

N° 212

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 2 décembre 2015

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable (1) sur la proposition de loi de Mme Évelyne DIDIER et plusieurs de ses collègues permettant de **maintenir et de développer sur l'ensemble du territoire national une offre de transport ferroviaire régional de qualité,***

Par Mme Évelyne DIDIER,

Sénatrice

---

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

**Voir le(s) numéro(s) :**

Sénat : 113 et 213 (2015-2016)



---

## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
AVANT-PROPOS .....	5
I. L'IMPÉRATIF DE SAUVEGARDE DU SERVICE PUBLIC DES TRANSPORTS .....	7
A. POURQUOI UN SERVICE PUBLIC ? .....	7
B. LE REFUS DE LA LIBÉRALISATION DES TRANSPORTS PAR AUTOCAR.....	7
II. LA NÉCESSITÉ DE DESSERRER LA CONTRAINTE SUR LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS, EN PARTICULIER À L'ÉCHELLE RÉGIONALE.....	9
A. LA COMPÉTENCE DES RÉGIONS EN MATIÈRE DE TRANSPORTS .....	9
B. L'INSTAURATION D'UN VERSEMENT TRANSPORT « RÉGIONAL » .....	10
C. LA RÉDUCTION DU TAUX DE TVA APPLICABLE AUX TRANSPORTS.....	11
EXAMEN DES ARTICLES .....	13
• <i>Article 1<sup>er</sup></i> (art. L. 1112-2, L. 1112-2-1, L. 1221-3, L. 3111-1, L. 3111-2, L. 3111-3, L. 3111-17 à L. 3111-25, L. 3421-2, L. 3451-2, L. 3452-5-1, L. 3452-6, L. 3452-7, L. 3452-8, L. 3521-5 et L. 3551-5 du code des transports) <b>Abrogation de la libéralisation des transports par autocar</b> .....	13
• <i>Article 2</i> (art. L. 2333-64, L. 2333-66, L. 2333-67, L. 2333-68, L. 2333-70, L. 2333-71 et L. 2333-74 du code général des collectivités territoriales) <b>Création d'un versement transport régional</b> .....	14
• <i>Article 3</i> (art. 278-0 bis et art. 279 du code général des impôts) <b>Réduction du taux de TVA applicable aux transports publics de voyageurs</b> .....	15
• <i>Article 4</i> <b>Gage financier</b> .....	16
EXAMEN EN COMMISSION.....	17
ANNEXES .....	31



---

Mesdames, Messieurs,

Le groupe communiste, républicain et citoyen a toujours considéré le transport collectif comme un service public, qui doit être accessible à tous les citoyens dans les mêmes conditions. Cette vision des transports garantit l'irrigation de l'ensemble du territoire, les lignes les plus rentables servant à financer les autres dessertes, par un mécanisme de péréquation.

La libéralisation du transport par autocar, telle que l'a prévue la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, s'inscrit résolument à l'opposé de cette démarche, en faisant du transport un service marchand, à la discrétion des entreprises privées, mues par la recherche de profits et non par des préoccupations de service public ou d'aménagement du territoire.

Cette réforme met par ailleurs frontalement en concurrence le mode ferroviaire et le mode routier, dans des conditions très inéquitables. Alors que le mode ferroviaire, le plus vertueux en termes de protection de l'environnement et de la santé mais aussi de sécurité, devrait être encouragé, il doit supporter les coûts de son infrastructure, au moyen des péages. A l'inverse, les autocars participent à peine à l'entretien des routes, qu'ils contribuent pourtant à dégrader. Ils n'assument pas non plus le coût, pour la société, de la dégradation de la qualité de l'air dont ils sont en partie à l'origine. Une telle concurrence, déloyale, risque de remettre en cause, à très court terme et de façon irréversible, le maintien d'un service public ferroviaire de qualité. C'est pourquoi l'article 1<sup>er</sup> de la présente proposition de loi vise à abroger cette réforme.

Les articles 2 et 3 répondent à la nécessité de desserrer la contrainte sur le financement des transports publics. L'article 2 instaure un versement transport régional. Il est en effet légitime que les entreprises participent au développement des transports publics dont elles bénéficient. L'article 3 soumet les transports au taux réduit de TVA de 5,5 %, qui leur était applicable avant 2012. L'article 4, enfin, compense cette baisse de recettes par une réduction concomitante du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE).

Lors de sa réunion du 2 décembre 2015, votre commission a salué l'engagement de votre rapporteure en faveur des transports publics. Elle n'a néanmoins pas partagé les solutions préconisées et, en conséquence, n'a pas adopté cette proposition de loi.



---

## I. L'IMPÉRATIF DE SAUVEGARDE DU SERVICE PUBLIC DES TRANSPORTS

### A. POURQUOI UN SERVICE PUBLIC ?

L'assimilation des transports à un service public, qui a toujours été défendue par les membres du groupe communiste, républicain et citoyen, implique que chaque citoyen doit avoir accès au même service, quels que soient ses lieux d'habitation ou de travail. Le caractère public du service de transport garantit l'irrigation de l'ensemble du territoire, dans une logique de péréquation, les lignes les plus rentables servant à financer les lignes qui ne le sont pas, mais n'en restent pas moins indispensables pour ceux qui les utilisent.

### B. LE REFUS DE LA LIBÉRALISATION DES TRANSPORTS PAR AUTOCAR

En libéralisant le transport par autocar, l'article 5 de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques s'inscrit résolument contre cette logique de service public, en faisant du transport collectif un service marchand, organisé à la discrétion des entreprises de transport.

Depuis son entrée en vigueur, les entreprises de transport par autocar sont autorisées à ouvrir des liaisons par autocar, sans aucune obligation de prise en compte des impératifs d'aménagement du territoire.

#### **Quelques chiffres sur la libéralisation du transport par autocar (au 1<sup>er</sup> octobre 2015)**

- 274 autocars circulent chaque jour sur 104 lignes nationales et internationales en France<sup>1</sup>;
- Les métropoles accueillent toutes d'ores et déjà plus de 10 départs par jour ;
- Lyon et Bordeaux accueillent plus de 40 départs par jour ; Paris, près de 200 ;
- Le nombre de passagers transportés s'élève à près de 250 000 dans toute la France ;
- D'ici fin 2016, l'ouverture de plus de 100 lignes supplémentaires est prévue.

*Source : direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF)*

En outre, cette libéralisation **met frontalement en concurrence deux modes de transport, le mode ferroviaire et le mode routier, dans des conditions très inéquitables.**

En effet, le mode ferroviaire, pourtant plus vertueux en termes de protection de l'environnement et de la santé mais aussi de sécurité – et qu'il faudrait donc encourager –, doit supporter des coûts importants liés à son

---

<sup>1</sup> Une carte de ces lignes est fournie en annexe.

---

infrastructure, au moyen des péages. Ces coûts sont aggravés par le poids de la dette de SNCF Réseau, et les charges financières qu'elle induit. En outre, l'État n'a cessé de réduire, ces dernières années, la subvention qu'il accordait à la SNCF pour compenser les tarifications sociales nationales.

Les autocars, eux, participent à peine à l'entretien des infrastructures routières<sup>1</sup>, alors qu'ils contribuent fortement à les dégrader, et que leur impact sur la qualité de l'air a un coût élevé pour la société.

Par exemple, pour un trajet Paris-Orléans effectué le même jour, avec un départ à une demi-heure d'intervalle, le tarif est de 5 euros pour un trajet d'1h35 en autocar avec la compagnie Ouibus (billet modifiable) et de 21,40 euros (billet modifiable)<sup>2</sup> pour un trajet d' 1h06 en train Intercités, soit **quatre fois le prix du billet en autocar**.

