sur l'urgence à trouver une solution rapide et pérenne, non seulement pour compenser le manque à gagner pour l'AFITF résultant de cette suspension, mais aussi pour garantir sa mise en œuvre effective.**

Cette **hypothèque budgétaire** risque de remettre en cause **nombre de projets d'infrastructures de transport** pourtant indispensables à la promotion d'une politique de mobilité durable ambitieuse.

Mais il s'agit aussi de **faire payer l'utilisation de l'infrastructure routière par ses usagers, comme c'est le cas pour le fret ferroviaire au moyen des péages.** A défaut, le transport routier continuerait à être favorisé par rapport à d'autres modes de transport, pourtant plus respectueux de l'environnement.

Il convient en outre de rappeler que dès l'origine, **le principe d'une répercussion de la taxe auprès des utilisateurs de transport, ou chargeurs, a été retenu, afin de ne pas peser sur l'équilibre économique du secteur des transports.** L'article 16 de la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports a considérablement simplifié le dispositif prévu par le précédent Gouvernement en ce sens, en instaurant une majoration forfaitaire des prix du transport, correspondant au surcoût engendré par cette taxe.

---

<sup>1</sup> Il existe un décalage entre l'entrée en vigueur de la taxe et la perception des recettes. Les 250 millions d'euros évoqués ici ne représentent donc pas la totalité des recettes que perçoit l'AFITF sur cinq mois d'application de l'écotaxe.

### **C. LES CONSÉQUENCES DE LA NOUVELLE HAUSSE DU TAUX DE TVA POUR LES TRANSPORTS**

La directive n° 2006/112 CE du 28 novembre 2006 relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée (TVA), dite « directive TVA », encadre à l'échelle européenne la fixation des taux de TVA. Elle autorise les Etats membres à appliquer un taux normal, qui ne peut être inférieur à 15 %, et un ou deux taux réduits, qui ne peuvent être inférieurs à 5 %.

L'article 13 de loi n° 2011-1978 du 28 décembre 2011 de finances rectificative pour 2011 a **créé un deuxième taux réduit de TVA, aussi appelé taux intermédiaire, de 7 %**. Elle y a soumis, entre autres, les transports de voyageurs, auparavant soumis au taux réduit de 5,5 %.

L'article 68 de la loi n° 2012-1510 du 29 décembre 2012 de finances rectificative pour 2012 a **porté ce taux à 10 %, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014**.

Pour votre rapporteur, le maintien de cette deuxième hausse de TVA entrerait en totale contradiction avec l'objectif de promotion d'une véritable mobilité durable, notamment par le développement des transports collectifs. Ne pouvant être absorbée par les autorités organisatrices de transport, cette hausse engendrerait **une augmentation des tarifs acquittés par les usagers**, qui risquent de se détourner, au moins pour certains d'entre eux, des transports collectifs, ou une **réduction de l'offre de services de transport proposés par les autorités organisatrices de transport**.

**Votre rapporteur préconise dès lors de revenir sur cette mesure, en soumettant à nouveau le transport de voyageurs au taux réduit de TVA de 5,5 %**. Afin d'en limiter le coût, seuls les **transports publics urbains et non urbains d'intérêt local ou régional, majoritairement utilisés par les citoyens pour se rendre sur leur lieu de travail** pourraient être concernés.

En réservant le taux réduit de TVA aux « transports du quotidien », le manque à gagner pour le budget de l'Etat serait limité à 300 millions d'euros. Pour le compenser, votre rapporteur a suggéré deux pistes : la **remise en cause, pour les vols intérieurs, de l'exonération de taxe intérieure de consommation sur le kérosène**, d'une part, une **hausse du tarif de la taxe intérieure de consommation applicable au gazole**, d'autre part. Il a proposé deux amendements en ce sens.

---

## II. LES OBJECTIFS ET PRINCIPAUX CHIFFRES DU PLF 2014 POUR LES TRANSPORTS FERROVIAIRES ET FLUVIAUX

### A. LES CRÉDITS DU PROGRAMME 203 « INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORT »

#### 1. Présentation des objectifs transversaux

Les quatre objectifs du programme 203 restent inchangés par rapport à la loi de finances pour 2013 :

a/ « Réaliser au meilleur coût les projets de desserte planifiés et moderniser efficacement les réseaux de transports » : il s'agit d'évaluer l'intérêt socio-économique des opérations, d'en maîtriser les coûts de construction, mais également de limiter les écarts entre coût prévu et coût réalisé ;

b/ « Améliorer l'entretien et la qualité des infrastructures de transports » : le but est de moderniser l'entretien et l'exploitation des infrastructures et d'améliorer le service des réseaux, à coûts maîtrisés ;

c/ « Améliorer le niveau de sécurité des transports routiers et assurer les conditions d'une concurrence loyale » : cet objectif consacré aux seuls transports routiers, établit un lien entre la sécurité routière et les conditions de travail des professionnels de la route ;

d/ « Développer la part des modes alternatifs à la route dans les déplacements des personnes et le transport des marchandises » : cette ambition, issue du Grenelle de l'environnement est suivie par des indicateurs de part modale des transports non routiers et de transports combinés.

#### 2. Présentation des crédits

##### a) Les crédits alloués aux transports ferroviaires

L'action 10 « **Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires** » consiste à améliorer la performance des réseaux existants afin de renforcer la fiabilité des services de transport, mais aussi à développer les infrastructures de transports collectifs et ferroviaires. La priorité donnée à l'amélioration des réseaux existants a été confirmée par l'audit effectué par l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne sur l'état du réseau ferré national en 2005, par sa réactualisation en 2012, ainsi que par les recommandations de la commission « Mobilité 21 ».

En ce qui concerne le développement du réseau, quatre opérations d'envergure sont en cours de réalisation : la seconde phase de la LGV Est sous maîtrise d'ouvrage publique, le tronçon commun Tours-Bordeaux de la

ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique, dans le cadre d'une concession, ainsi que la ligne à grande vitesse Bretagne Pays de la Loire et le contournement de Nîmes et de Montpellier, dans le cadre de contrats de partenariat.

Le projet de loi de finances pour 2014 prévoit pour la réalisation de l'action 10 **2,886 milliards d'euros** en crédits de paiement (CP) comme en autorisations d'engagement (AE). Ce montant est inférieur de plus de 10 % par rapport aux crédits de la loi de finances initiale pour 2013, en raison de la diminution de la subvention d'équilibre apportée par l'Etat à l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

Le versement initialement prévu de **334 millions d'euros de subvention d'équilibre à l'AFITF**, au lieu des 660 millions d'euros prévus pour 2013, était en effet justifié par l'apport à l'AFITF de nouvelles recettes.

Parmi celles-ci, figure **l'augmentation de la redevance domaniale** versée par les sociétés d'autoroutes en contrepartie de l'avantage qu'elles tirent de l'occupation du domaine public, qui est passée de 198 millions d'euros en 2012 à 299 millions d'euros en 2013, soit une augmentation de 50 %.

Mais c'est avant tout la mise en œuvre de l'écotaxe qui devait constituer la clé de l'équilibre financier de l'AFITF. Sa suspension conduit à fragiliser de façon conséquente le budget de l'AFITF pour 2014.

Le **concours de l'Etat à Réseau ferré de France (RFF)** est le deuxième volet de cette action. Il est évalué à **2,552 milliards d'euros**, répartis de la façon suivante :

Subventions pour l'utilisation de l'infrastructure	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
par les trains régionaux de voyageurs*	1 711 052 815	1 711 052 815
par les trains nationaux classiques de voyageurs**	517 522 942	517 522 942
par les trains de fret	323 561 866	323 561 866
<i>dont compensation de la réforme de la tarification pour les entreprises de fret ferroviaire</i>	271 403 879	271 403 879
<b>Total des transferts</b>	<b>2 552 137 623</b>	<b>2 552 137 623</b>

\* cette ligne correspond au montant de la redevance d'accès pour les services régionaux de voyageurs, instituée à compter de 2010 dans le cadre de la réforme de la tarification, dont le montant est facturé par RFF à l'Etat, hors Île-de-France).

\*\* cette ligne correspond au montant de la redevance d'accès des trains d'équilibre du territoire dont l'Etat est autorité organisatrice depuis 2011.

L'action 13 « **Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres** » est transversale aux différents modes de transports terrestres puisqu'elle vise à soutenir le report modal, à assurer un fonctionnement concurrentiel équitable des secteurs de transport, à soutenir les mesures de prévention contre les accidents et à accompagner les professions en difficulté. Ses crédits s'élèvent à 49,1 millions d'euros en autorisations d'engagement et **54,1 millions d'euros** en crédits de paiement,

auxquels devraient s'ajouter des fonds de concours et attributions de produits (54 millions en AE et 38,9 millions en CP).

Dans la loi de finances initiale pour 2013, ces crédits s'élevaient respectivement à 100,5 et 105,5 millions d'euros. Cette forte réduction correspond, d'abord, pour 8,1 millions d'euros en AE et CP, à une sortie du périmètre de l'action des droits à compensation financière résultant pour les régions Rhône-Alpes et Franche-Comté de la recomposition de l'offre des services régionaux de voyageurs, en raison de la mise en service de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, ces crédits étant désormais inscrits au programme 121 « Concours financiers aux régions ».

**Les crédits prévus au titre de la compensation à la SNCF des tarifications sociales nationales mises en œuvre à la demande de l'Etat**, dans le but de favoriser l'accès de certaines populations au transport ferroviaire font l'objet d'une **diminution régulière depuis quelques années**. Alors qu'ils s'élevaient auparavant à 70 millions d'euros par an, ils ont été abaissés à 50 millions d'euros en 2012, 40 millions d'euros en 2013 et sont fixés à 30 millions d'euros dans le PLF pour 2014.

Cette diminution touche la compensation versée à la SNCF en elle-même, mais ne remet pas en cause les règles de tarification applicables. Comme l'a précisé le ministre des transports au cours de son audition devant la commission, cette compensation ne porte pas seulement sur les tarifications sociales. Par ailleurs, ces dernières sont souvent moins favorables que certaines offres commerciales, ce qui explique ce réajustement budgétaire. Le ministre a toutefois appelé à un audit de la tarification des transports ferroviaires.

#### *b) Les crédits alloués aux transports fluviaux*

L'action 11 « **Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires** » comporte parmi ses objectifs celui de contribuer au développement du transport fluvial, par l'amélioration de la qualité de service offerte par le réseau existant et le remplacement d'infrastructures obsolètes. Dans cet objectif, 265,3 millions d'euros en crédits de paiement et en autorisations d'engagement sont prévus pour la subvention pour charges de service public versée à l'établissement public Voies navigables de France (VNF). Ce montant était de 269,8 millions d'euros en LFI pour 2013.

### VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Etablissement public administratif placé sous la tutelle du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, Voies navigables de France gère le réseau de voies navigables de l'Etat qui lui a été confié, constitué au 1<sup>er</sup> janvier 2013 de 6 700 km de voies navigables, de plus de 3 000 ouvrages d'art et de 40 000 hectares de domaine public en bordure de voie d'eau.

VNF est chargé de l'exploitation, l'entretien, la maintenance, l'amélioration et l'extension de ce réseau et de ses dépendances. Il s'occupe de la gestion hydraulique en conciliant les usages diversifiés de la ressource en eau. Il assure la promotion du transport fluvial pour contribuer au report modal conformément aux objectifs de développement durable et, en lien avec l'ensemble des acteurs locaux, celle du tourisme fluvial et des activités nautiques dans une logique d'aménagement du territoire.

La loi n° 2012-77 du 24 janvier 2012 relative à Voies navigables de France a réformé l'établissement en lui transférant au 1<sup>er</sup> janvier 2013 les services de navigation de l'Etat, jusqu'alors mis à sa disposition, et en y affectant les quelque 4 000 agents de ces services. VNF maîtrise ainsi directement l'ensemble des moyens nécessaires à la réalisation de ses missions.

Le contrat d'objectifs et de performance (COP) signé entre l'Etat et VNF fixe le cadre de mise en œuvre de cette réforme qui vise *in fine* à améliorer la qualité de service de l'infrastructure pour augmenter la productivité du transport fluvial et permettre son développement. À cet effet, ce contrat prévoit un important programme d'investissements destinés à améliorer la sécurité de l'infrastructure pour les personnels, les usagers et les riverains et à rendre plus performantes les infrastructures fluviales, en donnant la priorité à leur remise à niveau et leur modernisation.

VNF a par ailleurs élaboré un schéma pluriannuel de stratégie immobilière validé par France domaine en juin 2011.

Cette subvention de l'Etat participe au financement :

- du fonctionnement de l'établissement, y compris l'impact de l'évolution de la masse salariale à la suite du transfert à l'établissement, le 1<sup>er</sup> janvier 2013, des services de navigation de l'Etat jusqu'alors mis à disposition de VNF ;

- des opérations d'investissement, conformément aux priorités fixées dans le contrat d'objectifs et de performance (COP) de l'établissement. Ces opérations visent à moderniser et sécuriser le réseau existant et à développer la capacité du réseau.

Les moyens de cette action sont complétés par des **fonds de concours versés par l'AFITF** pour l'entretien et le développement des infrastructures fluviales et portuaires, estimés à 36 millions d'euros en AE et 65 millions d'euros en CP, destinés à financer la part de l'Etat dans les contrats de projet ou de développement pour les volets portuaire et fluvial, ainsi que des opérations portuaires.

L'action 14 « **Soutien, régulation et contrôle dans les domaines des transports fluviaux, maritimes et aériens** » répond à plusieurs finalités, dont la modernisation et l'adaptation de l'activité des professionnels du

transport fluvial, le respect des réglementations nationale et européenne afin de garantir un bon niveau de sécurité et une concurrence loyale, et l'encouragement au développement de modes alternatifs ou complémentaires au mode routier.

Ses crédits sont fixés pour 2014 à 28 millions d'euros en crédits de paiement (en augmentation de 1,3 %) et 23,8 millions d'euros en autorisations d'engagement (en augmentation de 34 %).

*c) Les crédits alloués au transport combiné*

Au sein de l'action 13 « Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres », 11,5 millions d'euros en AE et 16,5 millions d'euros en CP sont destinés au soutien du transport combiné ferroviaire. Ces crédits couvrent deux types de dépenses :

- le financement des services d'autoroutes ferroviaires (5 millions d'euros) ;
- le soutien au transport combiné (11,5 millions d'euros).

Si le montant consacré aux autoroutes ferroviaires, qui concerne l'autoroute ferroviaire alpine a été préservé par rapport à 2013, les crédits alloués au transport combiné font l'objet d'une nouvelle baisse, puisqu'ils s'élevaient à 14,5 millions d'euros en 2013.

Dans l'action 14 « Soutien, régulation et contrôle dans les domaines des transports fluviaux, maritimes et aériens », figurent 7,6 millions d'euros en AE et en CP pour le soutien du transport combiné maritime et fluvial.

De manière générale, le budget alloué au transport combiné, qu'il soit ferroviaire, fluvial ou maritime, fait l'objet d'une diminution ces dernières années. Jusqu'en 2009, il était de l'ordre de 20 à 28 millions d'euros par an. La mise en œuvre de l'engagement national pour le fret avait conduit à l'augmenter, en le portant à 38 millions d'euros en 2010 puis 41 millions d'euros en 2011.

Sa réduction a été amorcée en 2012, avec 24,2 millions d'euros de crédits, puis 23,5 millions en 2013. Il a été fixé à 19,1 millions d'euros pour 2014 (11,5 millions pour le transport combiné ferroviaire et 7,6 millions pour le transport combiné fluvial et maritime).

*d) Les crédits transversaux*

L'action 15 « **Stratégie et soutien** » comprend les dépenses transversales au programme « Infrastructures et services de transport ». Elle regroupe, d'une part, les dépenses d'études générales et de prospective et les dépenses de logistique de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.

En raison de la création du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement » (CEREMA), qui intégrera en 2014 le service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (SETRA) et le centre d'études techniques maritimes et fluviales (CETMEF), le périmètre de cette action est modifié. Les montants relatifs à la subvention pour charges de service public de ces entités, évalués à 4,1 millions d'euros dans le projet de loi de finances pour 2014, sont transférés au programme 217, auquel est rattaché le CEREMA.

En conséquence, les crédits de paiement de l'action 15 sont fixés à 19,1 millions d'euros, alors qu'ils s'élevaient à 23,7 millions d'euros en loi de finances initiale pour 2013. Cela représente, à périmètre constant, une diminution de 2,2 %.

Dans cette enveloppe et comme en 2013, un million d'euros sont affectés à l'Agence française de l'information multimodale et de la billettique, créée en 2010.

#### ***B. LE COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « SERVICES NATIONAUX DE TRANSPORT CONVENTIONNÉ DE VOYAGEURS »***

Institué par la loi de finances pour 2011, ce compte d'affectation spéciale compense l'exploitation des lignes ferroviaires de transport de voyageurs qualifiées par l'État « d'équilibre du territoire » - et où circulent les trains « Corail », « TéoZ » et « Lunéa », désormais regroupés sous l'appellation « Intercités ». L'État exerce la compétence d'autorité organisatrice des TET, en matière de desserte, de fréquence, et de maintenance du matériel roulant existant. En contrepartie de ces obligations de service public, il verse à la SNCF une subvention pour couvrir le déficit d'exploitation.

Le 13 décembre 2010, l'État et la SNCF ont signé une convention triennale relative à l'exploitation des trains « Corail » renommés trains d'équilibre du territoire (TET). La convention arrive à échéance au 31 décembre 2013 ; elle comporte néanmoins une **possibilité de prolongation d'un an, que le ministre des transports et la SNCF ont décidé de mettre en œuvre.**

Le compte d'affectation spéciale est abondé par **trois recettes** :

- **la contribution de solidarité territoriale (CST)**, due par les entreprises de service de transport ferroviaire de voyageurs ;

- **le produit de la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF)**, due par les entreprises de service de transport ferroviaire de voyageurs ayant des activités de transport de voyageurs et dont le chiffre d'affaires soumis à la CST est supérieur à 300 millions d'euros ;

- une fraction de la **taxe d'aménagement du territoire (TAT)**, acquittée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Le compte d'affectation spéciale est composé de **deux programmes**.

Le programme 785 « Exploitation des services nationaux de transport conventionnés » compense le déficit d'exploitation des TET et finance des enquêtes de satisfaction de la clientèle. Il est doté de **191 millions d'euros** pour 2014, au lieu de 217,4 millions en 2013. Le projet de loi de finances pour 2014 tient compte de la modification de la tarification de l'infrastructure mise en œuvre par Réseau ferré de France, avec un double effet sur le compte d'affectation spéciale.

D'une part, la création de la redevance de quai par le décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire entraîne un surcoût pour la SNCF de l'ordre de six millions d'euros. D'autre part, l'évolution de la facturation des redevances avec la mise en place d'un nouveau modèle de coûts par Réseau ferré de France se traduit par une moindre dépense pour la SNCF de 22 millions d'euros sur les redevances de circulation des TET et une augmentation du même montant de la redevance d'accès dû par l'Etat à RFF au titre des TET, qui ne transite pas par ce compte d'affectation spéciale.

Ainsi, les dépenses du programme 785 sont réduites d'environ 16 millions d'euros. C'est la raison pour laquelle l'article 38 du projet de loi de finances abaisse le montant de la taxe d'aménagement du territoire affecté au CAS de 35 millions d'euros à 19 millions d'euros.

Le programme 786 « Matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés » contribue aux investissements de maintenance et de régénération du matériel roulant existant. Il est doté de **118 millions d'euros**, au lieu de 107,6 millions en 2013.

### **III. 2014, UNE ANNÉE DE DÉFIS POUR LE SYSTÈME FERROVIAIRE**

#### **A. LA RÉFORME FERROVIAIRE**

Adoptée en Conseil des ministres le 16 octobre 2013, la réforme ferroviaire répond à un triple enjeu.

#### **1. Réunir les différentes composantes du système ferroviaire pour mettre fin aux dysfonctionnements actuels**

Il s'agit tout d'abord de mettre fin aux dysfonctionnements résultant de la création de Réseau ferré de France par la loi du 13 février 1997, qui a été source d'une grande complexité et d'un enchevêtrement de responsabilités. La gestion du réseau a été partagée entre RFF, SNCF Infra,

gestionnaire délégué agissant pour le compte de RFF, et la Direction des circulations ferroviaires de la SNCF. Afin de remédier à ces difficultés, le projet de loi de réforme ferroviaire vise à rassembler l'ensemble de ces entités au sein d'un gestionnaire d'infrastructures unique.

Par ailleurs, pour éviter que les problématiques d'entretien de l'infrastructure soient disjointes des contraintes de l'exploitation, il réunit à nouveau le gestionnaire d'infrastructure et la SNCF au sein d'un pôle public unifié.

## **2. Maîtriser l'endettement du système ferroviaire**

La réforme vise également à mettre un frein à l'endettement du système ferroviaire, désormais colossal, puisqu'il a dépassé 40 milliards d'euros. Or, en l'absence de réforme, cet endettement pourrait encore s'aggraver, avec un déficit structurel de RFF qui pourrait passer de 1,5 à 2 milliards d'euros par an. Dès lors, cette réforme doit permettre l'adoption de mesures concrètes de maîtrise de l'endettement et d'optimisation des dépenses.

Dans ce cadre, la priorité donnée à l'entretien et à la modernisation du réseau existant doit être confortée. A cet effet, RFF a remis au ministre des transports un grand plan de modernisation du réseau (GPMR), le 18 septembre 2013. Avec une enveloppe de 15 milliards d'euros sur six ans, ce plan s'attache en particulier à résoudre les difficultés rencontrées en zone dense et dans les nœuds ferroviaires. Il vise à rendre le réseau plus performant, en diminuant les incidents liés à l'infrastructure et leurs conséquences pour l'exploitation du réseau, afin d'améliorer la régularité des trains. Il a aussi pour vocation d'augmenter la capacité du réseau en termes de circulation des trains et de maintenir un haut niveau de sécurité du réseau.

## **3. Poser les jalons de la construction d'un cadre social harmonisé**

Le troisième objectif de la réforme ferroviaire consiste, dans la perspective d'une ouverture à la concurrence prochaine imposée par Bruxelles, à poser les jalons de la définition d'un cadre social commun à tous les travailleurs de la branche ferroviaire. Comme l'énonce l'exposé des motifs du projet de loi, il s'agit de donner aux salariés et aux entreprises ferroviaires la possibilité de construire l'organisation et les conditions de travail qui permettront de répondre aux enjeux de sécurité et de qualité de service, de garantir l'absence de concurrence déloyale et d'accroître la performance économique du système.

Les discussions en cours, à l'échelle européenne, du « quatrième paquet ferroviaire » conduisent votre commission à appeler à une discussion rapide de ce projet de loi, sur lequel la France pourra s'appuyer pour faire valoir ses positions.

### ***B. LE RENOUVELLEMENT DE LA CONVENTION RELATIVE AUX TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE***

L'exploitation de la plupart des trains d'équilibre du territoire est déficitaire. La convention de 2010 plafonnait à **210 millions** d'euros la compensation annuelle de l'Etat à la SNCF. Cependant, le déficit d'exploitation a dépassé ce plafond dès 2011, jusqu'à atteindre **325 millions** en prévision.

Ce « bond » du déficit tient au cumul des facteurs suivants :

- la **facturation au coût réel** de charges qui avaient été évaluées forfaitairement (location de matériel roulant, prestations en gares plus coûteuses que prévues) ;

- la **compensation d'augmentations tarifaires plus faibles** que prévues contractuellement ;

- **des dessertes nouvelles**, comme Belfort et Mulhouse ;

- le **relèvement des barèmes des redevances de circulation** sur lignes classiques, suite à l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) : cette augmentation représenterait **75 millions d'euros** ;

- la **surcharge des sillons**, liée aux travaux d'infrastructures, qui oblige la SNCF à annuler des trains et à rembourser des billets - pour un coût évalué à 58 millions d'euros.

Dans ces conditions, **le renouvellement de la convention sera l'occasion de redéfinir le modèle économique de ces trains.**



## TRAVAUX EN COMMISSION

### I. AUDITION DU MINISTRE

**Au cours de sa réunion du mardi 12 novembre 2013, la commission a entendu M. Philippe Martin, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la mission « Écologie, développement et mobilité durables » du projet de loi de finances pour 2014.**

**M. Raymond Vall, président.** – Nous sommes heureux de vous accueillir pour la présentation des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ». Après vos propos liminaires, nos rapporteurs vous interrogeront : Laurence Rossignol pour le développement durable, Philippe Esnol pour la protection de l'environnement, Ronan Dantec pour le transport routier, Roland Ries pour le transport ferroviaire et fluvial, Vincent Capo-Canellas pour le transport aérien, et Charles Revet pour le transport maritime. Vous nous indiquerez également les perspectives concernant la modernisation du Code minier et des procédures environnementales, dont la simplification est très attendue par les collectivités territoriales.

**M. Philippe Martin, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.** – Je suis heureux de vous présenter mon budget après avoir eu l'occasion en octobre dernier de vous présenter les grands axes de mon action. Tout d'abord nous consacrons 253 millions au programme de prévention des risques. Dans le prolongement du plan de relance de 2013, l'État accompagnera la montée en puissance des plans de prévention des risques technologiques (PPRT), avec des autorisations d'engagement en hausse de 41 % - soit 187 millions d'euros - et des crédits de paiement en hausse de 12 % - soit 49 millions d'euros - en 2014. J'ai rencontré l'Association nationale des communes pour la maîtrise des risques technologiques majeurs, AMARIS, présidée par le député Yves Blein. L'attente des élus, des entreprises et des citoyens est forte. Nous avons lancé une expérimentation sur huit PPRT : nous espérons que le taux de validation sera élevé.

Nous consacrerons également en 2014 38 millions d'euros à la prévention des risques naturels et hydrauliques, en complément des interventions du Fonds de prévention des risques naturels majeurs, dit Fonds Barnier qui assumera certaines dépenses prises en charge par le budget de l'État, sans diminution de l'effort global : les travaux de prévention et de protection contre les inondations et certaines dépenses d'études ou de travaux relatives à l'élaboration des plans de prévention des risques naturels. Nous augmentons les crédits des équipes chargées de la prévision des crues, de la sécurité des ouvrages hydrauliques et des

dispositifs de collecte de données, de prévision, de vigilance et d'alerte. J'ai pu constater, Monsieur Fortassin, les dégâts provoqués par les inondations de l'été dans les Hautes-Pyrénées, et la mobilisation des services publics. Ainsi, nous mettons en œuvre l'axe 2 du Plan national relatif aux submersions rapides.

Ensuite, les crédits de contrôle de la sûreté nucléaire et de la radioprotection augmenteront légèrement, avec une dotation de 59 millions d'euros. L'Autorité de Sûreté nucléaire a d'ailleurs reconnu les efforts du gouvernement pour maintenir ses moyens.

Nous demandons un effort de 20 millions d'euros à l'Institut de Radioprotection et de Sûreté Nucléaire (IRSN). Conformément à la lettre plafond du Premier ministre, cet effort n'entamera pas les moyens budgétaires consacrés à la sûreté nucléaire, mais sera réalisé par un prélèvement sur le fonds de roulement, des économies liées à l'achèvement de certains travaux ou à l'évolution du régime fiscal de l'Institut, et enfin par des gains de productivité. De plus le nouveau programme d'investissements d'avenir apportera des financements complémentaires à l'appui des projets de recherche de l'IRSN.

Les crédits du budget général ne constituent pas le seul indicateur pour mesurer l'effort de l'État en faveur de la transition énergétique. Ses moyens sont avant tout extrabudgétaires : il s'agit notamment de la contribution au service public de l'électricité (CSPE).

Le programme 174 est majoritairement consacré à la gestion économique et sociale de l'après-mines. Ses crédits, 554 millions d'euros en 2014, diminuent à cause de l'évolution de la démographie des ayants droit. Les autres crédits du programme sont stables, qu'il s'agisse de la politique de l'énergie, 6 millions d'euros, ou de la lutte contre le changement climatique et pour la qualité de l'air, 35 millions d'euros.