Pour un trajet Paris-Lille effectué le même jour, avec un départ à la même heure, le tarif est **d'1 euro pour un trajet de 3 heures en autocar, et de 36 euros pour un trajet d'une heure en TGV**. Le premier correspond évidemment à un tarif d'appel destiné à prendre des parts de marché, qui augmentera une fois que les usagers auront pris l'habitude de prendre l'autocar à la place du train.

Certes, la loi « Macron » a instauré un seuil en-dessous duquel une liaison par autocar pourra être interdite ou limitée par une autorité organisatrice de transport, avec l'accord de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. Mais ce seuil, fixé à 100 kilomètres, est loin de protéger l'ensemble des services ferroviaires. Si les trajets inférieurs à 100 kilomètres représentent 55 % des recettes des trains express régionaux, ils ne représentent que 5 % des recettes des trains d'équilibre du territoire.

#### La concurrence entre les autocars et les services ferroviaires

Aujourd'hui, **la moitié** des lignes sur lesquelles circulent des trains d'équilibre du territoire sont concurrencées sur une ou sur plusieurs liaisons par des services d'autocars librement organisés, ou le seront dans les mois prochains. L'ensemble des liaisons assurées par des trains d'équilibre du territoire qui sont en concurrence avec une liaison routière contribue à environ **un tiers des recettes de ces trains**.

Lors des débats sur la loi « Macron », la SNCF avait estimé que l'impact de cette réforme sur son chiffre d'affaires pourrait être de 200 à 300 millions d'euros par an, une fois que le marché de l'autocar aura atteint sa maturité.

Source : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) et SNCF

Cette mise en concurrence déloyale risque d'écarter de nombreux usagers du mode ferroviaire, et d'initier une spirale négative : la baisse de fréquentation va engendrer une perte de recettes pour les trains express

---

<sup>1</sup> Ils ne paient pas de péages, hormis sur le réseau autoroutier concédé.

<sup>2</sup> 10 euros pour un billet non modifiable.

régionaux et pour les trains d'équilibre du territoire, qui rendra ces services ferroviaires encore plus chers, au moment où ils seront moins utilisés. En conséquence, les autorités organisatrices seront moins encouragées à investir dans le domaine ferroviaire, ce qui dégradera la qualité du service public ferroviaire et écartera encore davantage d'usagers de ce mode de transport, et ainsi de suite jusqu'à la disparition de nombreuses lignes, seules les lignes les plus rentables étant maintenues.

**C'est la raison pour laquelle l'article 1<sup>er</sup> de la présente proposition de loi vise à abroger la libéralisation des transports par autocar prévue par la loi « Macron ».**

## **II. LA NÉCESSITÉ DE DESSERRER LA CONTRAINTE SUR LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS, EN PARTICULIER À L'ÉCHELLE RÉGIONALE**

### **A. LA COMPÉTENCE DES RÉGIONS EN MATIÈRE DE TRANSPORTS**

Les régions sont devenues autorités organisatrices des transports ferroviaires régionaux en 2002. Si l'on pouvait s'inquiéter d'un tel transfert de compétence, compte tenu du caractère national du service public ferroviaire et de la nécessité de préserver l'unité du réseau ferré, force est de constater que les régions ont pris la mesure de leurs responsabilités dans ce domaine.

En 2013, elles ont dépensé 6,8 milliards d'euros au titre de leur compétence « transports », ce qui représente leur premier poste budgétaire. Au sein de cette enveloppe, 3,9 milliards étaient destinés au transport ferroviaire régional, dont 2,8 milliards d'euros pour l'exploitation des TER. Ces chiffres sont en constante augmentation au fil des ans, compte tenu de l'inflation ferroviaire<sup>1</sup>.

<b>En millions d'euros (M€)</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>Contribution financière globale versée par les régions à SNCF Mobilités pour l'exploitation des TER</b>	2 493 M€	2 719 M€	2 759 M€	2 875 M€

Malgré l'ampleur de ces dépenses, les régions ne disposent, depuis la suppression de la taxe professionnelle, que de faibles marges de manœuvre en matière fiscale. Leur taux d'autonomie fiscale, de 12 %, est en-deçà de la moyenne de 33 % observée pour l'ensemble des collectivités

---

<sup>1</sup> Cf. annexes.

territoriales<sup>1</sup>. Sans compter la baisse des dotations et le fait que les transferts de compétence n'ont pas été compensés à leur juste mesure.

En outre, leur budget « transports » devrait augmenter d'environ 4 milliards d'euros avec le transfert aux régions, à partir de 2017, des compétences des départements en matière de transport, en application de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRE)<sup>2</sup>. Certes, une compensation de ce transfert est prévue. Mais les régions auront néanmoins besoin d'une recette supplémentaire, ne serait-ce que pour assumer leurs dépenses actuelles en matière de transport ferroviaire ou pour développer leur offre.

C'est la raison pour laquelle le Sénat avait instauré, dans la loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014, un versement transport au profit des régions. Ce versement transport, dit « interstitiel », n'aurait été applicable qu'en dehors du ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité. Avec un plafond fixé à 0,55 % de la masse salariale, il devait rapporter de l'ordre de 450 millions d'euros. Mais il a été supprimé dans la loi de finances pour 2015 à la demande du Gouvernement, avant même qu'il soit mis en œuvre.

#### **B. L'INSTAURATION D'UN VERSEMENT TRANSPORT « RÉGIONAL »**

Dans ce contexte, **l'article 2 de la présente proposition de loi** prévoit l'instauration d'un **versement transport « régional »**, formé de deux composantes :

**1° un versement transport additionnel, dans la limite de 0,2 %**, qui s'ajouterait au versement transport déjà perçu par les autorités organisatrices de la mobilité dans leur ressort territorial, et rapporterait près de 475 millions d'euros aux régions<sup>3</sup> ;

**2° un versement transport interstitiel, dans la limite de 0,3 %**, sur les territoires situés hors du ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité. Ce versement, d'autant plus justifié que les régions vont désormais aussi intervenir sur ces territoires, leur rapporterait 228 millions d'euros<sup>4</sup>.

La division de ce versement transport régional en deux composantes permet de limiter son impact financier sur les entreprises, puisque les plafonds autorisés, de 0,2 ou 0,3 % des salaires, sont peu élevés. Par ailleurs, pour votre rapporteure, les entreprises ne sauraient être des acteurs

---

<sup>1</sup> Source : Association des Régions de France.

<sup>2</sup> Source : Association des Régions de France.

<sup>3</sup> Source : estimation de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, qui ne prend pas en compte le relèvement du seuil d'assujettissement au versement transport de 10 à 11 salariés prévu à l'article 4 du projet de loi de finances pour 2016.

<sup>4</sup> Idem.

économiques « hors sol », qui bénéficieraient de toujours plus de services, sans jamais avoir à contribuer à leur financement.

### *C. LA RÉDUCTION DU TAUX DE TVA APPLICABLE AUX TRANSPORTS*

**L'article 3 de la présente proposition de loi rétablit quant à lui l'application du taux réduit de TVA à 5,5 % sur les transports publics réguliers urbains et interurbains, qui prévalait avant l'application, à partir de 2012, du taux intermédiaire de 7 %, et l'augmentation de celui-ci à 10 % en 2014. L'objectif est de diminuer le coût du transport.**

**Cette diminution de ressources est gagée, à l'article 4 de la proposition de loi, par une réduction concomitante du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE).**



---

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Article 1<sup>er</sup>*

(art. L. 1112-2, L. 1112-2-1, L. 1221-3, L. 3111-1, L. 3111-2, L. 3111-3, L. 3111-17 à L. 3111-25, L. 3421-2, L. 3451-2, L. 3452-5-1, L. 3452-6, L. 3452-7, L. 3452-8, L. 3521-5 et L. 3551-5 du code des transports)

### **Abrogation de la libéralisation des transports par autocar**

**Objet : cet article abroge la libéralisation des transports par autocar prévue par la loi « Macron ».**

L'objectif de cet article est de rétablir l'état du droit avant l'entrée en vigueur de la loi « Macron » du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques dans le domaine des services de transport par autocar.

Ainsi, l'ouverture de « services librement organisés », telle qu'elle est aujourd'hui prévue à la section 3 du chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports (aux articles L. 3111-17 à L. 3111-25), créée par la loi « Macron », ne serait plus permise.

En conséquence, des services réguliers de transport par autocar, y compris interrégionaux, ne pourraient à nouveau être mis en place que dans deux cas uniquement :

- par les autorités organisatrices de transport (départements, régions ou État), en application des articles L. 3111-1, L. 3111-2, L. 3111-3 et L. 2121-6 du code des transports ;
- dans le cadre d'un cabotage sur un trajet international, comme le prévoit le droit européen, en application de l'article L. 3421-2 du même code.

Dans ce dernier cas, le service de transport devrait être autorisé au préalable par l'État et répondre à plusieurs conditions :

- être interrégional ;
- rester accessoire par rapport au service international, en respectant certains seuils en termes de chiffre d'affaires et de nombre de passagers ;
- ne pas compromettre l'équilibre économique d'un contrat de service public de transport de personnes existant (qu'il soit ferroviaire ou routier).

**Votre commission n'a pas adopté cet article.**

## *Article 2*

(art. L. 2333-64, L. 2333-66, L. 2333-67, L. 2333-68, L. 2333-70, L. 2333-71 et L. 2333-74 du code général des collectivités territoriales)

### **Création d'un versement transport régional**

**Objet : cet article instaure un versement transport au bénéfice des régions.**

#### **I. Le droit existant**

Dans le droit existant, les autorités organisatrices de la mobilité peuvent, hors Ile-de-France, prélever un versement transport sur les personnes physiques ou morales, publiques ou privées, à l'exception des fondations et associations reconnues d'utilité publique à but non lucratif dont l'activité est de caractère social, lorsqu'elles emploient plus de neuf salariés.

L'assiette de ce versement transport est composée de l'ensemble des salaires payés aux salariés, et son taux doit respecter les plafonds suivants :

- 0,55 % des salaires lorsque la population de la commune ou de l'établissement public est comprise entre 10 000 et 100 000 habitants ;

- 0,85 % des salaires lorsque la population de la commune ou de l'établissement public est comprise entre 50 000 et 100 000 habitants et que l'autorité organisatrice de la mobilité ou des transports urbains a décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif en site propre ;

- 1 % des salaires lorsque la population de la commune, de la métropole de Lyon ou de l'établissement public est supérieure à 100 000 habitants ;

- 1,75 % des salaires lorsque la population de la commune, de la métropole de Lyon ou de l'établissement public de coopération est supérieure à 100 000 habitants et que l'autorité organisatrice de la mobilité ou des transports urbains a décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif en mode routier ou guidé.

Les communautés de communes, communautés d'agglomération, communautés urbaines, métropoles (y compris Lyon), autorités organisatrices de la mobilité auxquelles ont adhéré une communauté de communes, une communauté d'agglomération ou une communauté urbaine, ainsi que l'autorité organisatrice de transports urbains qui s'est substituée à la métropole de Lyon peuvent majorer de 0,05 % ces taux maxima.

Ce taux peut aussi être majoré de 0,2 % dans les territoires comprenant une ou plusieurs communes classées communes touristiques.

---

Dans les communes et les établissements publics compétents pour l'organisation de la mobilité ou des transports urbains dont la population est inférieure à 10 000 habitants et dont le territoire comprend une ou plusieurs communes classées communes touristiques, le plafond du versement est fixé à 0,55 % des salaires.

## **II. Le dispositif de la proposition de loi**

Le présent article autorise les **régions** à prélever elles aussi un versement transport :

- dans la limite de 0,2 %, en complément du versement transport déjà perçu par les autorités organisatrices de la mobilité dans leur ressort territorial, ce qui rapporterait près de 475 millions d'euros aux régions<sup>1</sup> ;

- dans la limite de 0,3 %, sur les territoires situés hors du ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité ; 228 millions d'euros en sont attendus.

## **III. La position de votre commission**

**Votre commission n'a pas adopté cet article.**

### *Article 3*

*(art. 278-0 bis et art. 279 du code général des impôts)*

## **Réduction du taux de TVA applicable aux transports publics de voyageurs**

**Objet : cet article applique le taux réduit de TVA de 5,5 % aux transports publics urbains et interurbains réguliers de voyageurs.**

Alors que les transports de voyageurs étaient auparavant soumis au taux réduit de TVA de 5,5%, ils ont connu, ces dernières années, deux hausses successives de leur taux de TVA :

- l'article 13 de loi n° 2011-1978 du 28 décembre 2011 de finances rectificative pour 2011 les a soumis, à partir de 2012, au taux intermédiaire de TVA de 7 %, créé par cette même loi ;

---

<sup>1</sup> Source : estimation de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, qui ne prend pas en compte le relèvement du seuil d'assujettissement au versement transport de 10 à 11 salariés prévu à l'article 4 du projet de loi de finances pour 2016.

- l'article 68 de la loi n° 2012-1510 du 29 décembre 2012 de finances rectificative pour 2012 a porté ce taux intermédiaire de 7 % à 10 %, à compter de 2014.

Afin de desserrer la contrainte financière sur les transports publics, le présent article propose de rétablir un taux de TVA réduit de 5,5 % sur les transports publics urbains et interurbains réguliers de voyageurs.

**Votre commission n'a pas adopté cet article.**

#### *Article 4*

#### **Gage financier**

**Objet : cet article compense la perte de recettes résultant des précédents articles (essentiellement l'article 3), par une réduction du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE).**

**Votre commission n'a pas adopté cet article.**

---

## EXAMEN EN COMMISSION

**Réunie le mercredi 2 décembre 2015, la commission a examiné le rapport et le texte sur la proposition de loi n° 113 (2015-2016) permettant de maintenir et de développer sur l'ensemble du territoire national une offre de transport ferroviaire régional de qualité.**

**M. Rémy Pointereau, vice-président.** – Nous avons désigné Evelyne Didier rapporteure de sa proposition de loi, le 4 novembre dernier. Ce texte, qui comporte quatre articles, sera inscrit à l'ordre du jour dans l'espace réservé au groupe communiste, républicain et citoyen du jeudi 10 décembre 2015. L'article 1<sup>er</sup> s'inscrit dans la suite de l'audition de M. Macron, hier, puisqu'il s'agit de revenir sur la libéralisation du transport par autocar. La proposition de loi touche à deux autres sujets que notre commission a eu l'occasion d'aborder : la régionalisation du versement transport et le taux de TVA sur les transports publics.

**Mme Évelyne Didier, rapporteure.** – La proposition de loi qui nous réunit ce matin doit être examinée au regard de notre compétence en matière de transports, mais également d'aménagement du territoire, et évidemment de développement durable. Elle s'inscrit, de fait, dans une démarche globale, toujours défendue par les membres du groupe communiste, républicain et citoyen, qui considèrent le transport comme un service public et non un service marchand.