J'ai obtenu que les capacités d'engagement de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) soient maintenues à hauteur de 590 millions d'euros, afin de sanctuariser les interventions du Fonds chaleur et du plan déchets. Toutefois il faudrait plus que doubler les crédits qui sont alloués au Fonds chaleur pour économiser les 5,5 millions de tonnes équivalent-pétrole que nous visons à l'horizon 2020. C'est pourquoi je souhaite qu'il soit l'un des bénéficiaires prioritaires des moyens nouveaux qui seront consacrés à la transition énergétique à l'avenir.

Nous consacrons 268 millions au bonus-malus automobile que nous réformons grâce au projet de loi de finances et à un décret entré en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre. Il s'agit d'adapter les barèmes aux évolutions technologiques et aux comportements d'achat, de poursuivre l'incitation à la diminution des émissions de CO<sub>2</sub> et d'équilibrer le budget de ce dispositif. Ce mécanisme, qui devait être neutre pour les finances publiques, a toujours été en déficit, avec un coût total de 1,5 milliard pour l'État.

S'agissant de la biodiversité, le Premier ministre avait pris l'engagement de maintenir les moyens du programme 113 pendant la durée du budget triennal. Il est tenu en 2014 comme en 2013, avec une dotation légèrement supérieure à 278 millions d'euros. Une attention particulière sera portée au programme Natura 2000, dont les crédits augmentent de 10 % à 32 millions, ainsi qu'à l'Agence des aires marines protégées, dont la subvention est portée à 23 millions. Le projet de loi sur la biodiversité sera présenté en conseil des ministres au début de l'année prochaine ; il comprendra six titres consacrés aux principes généraux de l'action publique, à la gouvernance nationale en matière de biodiversité, à la création de l'Agence française de la biodiversité, à l'instauration d'un régime d'accès aux ressources génétiques, aux moyens de protection des espaces naturels et des espèces sauvages et aux paysages. Avec la création de l'Agence française de la biodiversité, nous souhaitons créer une Ademe de la biodiversité, afin d'atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés, tant au plan national qu'au plan communautaire, en particulier la mise en œuvre de la directive-cadre « Stratégie pour le milieu marin » et la mise en place de la trame verte et bleue. Certains ne manqueront pas de s'interroger sur la pertinence d'une action en faveur de la biodiversité en période de rétablissement de l'équilibre des comptes publics. Mais la préservation de la biodiversité n'est pas une question de conservation au sens muséal : il s'agit d'un investissement dans des écosystèmes qui rendent gratuitement des services inestimables à l'humanité.

La dotation de Météo-France baisse légèrement à 209 millions d'euros, l'année 2013 ayant vu ses crédits augmenter fortement pour financer le super-calculateur. L'organisme est engagé dans un processus de réorganisation territoriale. En tant qu'ancien président de conseil général, je connais les inquiétudes et les protestations de certains devant cette réforme : j'y serai très attentif.

La dotation de l'Institut de géographie national (IGN) s'élève à 97 millions d'euros. L'IGN affronte la concurrence de Google ou Microsoft, qui diffusent massivement de l'information géographique de base. L'institut doit se repositionner et nous finalisons le nouveau contrat d'objectif. Nous souhaitons le transformer en un opérateur de référence, passant d'un positionnement centré sur la production et la diffusion de données à un positionnement de fournisseur de services de haute qualité.

Mon ministère contribue à l'objectif de stabilisation des finances publiques : en 2014, 522 emplois seront supprimés au ministère, soit une diminution de 1,5 %, à rapporter à un objectif transversal de 2,5 % fixé par la lettre de cadrage du Premier ministre, tandis que 550 emplois sont supprimés chez les opérateurs, soit une baisse de 2,1 %. De plus les services centraux du ministère seront regroupés sur deux sites au lieu de cinq à la Défense, pour une économie de 20 millions de loyer à terme.

Enfin, le rapport de Thierry Tuot sur la réforme du Code minier nous sera remis le 10 décembre. Un projet de loi sera présenté en 2014.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.** - Je présenterai le budget relatif aux transports, budget des territoires et de la vie quotidienne des Français, dont les crédits atteignent 8 milliards d'euros, hors frais de personnel. Ce budget s'inspire des recommandations de la commission Mobilité 21 à laquelle des parlementaires ont participé. Il contribue également au redressement des comptes publics, tout en reflétant la priorité donnée à l'amélioration des transports quotidiens, conformément aux engagements du Président de la République.

La programmation des investissements de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf) met en œuvre les conclusions de la commission Mobilité 21. Toutes les procédures déjà engagées seront poursuivies ; des crédits d'un montant de 30 milliards seront en outre dégagés d'ici à 2030 pour développer de nouveaux projets, avec une priorité donnée à l'entretien du réseau existant. Nous privilégions la contractualisation avec les territoires : 950 millions par an d'ici à 2020 seront consacrés aux volets mobilité des contrats de plan État-région (CPER). Nous souhaitons y associer toutes les collectivités territoriales.

En outre, après des années d'inaction, 510 millions seront consacrés au renouvellement d'une première tranche de matériel roulant des trains d'équilibre du territoire (TET), dont le renouvellement total sera réalisé d'ici à 2025 pour un montant total de 2 milliards.

Dans le cadre du Grand Paris, un plan de mobilisation a été signé avec la région Ile-de-France pour améliorer la qualité du trafic, la sécurité et l'information des usagers. 2,5 milliards d'euros, en plus du budget de 3,2 milliards existant, seront consacrés au plan de mobilisation du réseau ferroviaire, avec pour priorité l'amélioration du réseau existant.

Le troisième appel à projets « transport en commun en site propre » (TCSP) bénéficie d'une enveloppe de 450 millions. Nous souhaitons relancer le fret ferroviaire : fin janvier, à l'issue d'une table ronde avec les acteurs, nous prendrons les premières mesures.

Le budget est globalement stable avec des crédits de 2,2 milliards. Hors Afitf, le budget des transports s'élève à 3,3 milliards : il inclut la dotation à Réseau ferré de France (RFF) de 2,5 milliards, celle pour l'entretien routier, de 350 millions, celle de Voies navigables de France, de 200 millions, le financement des lignes d'aménagement du territoire et des infrastructures aéroportuaires. La dotation de l'Afitf est de 2,2 milliards - elle est liée à l'écotaxe poids lourds sur laquelle je suis prêt à répondre à vos questions. Le budget annexe de l'aviation civile se monte à 2,2 milliards, avec un rattrapage pour la Direction générale de l'aviation civile et les investissements d'infrastructure.

Le budget des affaires maritimes et de la pêche est stable. Je participe régulièrement à des négociations à Bruxelles : je souhaite que le Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP) permette de

moderniser les équipements et de financer les aides à l'installation des jeunes.

Enfin, 325 millions sont consacrés aux trains d'équilibre du territoire grâce à un compte d'affectation spéciale.

Ce budget n'oublie pas le secteur industriel. L'aéronautique représente à lui seul 13 000 à 14 000 créations d'emplois chaque année. Il nous appartient de soutenir l'innovation et les ruptures technologiques. Nous consacrons 12 milliards aux nouveaux programmes d'investissements d'avenir. Le secteur de l'aéronautique bénéficiera à ce titre de 1,2 milliard d'euros, pour des dossiers comme l'A350 ou la mise au point du remplaçant du super Puma. D'autres projets seront financés par ce biais : TGV du futur, navire du futur, nouveau système de distribution d'énergies, port du futur, etc.

**Mme Laurence Rossignol, rapporteur pour avis.** – Le débat sur la transition énergétique s'étant achevé, quand sera déposée la future loi sur la transition énergétique ? De même, les travaux de la commission Tuot avancent. Quel sera le calendrier d'examen parlementaire ?

Les crédits du programme 217 baissent à nouveau : cette baisse concernera-t-elle prioritairement certaines actions du ministère ou sera-t-elle répartie sur tous les chapitres ?

Le programme FEE-Bat, relatif à la formation aux économies d'énergie des entreprises et artisans du bâtiment, est un élément important de la transition énergétique. Sera-t-il maintenu ? Les professionnels le souhaitent. Enfin, est-il envisageable d'étendre le taux réduit de TVA, déjà applicable aux travaux de rénovation thermique, aux travaux réalisés par les entreprises éco-certifiées ?

**M. Ronan Dantec, rapporteur pour avis.** – Je suis rapporteur pour avis du budget des transports routiers dont les crédits sont consacrés non seulement au financement du réseau routier mais aussi à celui des reports modaux. Plusieurs engagements ont été pris : sur les trains d'équilibre du territoire, sur ceux des Contrats de plan État-région et ceux de la Commission Mobilité 21. Mais leur réalisation dépend du niveau des recettes de l'Afitf, ce qui explique notre inquiétude. L'écotaxe est suspendue ; les recettes tirées des radars diminuent depuis l'été ; la redevance domaniale reversée par les concessionnaires du réseau autoroutier n'est pas aussi élevée que nous l'aurions souhaité. Au total, il manque un milliard : comment seront financés les engagements pris ? Lors de mes auditions j'ai constaté que les acteurs étaient très préoccupés : loin de toute surenchère, ils cherchent des solutions pour sortir de l'impasse.

J'avais été sévère à l'égard du bonus-malus automobile l'an passé. Depuis, des discussions avec les constructeurs automobiles ont eu lieu. Le gouvernement a la volonté de rééquilibrer le bonus et le malus afin de privilégier les filières électrique et hybride au détriment des petites cylindrées, pourtant performantes en terme d'émissions de microparticules,

créneau sur lequel d'ailleurs les constructeurs français sont bien positionnés. Le niveau du malus étant déjà très élevé sur les grandes berlines, ne pourrait-on pas abaisser les tranches du malus vers les véhicules neutres pour privilégier les petites cylindrées ?

**M. Roland Ries, rapporteur pour avis.** – Votre tâche n'est pas facile. J'étais opposé l'an dernier au relèvement de la TVA dans les transports de 5,5 à 7 %. Je suis opposé au passage de 7 % à 10 %, qui frappera les transports du quotidien – TER, TET, transports urbains –, que nous souhaitons favoriser. Aussi je déposerai deux amendements, soutenus par le Groupement des autorités responsables de transport (GART), afin de rétablir le taux de 5,5 %, applicable aux produits de première nécessité. En compensation, afin d'éviter la sanction de l'irrecevabilité financière de l'article 40 de la Constitution, nous proposons d'augmenter légèrement la taxation du gazole, et de créer une taxe sur le kérosène, seul combustible fossile à ne pas être taxé : certains s'inquiètent pour la compétitivité d'Air France, mais une hausse d'un centime par litre est une hausse modeste. Je déposerai également trois amendements techniques sur les exemptions de versement transport.

Une nouvelle phase de concertation s'ouvre au sujet de l'écotaxe poids lourds. Quand aboutira-t-elle ? D'ici-là comment sera-t-elle compensée ? Cette taxe paraît pourtant vertueuse et avait donné lieu, lors de sa création, à un consensus au Parlement.

**M. Louis Nègre.** – Absolument ! Nous assumons notre vote. Déjà à l'époque, nous acceptions son principe, mais discutons ses modalités.

**M. Roland Ries, rapporteur pour avis.** – Un troisième appel à projets TSCP est en cours, doté de 450 millions. Son champ a été élargi pour intégrer les réseaux de vélos en libre-service car il s'agit de projets globaux.

**M. François Fortassin, rapporteur spécial de la commission des finances.** – Je suis rapporteur spécial du budget de Météo-France. Sa dotation reste stable à 283 millions d'euros. Afin d'augmenter ses ressources, pourquoi Météo-France ne facturerait-elle pas les informations qu'elle livre aux chaînes privées ? Je déposerai un amendement en ce sens : qu'en pensez-vous ?

Il y a quarante ans, nous avons regretté la création de deux aéroports, l'un à Pau, l'autre à Tarbes. Aujourd'hui il est question d'installer une gare routière. Veillerez-vous à ce qu'elle desserve les agglomérations de Pau, Tarbes et Lourdes, afin de ne pas reproduire les mêmes erreurs ?

Je vous remercie d'avoir évoqué les catastrophes qui ont frappé mon département. Nous restons néanmoins optimistes, puisque nous avons créé une Réserve internationale de ciel étoilé.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx, rapporteure spéciale de la commission des finances.** – A l'action 13, la subvention attribuée à la SNCF en compensation des tarifs sociaux diminue fortement, passant de

70 millions en 2013 à 30 millions en 2014. Les familles nombreuses ne sont-elles pas pénalisées ? Cette baisse est continue depuis 2005 et la compensation est très faible.

**M. Philippe Martin, ministre.** – Mme Rossignol, votre question, en filigrane, porte sur le niveau des crédits de mon ministère. Contrairement à certains, je ne considère pas qu'un bon budget soit nécessairement un budget en hausse, ni qu'un ministre a perdu si son budget est en baisse ! L'ambition politique pour l'écologie ne peut se résumer à une question de moyens.

Certes les crédits de la mission « écologie » baissent, mais si l'on tient compte des budgets des opérateurs, la baisse est beaucoup plus faible. En outre les économies réalisées au programme 217 portent sur les dépenses de fonctionnement. Je souhaite néanmoins préserver nos capacités d'expertise technique et d'intervention.

Le débat national sur la transition énergétique, événement unique en son genre, qui a duré près de huit mois, trouvera un aboutissement naturel dans un texte de loi. Nous tablons sur une première lecture à l'été prochain, afin que le texte soit rendu applicable à la fin 2014. Nous savons toutefois que le calendrier parlementaire est chargé. Toutes les parties prenantes seront consultées au sein du Conseil national de la transition écologique, notamment les parlementaires. J'ai été parlementaire : je sais l'importance de la contribution, en amont, de la représentation nationale sur ces questions, trop souvent méconnue.

Le programme de Formation aux économies d'énergie des entreprises et artisans du bâtiment est financé dans le cadre des certificats d'économie d'énergie. Nous avons décidé d'instaurer une période transitoire pour 2014 ; elle reste à préciser pour la période 2015-2017. Nous souhaitons que ce programme demeure partiellement financé par EDF. L'impact potentiel des discussions interministérielles en cours sur les tarifs de l'électricité sera pris en compte.