Qu'est-ce que cela implique ? Cela signifie que chaque citoyen doit pouvoir disposer du même service, quel que soit l'endroit où il habite et le lieu où il travaille. C'est un point essentiel en termes d'aménagement du territoire. Comme pour le déploiement du numérique, le développement des infrastructures routières, l'accès aux soins, les services postaux ou bancaires, c'est l'ensemble de notre territoire national qui doit être irrigué par des services de transport de qualité au bénéfice de l'ensemble des citoyens.

Si l'on assimile le transport public à un service marchand, on laisse la logique de rentabilité et de recherche de profit prendre le dessus, avec les conséquences que l'on connaît : la notion de service est réduite à peau de chagrin, et les mécanismes de péréquation aussi ; seules les lignes de transport les plus rentables sont maintenues, au détriment des lignes capillaires.

Cela a deux effets. Sur le plan social, on laisse au bord du chemin tous ceux qui n'ont pas les moyens d'habiter le long de ces axes considérés comme rentables. Sur le plan environnemental, on supprime une incitation à recourir au transport collectif, alors que c'est aujourd'hui l'un des principaux leviers disponibles pour maîtriser les émissions de gaz à effet de serre – comment l'ignorer en cette période de COP 21 ?

C'est pour ces raisons que nous refusons la libéralisation des transports par autocar prévue par la loi « Macron », et proposons de l'abroger, à l'article 1er de la proposition de loi. Car cette réforme revient à abandonner toute logique de péréquation dans l'organisation des transports collectifs. Les entreprises d'autocar pourront intervenir comme elles l'entendent, exploiter les lignes les plus rentables, engranger des profits, et tant pis pour ceux qui n'habiteront pas dans les territoires ainsi irrigués. Nous l'avons évoqué hier soir lors de l'audition du ministre : les entreprises pratiquent des prix d'appel, pouvant descendre jusqu'à un euro sur certains trajets, même longs, mais lorsqu'elles auront ainsi tué la concurrence, elles reverront ces tarifs.

Autant dire que cette libéralisation met frontalement en concurrence deux modes de transport, le mode ferroviaire et le mode routier, dans des conditions très inéquitables.

En effet, le mode ferroviaire qui est plus vertueux en matière de protection de l'environnement et de la santé mais aussi de sécurité, mériterait d'être encouragé. Or, il doit supporter des coûts importants liés à son infrastructure, au moyen des péages. Les autocars, eux, contribuent à peine à l'entretien des infrastructures routières – ils ne paient des péages que sur les autoroutes –, alors qu'ils contribuent fortement à les dégrader, et que leur impact sur la qualité de l'air a un coût élevé pour la société.

Cette mise en concurrence déloyale risque d'écarter du rail de nombreux usagers et d'amorcer une spirale négative, la baisse de fréquentation provoquant une perte de recettes pour les trains express régionaux et pour les trains d'équilibre du territoire, et rendra ces transports ferroviaires encore plus chers, au moment où ils seront moins utilisés. Du même coup, les autorités organisatrices seront moins encouragées à investir dans le domaine ferroviaire, ce qui dégradera la qualité du service public ferroviaire et écartera encore davantage d'usagers de ce mode de transport, et ainsi de suite jusqu'à la disparition de nombreuses lignes. En poussant cette logique à l'extrême, seules les lignes TGV les plus rentables seraient maintenues.

Et je parle bien du présent, non d'un futur lointain, car certains craignent déjà l'abandon, par les régions, de certains services ferroviaires, plus coûteux, au motif qu'ils sont désormais assurés par ces autocars privés. Ce matin même, la radio faisait état de la grogne des régions qui menacent la SNCF de se détourner de ces services.

C'est pour toutes ces raisons que nous souhaitons abroger la libéralisation des transports par autocar sans tarder, tant qu'il est encore temps.

Mais nous sommes aussi conscients que le maintien d'un service public de qualité exige des moyens financiers. Or, ceux-ci font cruellement défaut aux régions, pourtant devenues autorités organisatrices des

---

transports ferroviaires régionaux en 2002. Faut-il rappeler qu'elles ont été les grandes perdantes de la suppression de la taxe professionnelle ?

Si l'on pouvait avoir des doutes, comme ce fut notre cas, sur l'intérêt d'un transfert aux régions de ce service public national, force est de constater qu'elles ont pris la mesure de leurs responsabilités dans ce domaine. Elles ont ainsi dépensé, en 2013, 6,8 milliards d'euros au titre de leur compétence « transports » - c'est leur premier poste budgétaire. Au sein de cette enveloppe, 3,9 milliards étaient destinés au transport ferroviaire régional, dont 2,8 milliards d'euros pour l'exploitation des TER. Ces chiffres sont en constante augmentation au fil des ans, compte tenu de l'inflation ferroviaire. Les régions ont ainsi dû assumer une partie des augmentations successives de la TVA applicable aux transports, passée de 5,5 % à 7 % en 2012, puis à 10 % en 2014. Certes, elles n'ont pas été les seules à supporter cette hausse - les autres autorités organisatrices de la mobilité, les opérateurs et les usagers l'ont aussi subie -, mais l'impact de ces hausses doit être pris en compte.

Je rappelle aussi que les régions vont récupérer, à partir de 2017, les compétences des départements en matière de transport, en application de la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe). D'après l'Association des régions de France, cela représentera près de 4 milliards d'euros de dépenses supplémentaires. Si une compensation de ce transfert est prévue, les régions auront tout de même besoin d'une recette supplémentaire, pour assumer leurs dépenses actuelles en matière de transport ferroviaire et développer l'offre.

C'est la raison pour laquelle le Sénat avait instauré, dans la loi de réforme ferroviaire d'août 2014, un versement transport au profit des régions, dit interstitiel car il n'aurait été applicable qu'en dehors des périmètres de transports urbains (PTU) sur lesquels les autorités organisatrices de la mobilité sont compétentes. Ce versement transport, dont le plafond avait été fixé à 0,55 % de la masse salariale, et qui devait rapporter quelque 450 millions d'euros, avait néanmoins été supprimé avant même sa mise en œuvre, à la demande du Gouvernement, dans la loi de finances pour 2015.

Pour résorber les difficultés de financement que rencontrent les régions, nous proposons donc, à l'article 2, de rétablir un versement transport à leur profit, formé de deux composantes. En premier lieu, un versement transport additionnel, dans la limite de 0,2 %, qui s'ajouterait au versement transport déjà perçu par les autorités organisatrices de la mobilité dans leur ressort territorial ; cela rapporterait près de 475 millions d'euros aux régions. En second lieu, un versement transport interstitiel, dans la limite de 0,3 %, sur les territoires situés hors du ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité. Ce versement, d'autant plus justifié que les régions vont désormais intervenir sur ces territoires, leur rapporterait 228 millions d'euros.

Enfin, nous proposons, à l'article 3, de rétablir un taux réduit de TVA de 5,5 % sur les transports publics urbains et interurbains de voyageurs. Un tel taux ayant déjà été appliqué aux transports par le passé, on ne pourra pas nous opposer sa non-conformité au droit européen. La mesure bénéficierait aux usagers de ces transports, ainsi qu'à l'ensemble des autorités organisatrices de transport, régions et autorités organisatrices de la mobilité, ainsi qu'aux entreprises. Elle s'inscrit dans la même logique, qui tend à permettre aux autorités publiques de maintenir un service public de qualité, offert de façon uniforme sur l'ensemble du territoire et pour tous les Français.

L'article 4 prévoit, pour compenser les pertes de recettes liées à cette réduction du taux de TVA, une baisse du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi, le CICE, étant entendu que l'amélioration des transports bénéficiera aussi largement aux entreprises.

Au-delà de nos divergences politiques, je suis certaine, en cette période d'élections régionales, que vous serez sensible à la nécessité de dégager des marges de manœuvre financières pour les autorités organisatrices de transport, en particulier régionales, dont l'action en matière de promotion du transport ferroviaire est, je crois, reconnue par tous.

**M. Rémy Pointereau, vice-président.** – Il est vrai qu'au-delà de nos divergences politiques, il est des points sur lesquels nous pouvons nous accorder, comme la préservation du service public et la réduction du taux de TVA.

**M. Jean-Jacques Filleul.** – Je salue notre rapporteure pour la qualité de son propos et son engagement. Je regrette, cependant, que sa proposition de loi parte d'un constat erroné, tant sur l'interprétation des préconisations du rapport de la commission sur l'avenir des trains d'équilibre du territoire, dit rapport TET que sur l'ouverture de nouvelles lignes d'autocar, autorisée par la loi « Macron » pour la croissance et l'activité, et sur laquelle vous entendez revenir.

Alors que vous faites du droit à la mobilité la pierre angulaire de votre texte, ce que vous proposez ne la favorise guère. Pour assurer ce droit, l'essentiel est en effet d'assurer une complémentarité entre les modes de transport, et c'est précisément ce que fait la loi « Macron », en permettant le développement d'une offre de mobilité là où elle n'existait pas.

Après avoir constaté la dégradation de cette offre, le rapport TET propose des pistes pour développer une offre pertinente entre les TER (trains express régionaux) et les TGV (trains à grande vitesse), en prenant en compte les besoins des usagers. Or, ce n'est pas exactement ce qu'il ressort de votre exposé. Ce rapport, sur lequel nous sommes quelques-uns à avoir travaillé, préconise non pas d'abandonner des lignes, mais de redynamiser et d'adapter l'offre de TET. Et la feuille de route présentée par le ministre Alain Vidalies, en juin 2015, redonne enfin toute sa place à l'État.

---

Le deuxième objectif de votre texte est la mise en place d'un versement transport au profit des régions. Dans le cadre de la réforme ferroviaire, le groupe socialiste avait défendu la création d'un versement transport interstitiel hors périmètres de transports urbains (PTU), pour lutter contre les stratégies d'optimisation fiscale, tout en ayant le souci de ne pas nuire à la compétitivité des entreprises déjà assujetties au versement transport. Le Gouvernement a choisi de ne pas nous suivre, notamment pour des raisons de compatibilité avec le versement transport existant. En tout état de cause, la solution mixte proposée à l'article 2 de votre texte fait peser une nouvelle charge sur l'ensemble des entreprises et diffère de la solution que nous avons alors préconisée. Nous ne pourrions vous suivre sur cet article. J'ajoute que le Gouvernement s'est engagé à compenser en totalité les conséquences du relèvement de neuf à onze salariés du seuil d'exonération, prévu à l'article 4 du projet de loi de finances pour 2016.

L'article 3 de votre proposition de loi prévoit l'application aux transports publics du taux de TVA réduit de 5,5 %. C'est une mesure qui a été ici proposée à plusieurs reprises, par la voix de notre ancien collègue, maire de Strasbourg, et à laquelle nous avons adhéré. Le Gouvernement y reste défavorable et le ministre des finances, Michel Sapin, en a exposé les raisons dans un récent courrier à l'UTP (Union des transports publics et ferroviaires), rappelant, entre autres, qu'elle ne serait pas conforme au droit européen, puisque cette baisse de TVA ne s'appliquerait qu'aux seuls transports du quotidien. Sans compter que ce n'est pas dans une proposition de loi, aussi qualifiée soit son auteure, que l'on peut modifier un taux de TVA. J'ajoute que ce n'est vraisemblablement pas aux plus démunis que profiterait une telle baisse, puisqu'ils bénéficient déjà de réductions voire de la gratuité sur les transports. Dernier point, enfin, l'article 39 du projet de loi de finances pour 2016 prévoit une compensation au titre des nouvelles compétences de transport scolaire et interurbain confiées aux régions, qui se verront dotées de 25 % de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises, soit environ 4 milliards d'euros. Pour toutes ces raisons, le groupe socialiste s'abstiendra sur cet article.

**M. Louis Nègre.** – Je loue la détermination, la fougue et la conviction avec lesquelles notre rapporteure a présenté cette proposition de loi, mais le problème est que nos convictions ne sont pas les mêmes. Si nous partageons l'objectif de développer sur le territoire national une offre de transport régional de qualité, nous divergeons sur les moyens de le proposer. À la suite de la loi du 13 août 2004, à laquelle sont venues s'ajouter les dispositions de la loi NOTRe du 7 août 2015, la région est la collectivité qui bénéficie des transferts les plus importants, notamment en matière de transports. Elle devient l'autorité organisatrice de l'intégralité de la mobilité interurbaine, avec de nouvelles responsabilités.

À l'article 1<sup>er</sup>, vous entendez revenir sur la libéralisation du transport par autocar que nous devons à la loi « Macron ». Je rappelle que si

un monopole a été accordé au service public de la SNCF, c'est à la suite de la décision, prise en 1948, de privilégier le rail pour le transport de voyageurs sur longues distances. Afin de favoriser la fréquentation du rail, ce monopole portait sur tous les trajets en chemin de fer. L'affrètement d'autocars restait libre pour les trajets occasionnels à longue distance, mais sujet à autorisation pour les liaisons régulières susceptibles de réduire la fréquentation des lignes de chemin de fer existantes. Il s'est ainsi développé un réseau très dense et très régulier de lignes de transport de voyageurs par rail. La loi « Macron », par son article 5, a supprimé ce monopole et librement autorisé la création de services de transport réguliers par autocar, au-delà d'un seuil de 100 km - je rappelle que le Sénat, qui n'a malheureusement pas été entendu par le Gouvernement, plaidait plutôt pour un seuil de 200 km, comme le souhaitait également le Groupement des autorités responsables de transport (GART).

L'objectif de la libéralisation des transports par autocar est de développer une nouvelle offre de transport collectif, mieux adaptée à certains territoires, mal desservis par le rail, et à certains publics, en raison de son coût modique, afin de diminuer le recours à la voiture individuelle, selon une logique parfaitement vertueuse. En Angleterre, en Allemagne, où se sont développés des réseaux de transport par autocar, une nouvelle clientèle s'est créée qui jusque-là ne pouvait accéder à d'autres modes de transport.

L'article 2, s'inspirant du modèle qui prévaut pour la région Ile-de-France, propose la généralisation du versement transport régional. Ce versement transport, institué par la loi du 12 juillet 1971 pour la seule région parisienne, a été étendu, à titre facultatif, aux autorités administratives des transports urbains des communes de plus de 300 000 habitants par la loi du 11 juillet 1973, avant que ce seuil ne soit abaissé à 100 000 par la loi du 13 décembre 2000. Le versement transport est dû par les personnes physiques ou morales, publiques ou privées - à l'exception des fondations à caractère social - employant plus de neuf salariés. Le Gouvernement a souhaité relever ce seuil d'assujettissement à onze salariés. Si notre groupe a toujours été favorable à des mesures d'allègement de charges pour les entreprises, il a également exprimé à plusieurs reprises ses plus vives préoccupations concernant le financement de la politique menée par le Gouvernement en matière de transports et veillera très attentivement au respect de l'engagement pris pour une compensation intégrale de cette dernière mesure. Il considère que les dispositions de votre proposition de loi conduiront à alourdir la fiscalité pesant sur les entreprises, ce que nous ne pouvons accepter.