Le ministre du budget est seul compétent pour vous répondre en matière de fiscalité indirecte. Je veux toutefois rappeler que je me suis battu, dans le cadre de la conférence environnementale, pour que la rénovation thermique des bâtiments profite du taux réduit de TVA. Nous entendons exiger le label Grenelle de l'environnement pour les crédits d'impôt développement durable, les éco-prêts à taux zéro et les certificats d'économie d'énergie. Appliquer un taux réduit de TVA sur les travaux de rénovation à un coût non négligeable. Étendre le taux réduit aux entreprises éco-certifiées hors travaux de rénovation serait d'une toute autre ampleur, mais je vous promets, madame Rossignol, que je soufflerai l'idée à Bernard Cazeneuve.

Le 10 décembre prochain, le conseiller d'État Thierry Tuot remettra à Arnaud Montebourg et moi-même son rapport sur la réforme du code minier. Celle-ci sera présentée en Conseil des ministres au début de l'année 2014, après examen par le Conseil d'État et avant son passage au Parlement. Ce code, qui compte plus de 700 articles, est complexe et ancien, puisqu'il

date pour une part de 1806. Il est devenu indispensable d'améliorer l'information de nos concitoyens dans cette matière.

Avant de faire payer l'information météorologique aux chaînes privées, pourquoi ne pas inciter les chaînes publiques à utiliser davantage Météo France ? La mobilisation des ressources propres afin d'améliorer l'offre est en effet un impératif. J'ai exprimé à la ministre de la culture mon regret que France Télévisions ait préféré un groupe privé d'information météorologique à Météo France. Nous étudierons avec attention votre amendement, sans méconnaître la volonté du gouvernement de mettre en œuvre une ambitieuse politique de mise à disposition gratuite d'informations.

Nous avons abaissé le seuil d'entrée dans le dispositif du malus automobile de cinq grammes. M. Dantec a raison : il faut éviter de réviser les seuils de manière erratique, car les constructeurs et les consommateurs ne s'y retrouveraient plus. De même pour les taux d'émission de CO<sub>2</sub> : nous devons converger à l'échelle européenne sur le principe arrêté par l'accord trouvé en Irlande, selon lequel les voitures individuelles ne devraient pas émettre plus de 95 grammes de CO<sub>2</sub> à l'horizon 2020. Les barèmes décidés pour 2014 nous semblent équilibrés budgétairement et susceptibles de produire les bonnes incitations.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** - Nous avons déjà eu au Sénat de riches débats sur le financement des infrastructures. Le principe de l'utilisateur-payeur, lors de la création de l'écotaxe poids lourds, faisait l'unanimité. Nous devons garantir à l'Afitf un financement clair, proche des territoires, et qui témoigne d'une forme de responsabilité budgétaire.

La baisse des crédits dédiés aux infrastructures est optique, car des recettes extérieures, dont celle de l'écotaxe poids lourds, devaient se substituer, pour partie, aux moyens budgétaires. Pour cette raison, la dotation de l'Afitf passera de 698 millions d'euros en 2013 à 334 millions d'euros en 2014. Le débat parlementaire doit être l'occasion de réhabiliter publiquement l'écotaxe dans son principe : elle témoigne d'une exigence de responsabilité budgétaire, d'une vision pour les transports, participe à la lutte contre le dumping dans le secteur du transport de marchandises, et finance la politique d'infrastructures de nos territoires. Donnons à présent sa chance au dialogue pour améliorer le dispositif.

En attendant, sa suspension fait planer des incertitudes à propos du financement de l'Afitf. Nous serons contraints de recourir aux 400 millions d'euros de son fonds de roulement. Bernard Cazeneuve et moi-même exploitons en outre tous les ajustements possibles : le remboursement de 100 millions d'euros de la dette contractée auprès de l'Agence France Trésor peut être différé ; nous pouvons moduler le calendrier de réalisation des projets. Nous avons obtenu une augmentation de 50 %, soit 100 millions d'euros, de la redevance domaniale acquittée par les sociétés d'autoroutes. L'Afitf a d'autres sources de recettes, comme la taxe d'aménagement du

territoire. Le produit des amendes radars est plus aléatoire, mais sa baisse de 50 millions d'euros témoigne d'une amélioration de la sécurité routière.

Le passage de 7 % à 10 % de la TVA sur les transports de proximité a été décidé l'année dernière. Il procède aussi de la nécessité de financer le crédit d'impôt compétitivité emploi, dont les acteurs des transports bénéficient. Notez que la SNCF s'est engagée à compenser par les bénéfices du CICE le relèvement du taux de TVA et que les collectivités territoriales pourront renégocier les termes de leurs contrats avec les autres acteurs du transport, s'il se trouve que les tarifs sont déconnectés du coût du travail.

En réponse à Roland Ries, j'indique que seul le transport aérien domestique pourrait être soumis à une taxe sur le kérosène. Or, celui-ci subira déjà l'augmentation du taux de TVA. Nos engagements internationaux interdisent la taxation du kérosène sur les vols internationaux. Les conséquences sur Air France et ses filiales seraient lourdes, alors que nous tentons de rééquilibrer la fiscalité pesant sur les aéroports et les compagnies aériennes au bénéfice de ces dernières. Nous avons déjà abaissé les taxes d'aéroport et celle sur les nuisances sonores aériennes. Reste qu'une taxe sur le kérosène épargnerait Easyjet ou Ryanair, dont les vols sont à destination du reste de l'Europe. Le pavillon français, attaqué par le *low cost* et les compagnies des pays du Golfe, doit être rendu plus compétitif : le gouvernement s'y emploie.

Merci de souligner la réussite des transports en commun en site propre. Le dispositif a déjà été complété pour tenir compte de la mobilité, davantage que du mode de transport.

Un effet de mirage brouille la perception de la tarification de la SNCF. Les compensations ne portent pas que sur les tarifications sociales, qui sont, en outre, souvent moins favorables que certaines offres - comme Ouigo ou Prem's. Nous entendons les compenser au réel. Nous avons besoin d'un audit sur la tarification des transports ferroviaires.

**M. Louis Nègre.** - Vous appelez à faire preuve de responsabilité budgétaire dans un contexte difficile, et nous vous en savons gré. Mais le verre est plutôt vide, et vous nous demandez de le voir plein. En dehors des trains d'équilibre du territoire et du troisième appel à projets de transports en commun en site propre, je n'ai pas reçu les réponses que j'attendais. J'estime que dans le cadre de Mobilité 21, nous avons fait un travail constructif pour la Nation, et je veux bien rendre à César ce qui lui appartient.

Hors programmes d'investissement, le budget triennal de la mission écologie, développement et mobilité durables passera de 7,63 milliards d'euros en 2013 à 7,28 milliards d'euros en 2014, puis à 7,09 milliards d'euros en 2015. En 2012, il était de 8 milliards d'euros. Ce budget a donc diminué de 4,5 % entre 2012 et 2013, et le PLF pour 2014 annonce une baisse de 6,5 %. Certes, nous sommes dans une situation difficile. Mais j'ai été rapporteur de

la loi Grenelle II, dont les avancées ont été rendues possibles par une véritable volonté politique. Celle-ci fait défaut aujourd'hui.

Le budget dédié à la prévention des risques s'élève à 253 millions d'euros, 38 millions pour les seuls risques naturels hydrauliques. Or les dégâts causés annuellement par les inondations coûtent 1 milliard d'euros, et l'indemnisation des dommages des catastrophes naturelles 500 millions d'euros. Même en comptant les crédits du fonds Barnier, on est loin du compte... Je suis rapporteur de la proposition de loi de Pierre-Yves Collombat que notre commission examinera bientôt. Nous avons besoin d'un système de gouvernance plus efficace et de moyens suffisants pour atténuer le montant des destructions de valeur causées par ces risques chaque année. Notre régime d'indemnisation n'est pas mauvais, mais on traite les conséquences au lieu de traiter les causes.

Confirmez-vous la baisse du bonus sur les véhicules électriques ? Ce serait un signal bien malheureux à envoyer à nos concitoyens. Les Japonais, comme les Américains, reconnaissent que la France a fait en la matière un choix audacieux et porteur d'avenir. Mais ce choix doit s'appuyer sur un plan de développement des bornes de recharge opérationnel. Ce n'est pour l'instant pas le cas. Pourtant, la pollution de l'air tue prématurément 42 000 personnes par an, et le bruit est la première nuisance dont se plaignent les Français : deux maux auxquels remédie la voiture électrique. Nous devons rester en tête dans ce domaine ; j'attends de votre gouvernement un engagement plus ferme. J'ai participé au Livre vert sur les infrastructures de recharge, et je regrette que sa mise en œuvre rencontre autant de difficultés.

Il nous faut également un dispositif de reconnaissance des véhicules les plus propres. Sur la réservation de voies dédiées à l'autopartage et au covoiturage, nous tournons en rond, alors que l'attente des Français est immense. De même sur le plan d'action relatif aux mobilités actives. Bref, nous avons besoin d'une vision volontariste.

Les maires de terrain qui vous soutiennent semblent s'accorder sur le passage à 10 % de la TVA sur les transports en commun : je ne reconnais plus la gauche... J'aurais compris une augmentation sur les transports intercontinentaux ou sur le TGV, mais en l'occurrence, vous allez toucher en majorité les classes modestes, les gens dépourvus de voiture ! Je ne comprends pas.

Vous avez fait ce que vous avez pu pour le budget de l'Atif, c'est entendu, mais il y a là un vrai problème de gouvernement. Le budget compensera-t-il les défaillances de l'écotaxe poids lourds ?

Des efforts ont été réalisés pour la modernisation des matériels des quarante lignes ferroviaires d'équilibre du territoire. Mais les crédits qui leur sont consacrés ne cessent de diminuer...

La réforme ferroviaire devra d'abord attribuer à l'État un rôle de régulateur tout en préservant la place des acteurs respectifs ; les présidents

de régions doivent jouer un rôle de premier plan et RFF exercer sa mission en totale indépendance. La réforme doit en outre être euro-compatible, car il faut éviter l'isolement de la France. Enfin, les pouvoirs du régulateur doivent être préservés.

Monsieur le ministre, vous n'êtes pas pour grand-chose dans la batterie de nouvelles taxes, vous arrivez simplement au mauvais moment : l'écotaxe poids lourds est la taxe qui fait déborder le vase. A la vérité, il faudrait la conserver et supprimer les autres...

**M. Michel Teston.** – La baisse des moyens de l'Afitf est un vrai problème : comment compenser les pertes de recettes liée à la suspension de l'écotaxe poids lourds ? Il existe un compte d'affectation spéciale qui permet à l'État de compenser l'exploitation par la SNCF des lignes d'équilibre du territoire. En 2013, celui-ci est alimenté par la taxe d'aménagement du territoire acquittée par les concessionnaires d'autoroutes à hauteur de 11 %, contre 16,5 % précédemment. En 2014, les dépenses du programme diminueront de 16 millions d'euros : l'article 38 du projet de loi de finances diminue d'autant la part de taxe d'aménagement du territoire affectée au compte d'affectation spéciale. En conséquence, l'Afitf voit la subvention de l'État diminuer dans les mêmes proportions.

Si l'on parvient à suivre ce jeu d'écritures – ce qui est rien moins qu'évident –, on observe que le financement par les sociétés d'autoroutes des trains d'équilibre du territoire passera de 11 % à 6 %, alors que les recettes de péage ont augmenté de plus de 10 % entre 2008 et 2011. Faut-il déposer des amendements pour remédier à cette situation ?

L'examen de la réforme ferroviaire, dont je suis rapporteur, semble exclu avant les élections municipales, alors qu'il y a urgence à renforcer le service public ferroviaire. Je demande que le texte soit inscrit à l'ordre du jour dès la reprise des travaux parlementaires.

**Mme Évelyne Didier.** – Pouvez-vous préciser le calendrier de réforme du code minier ?

**M. Philippe Martin, ministre.** – Pas à ce stade.

**Mme Évelyne Didier.** – La réforme passera-t-elle par une loi ou par une ordonnance ?

*Ecomouv* est actuellement concerné par une procédure judiciaire. François Rebsamen a émis l'hypothèse de constituer une commission d'enquête : dans quelle mesure les deux procédures sont-elles compatibles ? Peut-on en connaître le contenu du contrat qui lie *Ecomouv* à l'État ?

Il sera difficile de faire avaler aux Français le passage de la TVA à 10 % sur la collecte des déchets ménagers. Augmenter également la taxe générale sur les activités polluantes doublerait le budget déchets des familles. Reviendrez-vous sur cette mesure ?

Je m'associe à la question de Michel Teston sur le calendrier de la réforme ferroviaire.

Quand l'agence de la biodiversité, que vous avez qualifiée d'« Ademe de la biodiversité » sera-t-elle mise en place ? Peut-elle précéder le vote du projet de loi relatif à la biodiversité ?

**Mme Hélène Masson-Maret.** – La feuille de route pour la transition écologique adoptée en septembre 2012 à l'issue de la conférence environnementale faisait mention d'une stratégie nationale de recherche, d'information du public et de réflexion sur la réglementation des perturbateurs endocriniens, dont la mise en œuvre était prévue d'ici juin 2013. Elle ne figure pas dans les crédits de prévention des risques – qui augmentent de 15 millions d'euros, nous nous en félicitons. Certains perturbateurs endocriniens ont des effets avérés : il faut les réglementer, et augmenter les crédits de la recherche sur les autres. Où en est la stratégie nationale de court et de long termes sur ces questions ?

**M. Philippe Martin, ministre.** – Quel que soit le gouvernement, il y a une tendance à faire passer les questions environnementales après les urgences sociales. Certains quinquennats commencent par les fastes d'un Grenelle nobélisé et s'achèvent dans les travées du salon de l'agriculture en affirmant que « l'environnement, ça commence à bien faire ». Je pense au contraire qu'il est urgent de s'emparer de ces questions pour préparer l'avenir.

Monsieur Nègre, vous omettez les moyens apportés par les programmes d'investissements d'avenir, même s'ils sont extrabudgétaires. La moitié des programmes du deuxième volet, 2,3 milliards d'euros, est fléchée vers la transition écologique. Et, fait nouveau, les programmes sont sélectionnés selon des critères écologiques.

Je souhaite que nous examinions ensemble en profondeur la proposition de loi à venir sur la prévention des risques naturels. Nous pouvons trouver un meilleur dispositif de prévention et de gouvernance. Notez qu'au regard des chiffres de destruction de valeur que vous avez cités, le double ou le triple des crédits de prévention que nous y consacrons ne suffirait toujours pas. Le fonds Barnier apporte néanmoins 180 millions d'euros à une politique qui doit demeurer dans nos priorités. Je présenterai au début de l'année 2014 notre stratégie nationale relative aux risques d'inondations.

Le bonus sur les véhicules électriques a été maintenu et s'élève à 6 300 euros. Nous soutenons les véhicules du futur. Nous développons les infrastructures de recharge dans le cadre du deuxième volet des programmes d'investissements d'avenir et des 34 plans industriels. Une mission est dédiée à l'identification des véhicules propres.

Madame Didier, le comité pour la fiscalité écologique a adopté cet après-midi un avis sur la fiscalité des déchets. La question a été abordée lors de la deuxième conférence environnementale, dans la table-ronde sur

l'économie circulaire. TVA, taxe générale sur les activités polluantes, taxe d'enlèvement des ordures ménagères... il faut aborder ces questions de manière globale.

La première partie du rapport de Thierry Tuot sur la réforme du code minier est consacrée à la participation du public, maillon manquant au dispositif actuel. Cette partie, la plus retouchée du code, empruntera sans doute la voie législative, la partie non modifiée pourra passer par ordonnance. En toute hypothèse, ces questions feront l'objet d'un très large débat au Parlement.

Nous ambitionnons d'installer l'agence française pour la biodiversité au début de l'année 2015, mais un préfigurateur de cette agence sera nommé dès 2014.

Les consultations relatives à la définition de la stratégie nationale sur les perturbateurs endocriniens se sont achevées à la fin octobre. Nous avons reçu un nombre important de contributions. Je souhaite que la stratégie soit arrêtée avant la fin de l'année ; elle bénéficiera de crédits redéployés depuis le programme « Prévention des risques ». Pour 2013, 500 000 euros ont été consacrés par mon ministère au financement d'un nouvel appel à projets.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** - Le budget du programme 203 hors Afitt s'élève à 3,335 milliards d'euros, contre 3,375 milliards d'euros l'année précédente. Mais si l'on rentre dans le détail, les investissements progressent en réalité de 195 à 257 millions d'euros. Il est dommage que nous n'ayons pas évoqué le budget des affaires maritimes, maintenu et abondé par des financements européens.

Nos préoccupations portent essentiellement sur le financement de l'Afitt. Nous travaillons avec le ministre du budget pour lui assurer les moyens de remplir ses missions.

**M. Louis Nègre.** - Confirmez-vous que le budget de l'Afitt sera en 2014 au moins égal à celui de 2013 ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** - Oui. C'est la préoccupation du Premier ministre et de son gouvernement. Mais chacun doit prendre conscience que si l'écotaxe poids lourds n'est pas acquittée pour financer nos infrastructures, il faudra faire appel à de nouveaux moyens budgétaires.

Nous souhaitons que le calendrier de la réforme ferroviaire soit le plus précoce et le plus resserré possible. Il ne dépend pas moins des élections professionnelles et du calendrier parlementaire que des municipales.

**M. Louis Nègre.** - C'est un calendrier sage.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** - Il est déterminé par l'interruption des travaux parlementaires. Nous souhaitons faire les choses sérieusement, dans le respect du travail des commissions parlementaires. La

trêve électorale fait partie de notre tradition républicaine. Je répondrai lors de l'examen du texte à toutes vos préoccupations relatives à la gouvernance et au financement du système.

Les ressources du compte d'affectation spéciale alimenté par la taxe d'aménagement du territoire ne diminuent pas. La redevance domaniale due par les sociétés d'autoroutes augmente même de 50 %. La modification de la répartition des crédits à l'intérieur du budget peut créer ces effets d'optique.

Une enquête judiciaire a bien été ouverte au sujet d'*Ecomouv* ; la Chancellerie étudie sa compatibilité avec une commission d'enquête parlementaire. Tout ce qui, dans le contrat passé avec l'État, est communicable, sera communiqué ; nous avons saisi la commission d'accès aux documents administratifs sur ce point ; nous attendons ses conclusions.

**M. Raymond Vall, président.** – Nous vous remercions.

## II. EXAMEN DU RAPPORT

**Au cours de sa réunion du mercredi 13 novembre 2013, la commission a examiné les crédits relatifs aux « transports ferroviaires et fluviaux » de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » du projet de loi de finances pour 2014.**

**M. Roland Ries, rapporteur pour avis.** – Nous analysons aujourd’hui une partie des crédits du programme n° 203 « Infrastructures et services de transport » de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », le compte d’affectation spéciale « services nationaux de transport conventionnés de voyageurs », qui permet de financer les trains d’équilibre du territoire (TET) et les fonds de concours attendus en 2014 pour les transports ferroviaires et fluviaux, et parmi ceux-ci les crédits de l’Afitf, directement touchés par les mouvements actuels de remise en cause de l’écotaxe poids lourds.

Parlons d’abord de ce sujet brûlant. Comme vous le savez, l’Afitf est l’acteur privilégié du financement de l’ensemble des infrastructures de transport, qu’elles soient ferroviaires, fluviales, maritimes ou routières, avec un budget en 2013 de 2,2 milliards d’euros. Ses ressources proviennent essentiellement du secteur autoroutier, avec, d’une part, la redevance domaniale, d’autre part, la taxe d’aménagement du territoire, versées par les sociétés autoroutières. En 2013, ces ressources ont atteint 865 millions d’euros. Depuis 2009, son équilibre a été assuré par le versement d’une subvention budgétaire, qui devait progressivement s’éteindre avec la mise en place de nouvelles ressources. Cette subvention était de 660 millions d’euros en 2013. Elle est fixée à 334 millions d’euros pour 2014. Parmi les nouvelles ressources dégagées pour l’Afitf, la redevance domaniale, versée par les sociétés d’autoroutes en contrepartie de l’avantage qu’elles tirent de l’occupation du domaine public, a été augmentée en 2013 d’une centaine de millions d’euros, pour passer de 198 millions à 299 millions d’euros. Mais la clé de cet équilibre reposait sur la mise en œuvre de l’écotaxe poids lourds à la mi-2013, qui devait générer une recette brute annuelle de 1,2 milliard d’euros, dont 760 millions d’euros pour l’Afitf et 160 millions d’euros pour les collectivités territoriales. Cette taxe, qui devait entrer en vigueur en juillet dernier, a malheureusement subi un premier report au 1<sup>er</sup> octobre, puis un second, au 1<sup>er</sup> janvier 2014, avant l’annonce récente de sa suspension – et non de sa suppression, j’insiste – à la suite des manifestations bretonnes. Il en résulte non seulement un manque à gagner très conséquent – le coût du report au 1<sup>er</sup> janvier représentait déjà un manque à gagner de 250 millions d’euros pour l’Afitf – mais aussi, probablement, des dépenses nouvelles pour l’État, dès lors que des pénalités sont prévues en cas de retard dans la mise en œuvre, après le 1<sup>er</sup> janvier 2014, au bénéfice d’*Ecomouv’*, qui bénéficie d’un contrat contesté.

Dans ce contexte, comment ne pas s’alarmer au sujet du financement des infrastructures de transport ? J’estime que notre devoir est d’interpeller

sérieusement le Gouvernement. Une solution rapide et pérenne doit être trouvée pour l'Afitf, qui est la pierre angulaire du développement de politiques de mobilité ambitieuses et durables. Je n'ai pas eu de réponse satisfaisante à ce sujet, y compris lorsque nous avons auditionné le ministre Frédéric Cuvillier hier.

Je voudrais en profiter pour rappeler quelques fondamentaux sur l'écotaxe, tant elle a fait l'objet de contrevérités ces dernières semaines, alors qu'elle est le fruit d'une décision approuvée, en 2009, par tous les bords politiques. Elle répond à un triple objectif : rationaliser le recours au transport routier de marchandises, c'est-à-dire mettre fin aux habitudes des camions - de transit notamment - qui empruntent les itinéraires alternatifs aux autoroutes afin d'éviter les péages et détériorent les routes sans participer à leur entretien - sans parler des questions de sécurité routière et de congestion que ce comportement soulève ; émettre un signal-prix sur l'usage de la route dans une perspective écologique, pour favoriser les circuits courts et éviter l'encombrement des routes avec des camions partiellement vides ; faire payer la route par ses usagers afin d'arrêter de subventionner le transport routier, peu vertueux par rapport aux autres modes de transport, notamment ferroviaires et fluviaux qui, eux, internalisent les coûts d'entretien de leurs infrastructures, par le loyer que paie la SNCF à RFF par exemple.

Les transporteurs n'étaient pas opposés par principe à cette mesure, grâce au mécanisme de répercussion des coûts sur les chargeurs. La colère actuelle des paysans bretons m'étonne. N'a-t-elle pas été alimentée par les reports successifs ? Les problèmes économiques - fermetures d'usines ou difficultés du secteur agro-alimentaire - ne peuvent pas être imputés à l'écotaxe poids lourds, puisqu'elle n'est pas encore en vigueur. Elle est le bouc-émissaire d'une effervescence, d'une montée d'adrénaline qui lui sont étrangères, en Bretagne comme ailleurs, d'autant que cette région doit bénéficier d'un abattement de 50% sur la taxe, en raison de sa périphéricité.

Cette agitation remet malheureusement en question l'équilibre financier envisagé pour l'Afitf au cours des prochaines années. Or, le Premier ministre a annoncé il y a quelques mois le choix du scénario 2 proposé par la commission « Mobilité 21 » présidée par Philippe Duron, à savoir le scénario le plus ambitieux. Il propose un montant d'investissements compris entre 28 et 30 milliards d'euros d'ici à 2030, ce qui nécessiterait 400 millions d'euros supplémentaires par an pour l'Afitf en plus de l'écotaxe. Il faut donc trouver de nouvelles sources de financement ou maintenir la subvention d'équilibre versée par l'État. Autant dire que nous sommes loin aujourd'hui de l'équilibre budgétaire, puisque nous devons déjà réussir à boucler le financement pour 2014. Le ministre doit nous donner des explications sur l'exercice budgétaire qui vient !

Deuxième souci : les services de transports de voyageurs doivent être soumis, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014, au taux réduit de TVA de 10 % au lieu de 7 %. Cette augmentation, qui intervient peu de temps après celle de

2012 qui a déjà vu ce taux passer de 5,5 % à 7 %, me rend perplexe. Elle aura des conséquences lourdes sur les autorités organisatrices de transport (AOT) et entre en totale contradiction avec l'objectif de promotion d'une véritable mobilité durable, notamment par le développement des transports collectifs. Les AOT, déjà confrontées à des contraintes budgétaires fortes, ne pourront pas absorber cette hausse. Deux conséquences sont donc à redouter : soit une augmentation des tarifs perçus auprès des usagers, qui risquent alors de se détourner, au moins pour certains d'entre eux, des transports collectifs ; soit la réduction de l'offre, et donc une moindre attractivité de ces transports. C'est la raison pour laquelle je vous proposerai deux amendements, qui visent à soumettre les transports collectifs du quotidien au taux réduit de 5,5 %. Il s'agirait de viser uniquement les transports urbains et non urbains, interurbains, d'intérêt local et régional, majoritairement utilisés pour les déplacements domicile-travail.

Le choix de ce périmètre est adapté à l'objectif de promotion de cette catégorie de transport et permettrait de limiter le coût de la mesure à 300 millions d'euros environ. Je propose de le compenser soit par une augmentation de la taxation sur le gazole, soit par la création d'une taxe sur le kérosène pour les vols intérieurs. Ces deux gages correspondent à notre message en faveur de la promotion effective de la mobilité durable et de la mise en application concrète du principe du « pollueur-payeur ». Une position de notre commission sur ce sujet, qui relève sur le fond de la commission des finances, aurait plus de poids que de simples initiatives isolées de notre part.

Je déposerai également trois amendements techniques sur le versement transport : deux d'entre eux visent à modifier le calcul de l'exemption pour l'appuyer sur le produit réel du versement transport et non sur le nombre des salariés ; le troisième vise à lutter contre l'optimisation fiscale liée au dépassement du seuil de neuf salariés, en-dessous duquel les entreprises sont exemptées.

Dans le domaine des transports fluviaux, la subvention pour charges de service public versée à Voies navigables de France s'élève à 265 millions d'euros, en recul d'1,7 % par rapport à 2013. Ces crédits doivent être complétés par des fonds de concours versés par l'Afitf, à hauteur de 65 millions d'euros. Mais, là encore, les concours de l'Afitf semblent sujets à caution, compte tenu de l'actualité. En outre, 7,6 millions d'euros sont prévus au titre du soutien au transport combiné maritime et fluvial.

S'agissant des transports ferroviaires, le concours de l'Etat à RFF pour la gestion de l'infrastructure s'élèvera à 2,552 milliards d'euros en 2014, soit un montant très proche de celui versé l'an dernier. L'enveloppe consacrée au soutien du transport combiné ferroviaire est en revanche évaluée à 16,5 millions d'euros en crédits de paiement, au lieu de 19 millions d'euros en 2013. La réduction du budget consacré au transport combiné se poursuit.