L'article 3 vise à ramener le taux de TVA sur les transports en commun du quotidien à 5,5 %, soit celui qui est dévolu aux produits de première nécessité. En juillet dernier, tout semblait acté, et les annonces officielles devaient tomber à la rentrée. Il est clair aujourd'hui que le

Gouvernement n'y est plus du tout disposé. C'est pourtant une revendication à nos yeux légitime, en particulier pour nos concitoyens les plus modestes. Ce revirement nous étonne d'autant plus à l'heure où s'ouvre la COP 21.

Bref, nous sommes d'accord sur l'objectif : oui, il faut rechercher la qualité. Nous sommes d'accord sur le constat – baisse des dotations et dégradation du service public, ainsi que vous l'avez vous-même souligné. Nous sommes d'accord sur l'insuffisance du financement de l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France). Nous sommes d'accord sur la TVA à 5,5 %. Mais en revanche, lorsque vous proposez d'atteindre la qualité en maintenant le monopole de la SNCF, nous ne sommes plus d'accord. Pour nous, à l'inverse, c'est par une ouverture à la concurrence que l'on sauvera la SNCF. Je le répète depuis 2008, et j'ai longtemps eu le sentiment de prêcher dans le désert, mais à présent, les lignes bougent, et on y vient. Vous êtes les seuls à rester sur vos positions.

Créer une taxe nouvelle sur les entreprises ? Est-ce bien le moment, madame la rapporteure, alors qu'elles sont déjà accablées par tous les impôts nouveaux qu'elles doivent désormais acquitter ?

Vous préconisez une reprise de la dette, en citant l'exemple de l'Allemagne. À ceci près que notre budget n'est pas, comme celui de ce pays, excédentaire. Et comment se charger d'un fardeau supplémentaire de 45 milliards quand notre dette s'élève déjà à plus de 2 000 milliards ? Sans compter que vous ne proposez aucune économie en regard.

Je m'étonne, par-dessus tout, que vous souhaitiez revenir sur la libéralisation du transport par autocar, alors qu'elle bénéficie aux couches les plus modestes de la population. Rendez-vous compte ! Voyager pour un euro, on ne peut pas rêver mieux quand on peine à boucler les fins de mois. Et vous y êtes opposés ! Je ne puis y croire !

**Mme Évelyne Didier, rapporteure.** – Trémolo à tirer les larmes. Sortons nos mouchoirs !

**M. Louis Nègre.** – Autant dire que je ne reconnais plus le parti communiste.

Notre groupe, soucieux de promouvoir la qualité des transports en commun, ne pourra vous suivre sur ce texte, et il votera contre.

**M. Hervé Maurey, président.** – Un texte qui semble avoir réveillé chez M. Nègre un lyrisme tout méridional.

**Mme Odette Herviaux.** – À mon tour de féliciter notre rapporteure pour son travail intéressant et précis, même si je rejoins le propos de Jean-Jacques Filleul.

Je m'attacherai à la question des TER et de l'action des régions. Vous avez, tout à l'heure, fait une sorte de *mea culpa* en reconnaissant qu'en dépit

des craintes d'un éclatement du réseau national que vous exprimiez en 2002, le bilan du transfert des TER aux régions est largement positif : il a permis d'améliorer les conditions de transport, la fréquence des trains et la qualité du matériel. Bref, c'est une réussite. Je le souligne d'autant plus aisément que dans un certain nombre de régions, dont la mienne, les vice-présidents en charge de ce secteur étaient de votre sensibilité. Pour l'avoir moi-même testé, je préfère largement faire le trajet en TER qu'en TET : c'est incomparable. Encore un élément à mettre au crédit des régions.

Je vous comprends donc mal lorsque vous dites que le développement de l'échelon régional va à l'encontre de l'unité nationale, qu'il n'est pourtant pas question de remettre en cause. À chaque fois qu'un transfert aux régions a eu lieu, cela a été une réussite, et elles ont investi beaucoup plus que ne l'aurait fait l'État. (*M. Revet le confirme*).

**M. Claude Bérit-Débat.** – Je remercie Evelyne Didier pour la vigueur de ses convictions, mais je ne partage pas, en l'occurrence, ses analyses. Comme élu de terrain et gestionnaire d'AOT (autorité organisatrice des transports), j'ai été confronté aux problèmes du milieu rural. C'est pourquoi j'estime que la libéralisation des transports par autocar est une chance pour beaucoup de ces départements ruraux. M. Macron nous a démontré hier, avec la force de persuasion qu'on lui connaît, l'intérêt de cette réforme pour le pays. Plutôt qu'y voir une concurrence aux TER, j'y vois une vraie chance, car c'est un élément de complémentarité. Je ne suis donc pas favorable à un retour en arrière. Et sans y mettre la faconde de M. Nègre, j'estime que c'est une vraie nécessité pour nos concitoyens.

En ce qui concerne le versement transport, le ministre nous a rassurés : le relèvement du seuil de neuf à onze salariés sera entièrement compensé, et de façon dynamique.

**M. Michel Raison.** – Ce n'est pas parce que le ministre le dit que je suis rassuré.

**M. Claude Bérit-Débat.** – On peut certes se méfier de la compensation, mais si la ressource est dynamique, c'est autre chose.

Si j'ai défendu, à l'époque, avec mes collègues socialistes, un versement transport interstitiel, je suis contre l'ajout d'un nouveau versement transport régional. C'est certes une facilité, mais je puis vous dire que lorsque l'on est responsable d'une AOT, il faut bien mesurer quel en sera l'effet sur les entreprises – dont beaucoup sont assujetties sans même être desservies. Ne pesons pas davantage sur les charges des entreprises.

Si donc je partage certains de vos diagnostics, je ne puis vous suivre sur les solutions que vous préconisez.

**M. Charles Revet.** – Je félicite à mon tour notre rapporteure, qui va au fond des choses lorsqu'elle s'engage – comme elle l'a fait dans son travail

sur les autoroutes. Cela dit, nous ne partageons pas les mêmes orientations sur un certain nombre de points.

Je n'ai malheureusement pu participer à l'audition de M. Macron, que j'aurais pourtant souhaité interroger sur la cohérence du dispositif qu'il a mis en place avec la politique que prétend défendre le Gouvernement. Comment préconiser un transfert vers le ferroviaire tout en développant le transport par autocar ?

**M. Jean-Jacques Filleul.** – C'est aussi une forme de transport collectif.

**M. Charles Revet.** – À ceci près qu'il emprunte la route. Ces autocars rencontreront d'ailleurs les mêmes problèmes d'encombrement que les voitures aux entrées de ville. MM. Filleul et Nègre ne me démentiront pas : l'entretien que nous avons eu tous trois avec des spécialistes nous a convaincus que le transport routier provoque beaucoup plus de rejets dans l'atmosphère. Pour moi, la libéralisation du transport par autocar n'est qu'un palliatif. Si le Gouvernement s'y est résigné, c'est qu'il n'a pas les moyens de réhabiliter le secteur ferroviaire. Ce n'est pas cohérent.

Louis Nègre a évoqué les trains longue distance, en rappelant la loi de 1948, mais ce sont les trains de proximité qu'il faut, à mon sens, s'atteler à développer aujourd'hui. La France a la chance de pouvoir compter sur un réseau ferroviaire dont le maillage est le meilleur d'Europe. Si nous réhabilitions les trains de proximité, en s'appuyant sur le couple tram-train pour assurer la continuité entre villes et milieu rural, on désengorgerait la route et l'on permettrait aux familles, souvent contraintes, faute d'alternative, d'avoir plusieurs voitures, de faire des économies.