Le compte d'affectation spéciale « services nationaux de transport conventionnés de voyageurs » retrace les opérations relatives à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire. Celle-ci est régie par une convention triennale signée entre l'Etat et la SNCF : elle arrive à échéance le 31 décembre 2013 ; le gouvernement et la SNCF ont décidé de la prolonger d'un an. Le compte d'affectation spéciale connaît une double évolution. D'une part, le montant de la contribution à l'exploitation de ces trains est réduit, mais cette diminution résulte de la modification de la tarification de l'infrastructure mise en œuvre par RFF. Ce mécanisme complexe est neutre pour les parties prenantes : il s'agit d'un transfert entre les redevances acquittées par la SNCF et celles acquittées par l'État. D'autre part, les crédits consacrés au matériel roulant augmentent. Le Premier ministre a annoncé en juillet dernier le renouvellement de ce matériel entre 2015 et 2025, dans le cadre du plan « Investir pour la France ». À cette fin, une première tranche ferme de 500 millions d'euros a été engagée dès cet été pour renouveler les anciennes locomotives diesel et les voitures. Compte tenu du déficit d'exploitation des trains d'équilibre du territoire, le renouvellement de la convention constitue un enjeu fort de l'année 2014.

Il n'est pas le seul. Outre l'hypothèque relative à l'écotaxe, qui, à mon sens, doit être levée rapidement, le choix du scénario 2 de la commission « Mobilité 21 » implique de mobiliser de nouvelles ressources pour les années à venir. Il importe aussi de rationaliser nos dépenses, en agissant sur l'organisation de nos structures. C'est l'un des objectifs poursuivis par la réforme ferroviaire, qui vise à réunir RFF et la SNCF au sein d'un groupe public unifié. Le gestionnaire du réseau RFF, le gestionnaire délégué SNCF Infra et la direction des circulations seront enfin regroupés pour constituer un gestionnaire d'infrastructure unique. Cette réforme majeure doit aussi être un moyen de stabiliser la dette ferroviaire, qui dépasse aujourd'hui 40 milliards d'euros. Il faudra rationaliser nos investissements, confirmer la priorité donnée au réseau existant et conforter les acteurs dans leur volonté de mettre en place un grand plan de modernisation du réseau. L'année 2014 sera donc capitale pour les transports ferroviaires.

Sous réserve de ces observations et dans l'attente des solutions que proposera le Gouvernement pour pallier le retard de l'écotaxe, je vous propose d'émettre un avis favorable d'attente à l'adoption de ces crédits.

**M. Michel Teston.** - Je partage la position du rapporteur sur la hausse du taux de TVA sur les transports du quotidien.

Les crédits de l'action 10, consacrée aux infrastructures de transport collectif et ferroviaire, baissent de 10,5 %, en raison de la diminution de 50 % de la subvention d'équilibre versée à l'Afitf, qui atteint 334 millions. Cette baisse aurait dû être compensée par l'écotaxe. Sa suspension, décidée le 29 octobre dernier, représente un manque à gagner de 800 millions d'euros en 2014. Le ministre Cuvillier s'est engagé à trouver d'autres recettes, mais n'a fourni aucune piste concrète. Une autre incertitude pèse sur le compte

d'affectation spéciale destiné à compenser à la SNCF le coût des lignes des trains d'équilibre du territoire, structurellement déficitaires. Il est alimenté par la taxe d'aménagement du territoire acquittée, en partie, par les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Mais leur contribution est très faible et sera difficile à modifier. Je n'exclus pas de déposer des amendements.

Néanmoins les crédits s'établissent à un niveau satisfaisant. Les concours de l'État à RFF restent à un bon niveau, à 2,135 milliards en 2014 contre 2,14 en 2013. Comme les recettes provenant des péages d'infrastructures ferroviaires progressent légèrement, le budget de RFF reste stable, ce qui lui permettra de tenir ses engagements de renouvellement du réseau existant, conformément aux priorités du Premier ministre et aux recommandations de la commission Mobilité 21. Aussi, comme le rapporteur, j'émet un avis favorable sur les crédits du programme 203.

**M. Louis Nègre.** – Je ne partage pas la position du rapporteur, même si je le rejoins sur deux points. Tout d'abord, sur les ressources de l'Afitf. Il est essentiel de rénover nos réseaux de transport routier, ferroviaire et fluvial car ils constituent un élément de l'attractivité de notre territoire. Le réseau ferroviaire s'est dégradé sous nos yeux. Les syndicats n'ont pas fait grève pour déplorer la dégradation du réseau, alors qu'il constitue notre patrimoine. La commission Mobilité 21 a conclu qu'avant de programmer de grands projets il fallait entretenir le réseau existant. La Cour des comptes l'a aussi rappelé. Nous sommes inquiets. Le ministre s'est engagé devant nous à maintenir les crédits de l'Afitf, mais il n'a pu préciser les modalités. Sans doute en saurons-nous davantage après les élections municipales et européennes !

Un autre point d'accord avec le rapporteur est mon opposition au relèvement de la TVA sur les transports du quotidien. Hier, lors de l'audition du ministre, j'ai dit que je ne reconnaissais plus ma gauche...

**Mme Laurence Rossignol.** – Faites donc une politique de gauche avec nous !

**M. Louis Nègre.** – Le passage de 7 à 10 % est incompréhensible. De plus, comme le rapporteur et le Groupement des autorités responsables de transport (GART), je pense que les recettes supplémentaires s'élèveront à 300 millions, loin du milliard escompté. Taxer les transports du quotidien c'est frapper les catégories les plus modestes. Soit les prix des billets augmenteront, soit les services diminueront.

Les crédits du programme 203 passent de 4,2 milliards en 2012 à 3,6 milliards en 2014. Comment être enthousiaste ? La forte baisse, de 3,2 milliards à 2,8 milliards, des crédits de l'action 10, consacrée aux infrastructures de transports collectifs et ferroviaires, est préoccupante. Si les crédits de RFF restent stables, ils seront insuffisants, en dépit des efforts du gouvernement – je le reconnais –, pour accomplir le rattrapage nécessaire, et le réseau continuera de se dégrader. En outre, comment sera résorbé le déficit de 1,5 milliard par an ? Le budget de l'action 11 diminue à

320 millions ; les crédits d'investissement des Voies Navigables de France se limitent à 168 millions.

Le compte d'affectation spéciale « services nationaux de transport conventionnés de voyageurs » qui finance les lignes d'équilibre du territoire s'établit à 309 millions, contre 325 l'an passé et 279 en 2012. Certes, les crédits d'entretien sont en hausse, mais les crédits d'exploitation baissent à 191 millions en 2014, contre 217 millions. Le gouvernement a annoncé 500 millions pour rénover les matériels, première tranche d'un plan de 3 milliards. Je salue également le lancement du nouvel appel à projets TCSP, ainsi que la prise en compte du TGV du futur dans les investissements d'avenir.

Je souhaite un accord sur le projet de réforme du système ferroviaire. Un consensus se dégage pour créer un opérateur unifié et donner à l'État un rôle de stratège. Je soutiens la position de l'association des régions de France qui réclame que les élus aient accès aux comptes analytiques de la SNCF. Les élus doivent savoir ce qu'ils paient. À cet égard, l'écart entre les taux d'emprunt de la SNCF et les sommes facturées aux régions est problématique. En ce qui concerne l'architecture du système, nous souhaitons que l'ex-RFF exerce sa mission de manière indépendante. Nous reconnaissons la nécessité de relations entre le gestionnaire d'infrastructure unifié (GIU) et la SNCF. Je veux sauver le soldat SNCF si cela permet de conquérir des parts de marché, non pour vivre sur le passé ! Il faut aussi que la réforme soit euro-compatible. Dans le projet de loi, les pouvoirs du régulateur baissent. Pourtant, partout ailleurs en Europe, ils augmentent. Le ministre s'est engagé à revoir la question...

**M. Raymond Vall, président.** - Cette réforme est très importante mais on s'éloigne du débat budgétaire. Il faut cependant savoir que plus de la moitié du coût du transport ferroviaire est actuellement financé par le contribuable.

**M. Michel Teston.** - Nous parlerons de la réforme ferroviaire le temps venu.

**M. Louis Nègre.** - En attendant, je ne voterai pas le rapport proposé.

**M. Vincent Capo-Canellas.** - Le rapporteur a émis un avis favorable d'attente ; j'émettrai un avis défavorable d'appel. Je partage son analyse et son impatience sur l'écotaxe. Les conséquences de son report seront sensibles dès cette année. Le gouvernement devra nous indiquer ses arbitrages. Le budget qui nous est proposé n'est pas sincère car les chiffres ne tiennent pas compte du report de l'écotaxe. La réforme est suspendue ; il ne faudrait pas qu'elle disparaisse, car une suspension qui se prolonge, c'est une suppression.

Je partage le souci du rapporteur de ne pas augmenter la TVA sur les trains du quotidien. Mais cette notion est-elle aisée à définir juridiquement ? En outre il est illusoire de vouloir substituer à la hausse de la TVA une taxe sur le kérosène : la convention de Chicago du 7 décembre

1944 interdit de taxer le kérosène pour les vols internationaux. Il en va de même de la directive-cadre européenne 2003-96 sur la fiscalité de l'énergie. De plus, les avions iraient faire leur plein ailleurs, et les compagnies *low cost* seraient favorisées. Cette mesure aurait des conséquences négatives pour Air France. Le rapport Guillaume évaluait à un millier le nombre d'emplois susceptibles de disparaître en ce cas.

**M. Jean-Jacques Filleul.** – Je soutiens le rapporteur. Je m'étais étonné en son temps du coût d'*Ecomouv'*, mais le gouvernement m'avait indiqué qu'en raison des accords signés par la précédente majorité il ne disposait d'aucune marge d'action. L'écotaxe donne lieu à des emballlements qui relèvent du délire collectif : personne n'a encore acquitté l'écotaxe en Bretagne ! Il y a des exonérations, et de plus son montant est modeste. Les craintes n'ont pas de fondement solide. En revanche les conséquences d'une suppression sont lourdes : 800 millions manqueront pour l'entretien du réseau routier ou les investissements dans le ferroviaire. Nous vivons une crise irrationnelle typiquement française : j'ai entendu un artisan du Doubs prétendre qu'il ne pouvait embaucher à cause de l'écotaxe...

En fait, ce ne sont pas les transporteurs qui paieront la taxe, mais bien les chargeurs. Répétons-le !

Je soutiens les amendements du rapporteur visant à revenir sur la hausse de la TVA sur les transports du quotidien. Les salariés qui se rendent sur leur lieu de travail ne doivent pas être pénalisés à nouveau, après la hausse décidée par la dernière majorité.

Le gouvernement débloque 380 millions pour les entreprises en difficulté de toute la France. Espérons que les Bretons seront convaincus de sa détermination à agir. J'ai apprécié que l'écotaxe ait été suspendue pour toute la France et non seulement en Bretagne. Nous souhaitons tous ici que l'écotaxe soit rétablie le moment venu.

**M. Louis Nègre.** – En effet !

**Mme Laurence Rossignol.** – Je voterai le rapport ainsi que les amendements proposés pour éviter la hausse de la TVA. Plutôt que d'écotaxe, parlons de taxe poids lourds. Ces amendements ne constituent pas une révolte de plus contre l'impôt. L'impôt est un élément du pacte social qui nous unit. Ce que notre commission souhaite, c'est un report du transport routier vers d'autres modes de transport. En affirmant notre attachement au maintien d'un taux réduit de TVA sur les transports du quotidien, nous prônons une certaine vision pour notre société. De même, en affirmant notre attachement à la taxe poids lourds, nous affirmons que l'avenir appartient au report modal. Aujourd'hui les poids lourds ne contribuent pas à l'entretien des routes ni au développement du réseau ferré. La taxe est le seul moyen pour y parvenir.

**M. Roland Ries, rapporteur pour avis.** – J'envisage de déposer deux amendements pour rétablir le taux de TVA de 5,5 % sur les transports du quotidien. Dans le premier, la compensation prend la forme d'une taxe sur le

kérosène applicable sur les liaisons aériennes nationales, puisque des conventions internationales l'interdisent au niveau international. Comment comprendre que le kérosène soit le seul combustible fossile à échapper à la taxation ? Les transports du quotidien sont définis comme les transports collectifs de personnes, à l'exclusion des services d'intérêt national et des services internationaux. Le second amendement propose, comme gage, une hausse de la fiscalité sur le gazole, car celle-ci est très avantageuse en France et la proportion de moteurs diesel, de l'ordre de 70 %, est une exception en Europe.

Je déposerai également trois amendements techniques sur le versement transport. Ils visent à lutter contre l'optimisation fiscale en cas de fusion et de dépassement du seuil de neuf salariés ; de plus, quand une entreprise assure le transport de ses salariés, la valeur globale des financements sera prise en compte pour l'exemption du versement transport, et non pas le nombre de salariés transportés.

Avec l'opposition nous partageons les mêmes constats mais divergeons sur les préconisations. Monsieur Nègre, attention en comparant les budgets de 2013 et 2014 à ne pas céder à des effets d'optique car les périmètres des programmes ont changé !

La levée de boucliers contre l'écotaxe est largement irrationnelle. Les radars, qui font l'objet de destructions, n'ont aucun lien avec cet impôt ! Pourquoi en faire le bouc émissaire des difficultés de notre pays, alors qu'elle n'est pas encore entrée en vigueur ? Sans doute aussi une partie du mouvement est-il téléguidé, par d'autres groupes d'opposants.

*La commission émet un avis favorable à l'adoption des crédits « transports ferroviaires » de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » du projet de loi de finances pour 2014.*

**M. Raymond Vall, président.** – En ce qui concerne vos deux amendements relatifs à la TVA sur les transports collectifs, peut-être souhaitez-vous les déposer à titre personnel ? Nous sommes favorables à l'objectif poursuivi, mais la taxation du gazole pourrait être mal perçue et aggraver la crise liée à l'écotaxe, tandis que la taxation du kérosène est fortement préjudiciable pour Air France.

**M. Roland Ries, rapporteur pour avis.** – Il faut raison garder : la taxe envisagée n'est que d'un centime par litre !

**M. Raymond Vall, président.** – Pourquoi ne pas envisager la question sous l'angle de la pollution : certains gazoles sont plus polluants que d'autres. Deux régimes de taxation existent. Pourquoi ne pas créer une taxe unique ou alors augmenter la TIPP dans son ensemble ? En augmentant la fiscalité sur le gazole, nous rendrions un mauvais service au gouvernement engagé dans une négociation délicate sur l'écotaxe.

**Mme Laurence Rossignol.** – Ces amendements n'auront de chance d'être adoptés que si le gouvernement les soutient ; dès lors, la définition du

gage est secondaire. A titre personnel je suis favorable à une hausse de la fiscalité sur le gazole, mais elle n'est pas souhaitable dans le climat tendu que nous connaissons. La taxation du kérosène ne susciterait pas d'inquiétude dans la population. Si le gouvernement souhaite bloquer les amendements il le fera, dans le cas contraire il définira lui-même le gage. C'est pourquoi je propose de retenir comme gage la taxe sur le kérosène, plus neutre politiquement.

**M. Roland Ries, rapporteur pour avis.** - Si l'on recherche la neutralité, privilégions la hausse de la TIPP ; l'écart entre l'essence et le diesel ne changerait pas.

**Mme Laurence Rossignol.** - Mais tous les automobilistes seraient mécontents !

**M. Raymond Vall, président.** - Peut-être pas : les prix des carburants ont baissé ces derniers temps. Sinon mieux vaut taxer le kérosène. Augmenter la fiscalité sur le diesel, c'est mettre le feu aux poudres.

**M. Roland Ries, rapporteur pour avis.** - Je prendrai contact avec le ministre Frédéric Cuvillier. Mais il a indiqué hier qu'il était hostile au principe de la baisse de la TVA.

**M. Raymond Vall, président.** - Que le rapporteur se rapproche du gouvernement est la meilleure solution. Ne prenons pas position sur les amendements : notre vote risquerait d'être mal interprété par l'opinion.



## ANNEXES

ANNEXE 1 LES SCÉNARIOS 1 ET 2 DE LA COMMISSION  
« MOBILITÉ 21 »*(Extraits du rapport « Pour un schéma national de mobilité durable »)***A. Scénario n°1 (8-10 Md€)**

Rappel important: A l'intérieur de chaque temporalité, les projets ne sont pas classés. L'ordre d'énumération n'a donc aucune signification.

Scénario 1	Nom du projet	Coût du projet	
		Estimation basse du coût du projet (en M€ 2012)	Estimation haute du coût du projet (en M€ 2012)
<b>Premières priorités</b>			
<b>Amélioration des liaisons entre les ports de niveau européen et leur hinterland</b>	Électrification et aménagement de Gisors - Serqueux	240	240
	A56 Fos-Salon y/c contournement de Fos	240	330
<b>Traitement des points noirs du réseau ferroviaire</b>	Traitement du nœud ferroviaire de Paris- Gare de Lyon	800	900
	Traitement premières priorités du nœud lyonnais (y compris premiers travaux réaménagement)	1000	1150
	LN PACA : Traitement du nœud marseillais	2500	2500
	LN Paris - Normandie : Traitement du nœud Paris-Saint Lazare -Mantes	3000	3500
	Provisions pour intervention sur secteurs ferroviaires à enjeux (notamment Bordeaux, Toulouse, Strasbourg, Rennes, Creil, Nîmes, Metz, Nancy, Mulhouse, Saint-Pierre des Corps, Paris Gare du Nord)	500	500
<b>Réponse aux enjeux d'attractivité économique et de desserte plus efficace et plus sûre des territoires</b>	Liaison ferroviaire Roissy - Picardie	320	320
	Route Centre Europe Atlantique (RCEA) en Allier et Saône et Loire	640	1000
	<b>Total</b>	<b>9240</b>	<b>10640</b>

Scénario 1	Nom du projet	Coût du projet	
		Estimation basse du coût du projet (en M€ 2012)	Estimation haute du coût du projet (en M€ 2012)
<b>Secondes priorités</b>			
<b>Projets ferroviaires</b>	Accès français Lyon-Turin	7990	7990
	Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise	3500	3500
	Interconnexion Sud Île-de-France	1600	3800
	LGV GPO Bordeaux - Toulouse / Bordeaux Hendaye	12700	13500
	LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon	14000	14000
	LGV Rhin Rhône 2nde phase branche est	1180	1180
	LGV SEA Poitiers Limoges	1680	1680
	LN Montpellier-Perpignan	6300	6300
	LN Ouest Bretagne - Pays de la Loire	3100	6100
	LN PACA : poursuite au-delà du traitement du nœud de Marseille	9500	12000
	LN Paris - Normandie : poursuite du projet y compris nouvelle gare de Rouen et besoins à plus long terme d'adaptation du nœud Paris-Saint Lazare-Mantes	8500	9000
	Poursuite traitement du nœud lyonnais	400	1200
	Poursuite traitement secteurs ferroviaires à enjeux (notamment Bordeaux, Toulouse, Strasbourg, Rennes, Creil, Nîmes, Metz, Nancy, Mulhouse, Saint-Pierre des Corps, Paris-Gare du Nord)	1000	1100
<b>Projets fluviaux</b>	Mise à grand gabarit Seine amont entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine	230	230
<b>Projets routiers</b>	A31 bis Toul - Frontière Luxembourgeoise	1 100	1 260
	A45 Lyon Saint Etienne	1360	1360
	A54 Contournement d'Arles	510	510
	A104 Méry-sur Oise Orgeval	2770	2770
	A319 Langres-Vesoul	620	620
	A 355 Grand Contournement Ouest de Strasbourg (GCO)	450	530
	Grand contournement autoroutier de Lyon	1200	3000
	Liaison A28-A13 Contournement Est de Rouen	880	880
	Liaison Est Ouest Avignon - Tranches 2 et 3	310	310
	Lille contournement Sud-Est	290	290
	RN 126 Toulouse Castres	340	340
	RN 154 - Aménagement de la section Allaines-Nonancourt	750	750
	<b>Total</b>		<b>82260</b>

Scénario 1	Nom du projet	Coût du projet	
		Estimation basse du coût du projet (en M€ 2012)	Estimation haute du coût du projet (en M€ 2012)
<b>Horizons lointains</b>			
<b>Projets ferroviaires</b>	Amélioration des liaisons entre la Lorraine et la vallée du Rhône (débouchés sud de la Lorraine)	610	810
	Barreau ferroviaire Est Ouest	ND	ND
	Contournement ferroviaire de Bordeaux	800	3000
	Desserte de la Bigorre et du Béarn	1230	3450
	Electrification transversale Nantes - Lyon (par Nevers - Chagny (VFCEA) ou par St-Germain-des-Fossés-Lyon)	250	520
	LGV Rhin Rhône branche Ouest	3500	3500
	LGV Rhin Rhône branche Sud	4000	4000
	LN Paris Amiens Calais ou LN Paris-Calais par Rouen	4300	5900
	LN Toulouse Narbonne	930	3820
	Nouvelle traversée des Pyrénées	ND	ND
<b>Projets fluviaux</b>	Saône - Moselle / Saône - Rhin	15000	17000
<b>Projets routiers</b>	A26 Troyes-Auxerre	500	500
	A51 Gap-Grenoble Est ou Ouest	2300	2300
	A51 La Saulce-La Bâtie Neuve	200	200
	A831 Fontenay le Comte-Rochefort	750	750
	Désenclavement routier du Chablais	270	270
<b>Projets aéroportuaires</b>	Projet piste longue aéroport de Mayotte	210	290
	<b>Total</b>	<b>34850</b>	<b>46310</b>

ND : non déterminé

*B. Scénario n°2 (28-30 Md€)*

Rappel important: A l'intérieur de chaque temporalité, les projets ne sont pas classés. L'ordre d'énumération n'a donc aucune signification.

Scénario 2	Nom du projet	Coût du projet	
		Estimation basse du coût du projet (en M€ 2012)	Estimation haute du coût du projet (en M€ 2012)
<b>Premières priorités</b>			
<b>Amélioration des liaisons entre les ports de niveau européen et leur hinterland</b>	Electrification et aménagement de Gisors - Serqueux	240	240
	A56 Fos-Salon y/c contournement de Fos	240	330
<b>Traitement des points noirs du réseau ferroviaire</b>	Traitement du nœud ferroviaire de Paris-Gare de Lyon	800	900
	Traitement premières priorités du nœud lyonnais (y compris premiers travaux réaménagement)	1000	1150
	LN PACA : Traitement du nœud de Marseille	2500	2500
	LN PACA : Traitement du nœud de Nice	4200	4200
	LN Paris - Normandie : Traitement du nœud Paris-Saint Lazare -Mantes	3000	3500
	LN Paris - Normandie : Traitement de la gare de Rouen	1200	1200
	Provisions pour intervention sur secteurs ferroviaires à enjeux (notamment Bordeaux, Toulouse, Strasbourg, Rennes, Creil, Nîmes, Metz, Nancy, Mulhouse, Saint-Pierre des Corps, Paris-Gare du Nord)	1000	1000
<b>Réponse aux enjeux d'attractivité économique et de desserte plus efficace et plus sûre des territoires</b>	Provision pour premiers travaux LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon, interconnexion Sud Ile-de-France, GPSO -Bordeaux-Hendaye, LN Perpignan-Montpellier et CFAL	2000	2000
	Liaison ferroviaire Roissy - Picardie	320	320
	GPSO - Bordeaux-Toulouse	7100	7100
	Mise à grand gabarit de la Seine amont entre Bray et Nogent	230	230
	Route Centre Europe Atlantique (RCEA) en Allier et Saône et Loire	640	1000
	Liaison A28-A13 Contournement Est de Rouen	880	880
	RN 154 - Aménagement tronc commun RN154/ RN12 Dreux Nonancourt	150	150
	A54 Contournement d'Arles	510	510
	A31 bis Toul - Frontière Luxembourgeoise	1 100	1 260
	A45 Lyon Saint Etienne	1360	1360
	Aménagement RN 126 Toulouse Castres	340	340
	<b>Total</b>		<b>28810</b>

Scénario 2	Nom du projet	Coût du projet	
		Estimation basse du coût du projet (en M€ 2012)	Estimation haute du coût du projet (en M€ 2012)
<b>Secondes priorités</b>			
<b>Projets ferroviaires</b>	Accès français Lyon-Turin	7990	7990
	Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise	3500	3500
	Interconnexion Sud Ile-de-France	1600	3800
	LGV GPSO Bordeaux Hendaye	5600	6300
	LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon	14000	14000
	LGV Rhin Rhône 2nde phase branche est	1180	1180
	LGV SEA Poitiers Limoges	1680	1680
	LN Montpellier-Perpignan	6300	6300
	LN Ouest Bretagne - Pays de la Loire	3100	6100
	LN PACA : poursuite au-delà du traitement des nœuds de Marseille et de Nice	5300	7800
	LN Paris - Normandie : poursuite du projet y compris besoins à plus long terme d'adaptation du nœud Paris-Saint Lazare-Mantes	7300	7800
	Poursuite traitement du nœud lyonnais	400	1200
	Poursuite traitement secteurs ferroviaires à enjeux (notamment Bordeaux, Toulouse, Strasbourg, Rennes, Creil, Nîmes, Metz, Nancy, Mulhouse, Saint-Pierre des Corps, Paris-Gare du Nord)	500	600
<b>Projets routiers</b>	A104 Méry-sur Oise Orgeval	2770	2770
	A319 Langres-Vesoul	620	620
	A 355 Grand Contournement Ouest de Strasbourg (GCO)	450	530
	Grand contournement autoroutier de Lyon	1200	3000
	Liaison Est Ouest Avignon - Tranches 2 et 3	310	310
	Lille contournement Sud-Est	290	290
	RN 154 - Aménagement de la section Allaines-Dreux	600	600
	<b>Total</b>	<b>64690</b>	<b>76370</b>

Scénario 2	Nom du projet	Coût du projet	
		Estimation basse du coût du projet (en M€ 2012)	Estimation haute du coût du projet (en M€ 2012)
<b>Horizons lointains</b>			
<b>Projets ferroviaires</b>	Amélioration des liaisons entre la Lorraine et la vallée du Rhône (débouchés sud de la Lorraine)	610	810
	Barreau ferroviaire Est Ouest	ND	ND
	Contournement ferroviaire de Bordeaux	800	3000
	Desserte de la Bigorre et du Béarn	1230	3450
	Electrification transversale Nantes - Lyon (par Nevers - Chagny (VFCEA) ou par St-Germain-des-Fossés-Lyon)	250	520
	LGV Rhin Rhône branche Ouest	3500	3500
	LGV Rhin Rhône branche Sud	4000	4000
	LN Paris Amiens Calais ou LN Paris-Calais par Rouen	4300	5900
	LN Toulouse Narbonne	930	3820
	Nouvelle traversée des Pyrénées	ND	ND
<b>Projets fluviaux</b>	Saône - Moselle / Saône - Rhin	15000	17000
<b>Projets routiers</b>	A26 Troyes-Auxerre	500	500
	A51 Gap-Grenoble Est ou Ouest	2300	2300
	A51 La Saulce-La Bâtie Neuve	200	200
	A831 Fontenay le Comte-Rochefort	750	750
	Désenclavement routier du Chablais	270	270
<b>Projets aéroportuaires</b>	Projet piste longue aéroport de Mayotte	210	290
	<b>Total</b>	<b>34850</b>	<b>46310</b>

ND : non déterminé

**ANNEXE 2**  
**LE BUDGET DE L'AFITF DE 2010 À 2013<sup>1</sup>**

**Recettes**

<b>Recettes (en M€)</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013<sup>1</sup></b>
Taxe d'aménagement du territoire	539	542	535	565
Redevance domaniale	186	193	198	200
Augmentation de la redevance domaniale				100
Amendes radars	126	177	272	227
Droits d'entrée A63		400		
Taxe poids lourds				76
Autres produits		1	2	
Subvention budgétaire Programme 203	915	974	900	660
Subvention budgétaire Programme 315 (plan de relance)	331			
<b>Total recettes hors avance AFT</b>	<b>2 097</b>	<b>2 287</b>	<b>1 907</b>	<b>1 828</b>

**Dépenses**

<b>Dépenses (en M€)</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013<sup>1</sup></b>
Routes	771	869	763	723
Ferroviaire	1 031	688	643	794
Fluvial	45	73	44	74
Portuaire et littoral	53	58	59	69
Transports collectifs	187	265	315	479
Divers (PEI Corse, aires de contrôle pour les poids lourds)	46	26	33	75
<b>Total dépenses hors frais financiers</b>	<b>2 133</b>	<b>1 979</b>	<b>1 856</b>	<b>2 214</b>

<sup>1</sup> Il s'agit du budget prévisionnel initial.