Dernier point, la question du monopole. Nous devrions approfondir notre réflexion sur le service public et son fonctionnement. Une entreprise qui assure un service public doit équilibrer son budget. Si la collectivité estime qu'il faut mettre en place des réductions ou la gratuité, c'est à elle de prendre en charge la différence. J'ajoute que quand existe un monopole, il y a un peu de laisser-aller. Si l'on commençait par réorganiser les structures, ce serait déjà une source d'économies.

**M. Jean-François Mayet.** – Je salue très sincèrement le travail de notre rapporteure, mais je n'irai pas jusqu'à la féliciter, car le cœur n'y est pas.

Comment s'obstiner, dans le contexte actuel, à prétendre taxer les entreprises dès que l'on a besoin de ressources ? Comme entrepreneur, je paye le versement transport depuis plus de quarante ans, et je l'ai utilisé lorsque j'étais maire de Châteauroux, ce qui m'a permis de financer la gratuité des transports urbains en même temps que de desservir les zones industrielles, car ce serait pour moi un comble que de faire payer les entreprises sans les desservir.

La SNCF est en train de mourir du monopole, comme en est mort Air Inter, dont j'imagine que le sort a dû donner lieu, à l'époque, à de terribles joutes au Parlement. Souvenez-vous que cette entreprise réussissait l'exploit de facturer le vol Paris-Marseille aussi cher qu'un billet pour New-York ! Dieu merci, la concurrence est arrivée, et l'on peut faire des allers-retours entre Toulouse et Paris pour 50 à 70 euros, soit un tarif moins cher que le train...

**M. Alain Fouché.** – Je salue la force combative de Mme Didier, même si je ne suis pas d'accord avec elle sur tout. Je salue également l'abstention complaisante et galante du groupe socialiste...

**M. Jean-Jacques Filleul.** – Elle se limite à l'article 3.

**M. Alain Fouché.** – ...sur un texte qui ne va pourtant pas vraiment dans le sens de la loi Macron, qui a reçu son soutien.

Comme le disait mon collègue à l'instant, on ne peut pas sans cesse faire payer les entreprises. Quant à baisser le taux de TVA à 5,5 %, une mesure qui bénéficierait tant à ceux qui ont les moyens qu'aux plus modestes, ce serait un manque à gagner que l'on ne peut se permettre par les temps qui courent.

**Mme Annick Billon.** – Merci à notre rapporteure. Pour le dire nettement, je suis favorable au car en complément du ferroviaire, ainsi que M. Macron l'a fait valoir hier, mais cela ne doit pas devenir une solution de substitution aux lignes existantes, qui méritent d'être améliorées tant pour ce qui concerne les infrastructures que les dessertes et les matériels roulants. Sous cette limite, je suis assez favorable à l'expérimentation de la concurrence.

**Mme Évelyne Didier, rapporteure.** – Nous avons cherché, avec cette proposition de loi, à trouver des ressources dédiées pour financer le transport ferroviaire sur les territoires.

Jean-Jacques Filleul a mal interprété mon propos. Je n'ai pas dit que le rapport TET préconisait l'abandon de lignes, mais que les politiques menées auront cette conséquence. Je vous invite à comparer ce qu'étaient les lignes ouvertes dans vos régions ou vos départements dans les années 1960 à ce qu'elles sont devenues aujourd'hui. Nous avons perdu beaucoup de petites lignes, ce que l'on appelle le capillaire (*M. Rémy Pointereau le confirme*). Il en va d'un territoire où le maillage du réseau n'est pas complet comme d'un organisme sans vaisseaux capillaires, où le sang ne circulerait que par les artères et les veines : il est mal irrigué. Et c'est un risque qui vaut pour tous les réseaux. Jean-Jacques Filleul a rappelé la position passée de son groupe sur le versement transport : le Gouvernement n'a pas suivi, et le groupe socialiste s'est rangé à ses positions. Quant à être rassurés par l'engagement du Gouvernement d'assurer une compensation intégrale du relèvement du seuil de neuf à onze salariés, vous êtes suffisamment aguerris en politique pour savoir que ces compensations ont toujours vocation à

disparaître. On voit ce qu'il en est, à chaque loi de finances, des compensations qui ont accompagné la suppression de la taxe professionnelle.

Louis Nègre a rappelé le monopole établi, en 1948, sur le réseau Freycinet. La loi Macron a supprimé ce monopole : c'est un virage historique de grande ampleur, et qui ne restera sans doute pas dans les annales comme ce que nous aurons fait de mieux. M. Macron a certes suscité beaucoup d'enthousiasme lors de son audition d'hier, car il sait argumenter, mais chacun peut comprendre, quand on voit proposer des Paris-Lille à un euro, que cela ne va pas durer.

**M. Louis Nègre.** – Pourquoi ?

**Mme Évelyne Didier, rapporteure.** – Allons ! Vous êtes suffisamment compétent en matière économique pour le comprendre.

**M. Michel Raison.** – Notre rapporteure ne serait-elle pas atteinte de macronite ?

**Mme Évelyne Didier, rapporteure.** – Non, mais je ne suis pas macrolâtre.

Il est vrai que les cars représentent une nouvelle offre de transport collectif, susceptible de remplacer en partie les transports en voitures individuelles, mais ils seront aussi une concurrence forte pour le rail. Encore une fois, comme chacun a pu l'entendre ce matin à la radio, les régions demandent à la SNCF de revoir ses tarifs sous menace de se tourner vers le transport routier. Vu l'état des finances des collectivités, elles vont à un moment se trouver devant un choix difficile. Même si, comme l'a rappelé Odette Herviaux, la plupart des vice-présidents de région chargés des transports étaient de même sensibilité que la mienne, il est réaliste de penser que cela ne durera pas. Les régionales sont pour demain.

Quoi qu'il en soit, malgré la volonté des régions de travailler pour le rail, elles seront tentées de se tourner vers le car au détriment du train. D'autant plus que les routes sont restées aux départements, et que les régions ne subiront donc pas les conséquences de la charge supplémentaire que vont représenter ces cars pour l'entretien du réseau routier.

J'observe que nous ne sommes pas seuls à soutenir la TVA à 5,5 %.

L'ouverture à la concurrence ? En dépit des élans lyriques de Louis Nègre, je n'y vois pas la solution pour apporter un meilleur service et faire baisser les prix. On sait bien ce qu'il en est : dès lors que l'on a tué ce qui faisait concurrence, le monopole se reconstitue. Et dès que l'on est en situation de monopole, on est tenté d'en profiter. Je préfère, quant à moi, le monopole public au monopole privé.

Je ne démentirai pas les propos d'Odette Herviaux. Nous avons volontiers reconnu que les régions ont été efficaces sur la compétence transports, comme l'ont été les départements quand ils ont pris en charge les

collèges. Les autorités publiques de proximité sont souvent plus attentives aux besoins et aux attentes des habitants. Pour autant, il faut préserver une politique nationale pour assurer l'égalité des citoyens. On ne saurait imaginer des régions totalement déconnectées de l'échelon national, qui agiraient chacune en fonction de leurs moyens et des idées de leur majorité ou de leur président. Dans le contexte politique actuel, c'est une question que l'on ne peut pas ne pas avoir à l'esprit.