### ANNEXE 3 LE BUDGET DE L'AFITF EN 2013

#### A. LE BUDGET PRÉVISIONNEL INITIAL (ADOPTÉ LE 6 DÉCEMBRE 2012)

<i>Détail des autorisations d'engagement ( AE ) et des crédits de paiements ( CP )</i>		
	AE BP 2013	CP BP 2013
<b>Total Dépenses</b>	<b>3 050 547 382 €</b>	<b>2 233 575 135 €</b>
<b>Total budget d'intervention</b>	<b>3 030 547 382 €</b>	<b>2 213 575 135 €</b>
<b>Transport routier</b>	<b>1 416 934 262 €</b>	<b>722 889 818 €</b>
Programmes de développement et de modernisation d'itinéraires,	290 000 000 €	379 551 818 €
Réseau concédé	0 €	6 238 000 €
Réseau non concédé – opérations particulières	850 934 262 €	31 000 000 €
Nouvelle route littorale à La Réunion	0 €	3 000 000 €
Études routières et autoroutières	5 000 000 €	5 000 000 €
Aménagements de sécurité ( hors tunnels : SURE)	22 000 000 €	22 000 000 €
Sécurité des tunnels routiers	83 000 000 €	138 600 000 €
Régénération du réseau routier national	110 000 000 €	106 500 000 €
Exploitation du réseau routier national	56 000 000 €	31 000 000 €
<b>Transport ferroviaire interurbain</b>	<b>973 020 000 €</b>	<b>793 654 781 €</b>
Contrats de plan ou de projets État-Région, volets ferroviaire et transport combiné	130 000 000 €	198 849 102 €
LGV et grands axes (hors Lyon-Turin)	0 €	383 022 978 €
Lyon-Turin ferroviaire et accès Maurienne	221 300 000 €	29 238 000 €
Études, acquisitions foncières et interventions diverses pour projets ferroviaires	10 000 000 €	14 399 792 €
Autoroutes ferroviaires	121 720 000 €	26 523 634 €
Sécurité des transports ferroviaires et guidés	50 000 000 €	24 000 000 €
GSM-Rail	0 €	71 739 000 €
Accessibilité des personnes à mobilité réduite & bruit	20 000 000 €	23 000 000 €
Engagement national pour le fret ferroviaire & trains longs	20 000 000 €	22 882 275 €
Matériel roulant trains d'équilibre du territoire (TET)	400 000 000 €	0 €
<b>Transport fluvial</b>	<b>44 850 000 €</b>	<b>73 768 813 €</b>
Contrats de plan ou de projets État-Région, volet fluvial	1 000 000 €	3 118 813 €
Études fluviales	1 850 000 €	2 850 000 €
Canal fluvial Seine-Nord	0 €	25 000 000 €
Régénération du réseau fluvial	40 000 000 €	40 000 000 €
Aménagements fluviaux, hors CPER	2 000 000 €	2 800 000 €
<b>Transport maritime</b>	<b>75 000 000 €</b>	<b>68 930 654 €</b>
Contrats de plan ou de projets État-Région, volets portuaire et littoral	30 000 000 €	34 230 654 €
Autoroutes de la mer et transport maritime à courte distance	0 €	3 750 000 €
Plan de relance portuaire du Ministère chargé des transports	39 000 000 €	23 950 000 €
Aménagements portuaires et du littoral, hors CPER	6 000 000 €	7 000 000 €
<b>Transports collectifs d'agglomération</b>	<b>479 000 000 €</b>	<b>479 287 588 €</b>
Contrats de plan ou de projets État-Région, volet transports collectifs d'agglomération	250 000 000 €	185 957 950 €
Matériel roulant en Ile-de-France		39 000 000 €
Prolongement d'EOLE à l'ouest – travaux	30 000 000 €	11 500 000 €
Transports collectifs d'agglomération, hors CPER	199 000 000 €	242 829 638 €
<b>Divers</b>	<b>41 743 120 €</b>	<b>75 043 481 €</b>
PEI Corse et autres programmes de développement	37 743 120 €	44 043 481 €
Taxe sur les poids lourds – rémunération PPP	0 €	27 000 000 €
Aires de contrôle routier des poids lourds	4 000 000 €	4 000 000 €

	<b>AE BP 2013</b>	<b>CP BP 2013</b>
<b>Total charges financières (AE=CP)</b>	<b>2 140 000 €</b>	<b>2 140 000 €</b>
Intérêts avance Trésor	2 140 000 €	2 140 000 €
<b>Total fonctionnement courant (AE=CP)</b>	<b>730 000 €</b>	<b>730 000 €</b>
Charges décaissables	730 000 €	730 000 €
Dotations aux amortissements (pm)	15 000 €	15 000 €
<b>Remboursements d'emprunt (AE=CP)</b>	<b>17 100 000 €</b>	<b>17 100 000 €</b>
Remboursement d'une avance du Trésor	17 100 000 €	17 100 000 €
<b>Budget investissement (AE=CP)</b>	<b>30 000 €</b>	<b>30 000 €</b>
Immobilisations corporelles et incorporelles	30 000 €	30 000 €
<b>Total Recettes</b>		<b>2 082 305 556 €</b>
Redevances domaniales		370 000 000 €
Taxe d'aménagement du territoire		565 000 000 €
Produit des amendes radars		227 000 000 €
Eco-taxe sur les poids lourds (recette brute)		262 305 556 €
Subvention d'équilibre		658 000 000 €
<b>PRELEVEMENT sur le FONDS DE ROULEMENT</b>		<b>151 269 579 €</b>

**B. LE BUDGET ISSU DE LA DERNIÈRE DÉCISION MODIFICATIVE  
(ADOPTÉE LE 3 OCTOBRE 2013)**

<i>Détail des autorisations d'engagement (AE) et des crédits de paiements (CP)</i>		
	<b>AE DM3 2013</b>	<b>CP DM3 2013</b>
<b>Total Dépenses</b>	<b>5 898 253 120 €</b>	<b>2 182 110 334 €</b>
<b>Total budget d'intervention</b>	<b>5 878 253 120 €</b>	<b>2 162 110 334 €</b>
<b>Transport routier</b>	<b>1 382 450 000 €</b>	<b>663 889 818 €</b>
Programmes de développement et de modernisation d'itinéraires,	276 000 000 €	335 551 818 €
Réseau concédé	0 €	6 238 000 €
Réseau non concédé – opérations particulières	850 450 000 €	31 000 000 €
Nouvelle route littorale à La Réunion	0 €	3 000 000 €
Études routières et autoroutières	5 000 000 €	5 000 000 €
Aménagements de sécurité ( hors tunnels : SURE)	22 000 000 €	17 000 000 €
Sécurité des tunnels routiers	63 000 000 €	131 600 000 €
Régénération du réseau routier national	110 000 000 €	106 500 000 €
Exploitation du réseau routier national	56 000 000 €	28 000 000 €
<b>Transport ferroviaire interurbain</b>	<b>1 055 720 000 €</b>	<b>873 365 996 €</b>
Contrats de plan ou de projets État-Région, volets ferroviaire et transport combiné	130 000 000 €	198 849 102 €
LGV et grands axes (hors Lyon-Turin)	0 €	460 185 307 €
Lyon-Turin ferroviaire et accès Maurienne	214 000 000 €	35 226 313 €
Études, acquisitions foncières et interventions diverses pour projets ferroviaires	10 000 000 €	12 848 657 €
Autoroutes ferroviaires	121 720 000 €	17 517 617 €
Sécurité des transports ferroviaires et guidés	50 000 000 €	15 000 000 €
GSM-Rail	0 €	71 739 000 €
Accessibilité des personnes à mobilité réduite & bruit	0 €	32 000 000 €
Engagement national pour le fret ferroviaire & trains longs	20 000 000 €	30 000 000 €
Matériel roulant trains d'équilibre du territoire (TET)	510 000 000 €	0 €
<b>Transport fluvial</b>	<b>2 926 850 000 €</b>	<b>80 036 875 €</b>
Contrats de plan ou de projets État-Région, volet fluvial	1 000 000 €	3 118 813 €
Études fluviales	1 850 000 €	2 925 746 €
Canal fluvial Seine-Nord	2 882 000 000 €	30 000 000 €
Régénération du réseau fluvial	40 000 000 €	40 000 000 €
Aménagements fluviaux divers, hors CPER	2 000 000 €	3 992 316 €
<b>Transport maritime</b>	<b>75 000 000 €</b>	<b>71 680 654 €</b>
Contrats de plan ou de projets État-Région, volets portuaire et littoral	30 000 000 €	34 230 654 €
Autoroutes de la mer et transport maritime à courte distance	0 €	6 500 000 €
Plan de relance portuaire du Ministère chargé des transports	39 000 000 €	23 867 570 €
Aménagements portuaires et du littoral, hors CPER	6 000 000 €	7 082 430 €
<b>Transports collectifs d'agglomération</b>	<b>396 490 000 €</b>	<b>424 693 510 €</b>
Contrats de plan ou de projets État-Région, volet transports collectifs	193 000 000 €	137 957 950 €
Matériel roulant en Ile-de-France		39 000 000 €
Prolongement d'EOLE à l'ouest – travaux	30 000 000 €	11 500 000 €
CDG Express		1 551 135 €
Transports collectifs d'agglomération, hors CPER	173 490 000 €	234 684 425 €
<b>Divers</b>	<b>41 743 120 €</b>	<b>48 443 481 €</b>
PEI Corse et autres programmes de développement	37 743 120 €	29 043 481 €
Taxe sur les poids lourds – rémunération PPP	0 €	16 400 000 €
Aires de contrôle routier des poids lourds	4 000 000 €	3 000 000 €

	AE DM3 2013	CP DM3 2013
<b>Total charges financières (AE=CP)</b>	<b>2 140 000 €</b>	<b>2 140 000 €</b>
Intérêts avance Trésor	2 140 000 €	2 140 000 €
<b>Total fonctionnement courant (AE=CP)</b>	<b>730 000 €</b>	<b>730 000 €</b>
Charges décaissables	730 000 €	730 000 €
Dotations aux amortissements et autres (pm)	34 071 €	34 071 €
<b>Remboursements d'emprunt (AE=CP)</b>	<b>17 100 000 €</b>	<b>17 100 000 €</b>
Remboursement d'une avance du Trésor	17 100 000 €	17 100 000 €
<b>Budget investissement (AE=CP)</b>	<b>30 000 €</b>	<b>30 000 €</b>
Immobilisations corporelles et incorporelles	30 000 €	30 000 €
<b>Total Recettes</b>		<b>1 751 825 089 €</b>
Redevances domaniales		300 000 000 €
Taxe d'aménagement du territoire		565 000 000 €
Produit des amendes radars		227 000 000 €
Eco-taxe sur les poids lourds (recette brute)		0 €
Recettes diverses ou exceptionnelles		19 662 €
Subvention d'équilibre		659 805 427 €
<b>PRELEVEMENT sur le FONDS DE ROULEMENT</b>		<b>430 285 245 €</b>

A l'issue de la dernière décision modificative, comme cela apparaît dans le tableau ci-dessus, pour compenser le manque à gagner résultant des deux reports successifs de l'écotaxe, le prélèvement sur le fonds de roulement a été augmenté, et le financement de certains projets a été retardé.

---

**ANNEXE 4**  
**LE BUDGET PRÉVISIONNEL 2014 ET LES PROJETS DEVANT ÊTRE**  
**FINANCÉS PAR L'AFITF AVANT L'ANNONCE DE LA SUSPENSION**  
**DE L'ÉCOTAXE**

Le conseil d'administration ne se prononcera sur le budget prévisionnel pour l'année 2014 qu'en décembre 2013.

D'après le projet annuel de performance annexé au projet de loi de finances, les ressources prévisionnelles de l'AFITF en 2014 devraient permettre de financer les projets suivants<sup>1</sup> :

- la poursuite des travaux de construction des LGV Est Européenne (seconde phase), Sud-Europe-Atlantique (Tours-Bordeaux), Bretagne-Pays de la Loire et du contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier ;

- la poursuite des études et des travaux de reconnaissance déjà engagés du projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin et de ses accès français ;

- la poursuite de la modernisation et de la régénération du réseau fluvial dans le cadre du contrat de performance avec VNF ;

- la poursuite des projets routiers engagés (Route Centre Europe Atlantique, RN 88 Albi-Rodez, A150 au nord de Rouen et rocade L2 à Marseille) ;

- la poursuite des aménagements pour l'autoroute ferroviaire atlantique ainsi que la préparation de nouvelles autoroutes de la mer ;

- le financement des dernières tranches annuelles des contrats de projets 2007-2013 relatifs aux volets transports ferroviaires, fluviaux, maritimes ou collectifs, des programmes de modernisation des itinéraires routiers (PDMI), de la nouvelle génération de contrats de plan 2014-2020, des appels à projets en cours pour les transports collectifs urbains, des contrats spécifiques à la modernisation du réseau de transports collectifs francilien (hors Grand Paris) et enfin des infrastructures routières et ferroviaires prévues dans le cadre du plan exceptionnel d'investissement (PEI) pour la Corse ;

- la poursuite du soutien au programme d'équipement du réseau ferré national en radiotéléphonie GSM-R, du financement des programmes de mise en sécurité des tunnels routiers et ferroviaires, des suppressions de passages à niveau, des mise aux normes des infrastructures pour leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite, enfin des aménagements de régénération, de sécurité et de gestion de trafic sur le réseau routier national ;

- la poursuite des investissements spécifiques prévus dans le cadre de l'engagement national pour le fret ferroviaire ;

---

<sup>1</sup> Cette liste a été publiée avant l'annonce de la suspension de l'écotaxe le 29 octobre 2013.

- la modernisation des matériels roulant d'Ile-de-France et des trains d'équilibre du territoire (remplacement des matériels Corail, TéoZ et Lunéa).