Quand on est élu de terrain et que l'on gère une AOT, il faut certes, comme l'a souligné Claude Bérit-Débat, trouver des équilibres. Mais à l'intérieur du périmètre de transport urbain, tout le monde est concerné : il n'est pas choquant qu'un même versement transport s'applique. Et au-delà du PTU, il faut faire en sorte que tous les territoires soient concernés. L'objectif serait donc que les AOT se développent jusqu'à couvrir l'ensemble du territoire.

La complémentarité ? Entre transport routier et transport ferroviaire, elle existe déjà. Mais il ne faudrait pas aller jusqu'à mettre en péril le réseau ferroviaire, qui est, je le répète, en danger - et je ne suis pas la seule à le dire. Si l'on ne trouve pas le moyen d'aider les régions à conserver les capillaires, on n'y arrivera pas. D'où notre idée de leur trouver un revenu dédié.

Il est vrai, comme l'a rappelé Charles Revet, que nous avons le meilleur maillage d'Europe. Nous avons d'ailleurs les meilleures sociétés publiques dans tous les domaines. Devenues sociétés privées sur lesquelles l'État gardait la main, on y a peu à peu laissé entrer des capitaux privés. Le résultat ? La France perd des parts de marché. L'Europe n'a de cesse de faire disparaître nos monopoles, et ce sont généralement des groupes étrangers qui, *in fine*, récupèrent la mise.

Qu'est-ce que le service public ? Vous avez raison d'appeler à creuser la réflexion, pour redéfinir ce qu'il est et ce que l'on attend de lui, pour définir ses missions d'aujourd'hui. Nous nous soucions, et ce texte en témoigne, non seulement de la politique sociale mais aussi de la politique d'aménagement du territoire.

À notre collègue Mayet, qui argue que les entreprises ne sont pas des vaches à lait, je réplique que les entreprises ne sont pas hors-sol : elles ont besoin de salariés formés et en bonne santé, de routes, de tous les services qu'offre la société dans laquelle elles se trouvent, et dont elles sont demandeuses, pour la formation de leurs salariés, le transport de leurs marchandises, etc. Que l'on ne vienne pas nous faire croire que l'entreprise est en dehors de la nation et que dans le même temps, toute la nation doit la servir.

**M. Gérard Cornu.** - Personne n'a jamais dit cela.

**Mme Évelyne Didier, rapporteure.** - Notre collègue Fouché fait valoir que la période est mal choisie. Mais la situation va être durablement

difficile. Il faut pourtant bien mener des politiques, mais le moment, nous oppose-t-on toujours, n'est jamais le bon.

Merci à Annick Billon d'avoir insisté sur le fait que la complémentarité ne doit pas conduire à tuer le rail. Je vous invite, encore une fois, à mesurer l'écart entre ce qu'était le réseau il y a cinquante ans et ce qu'il est aujourd'hui. Certaines lignes ont été déferées. Certains ont été plus prudents et ont conservé l'emprise. Mais dans le secteur des trois frontières que je connais bien, en Lorraine, tout a disparu : on a déferé et vendu l'emprise, avant de s'apercevoir, quelque temps plus tard, que pour le fret avec le Luxembourg, ces lignes étaient nécessaires. Mais il était devenu impossible de recréer ces lignes dans un tissu urbain dense. Une fois que la ligne a disparu, impossible de rattraper les choses : soyons-y attentif.

**M. Hervé Maurey, président.** - Aucun amendement n'ayant été déposé, je vous propose de voter d'emblée sur l'ensemble de la proposition de loi. (*Assentiment*).

*La commission n'adopte pas la proposition de loi.*



## ANNEXES

**Dépenses des régions relatives à la fonction Transports**  
(exercices 2010 à 2013, en millions d'euros)

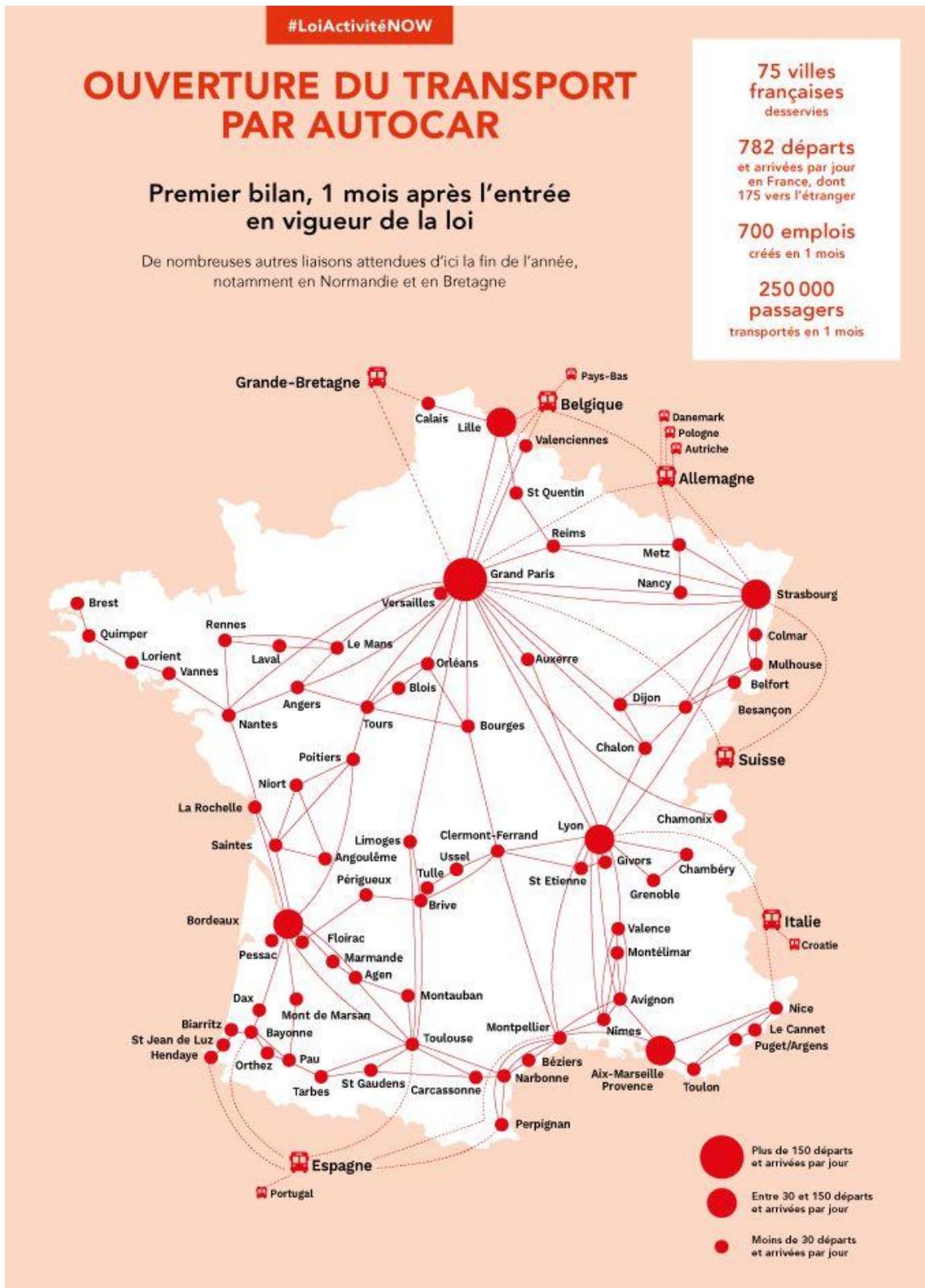
Régions	Exercice 2010			Exercice 2011			Exercice 2012			Exercice 2013		
	Dépenses totales	Dépenses de fonctionnement	Dépenses d'investissement	Dépenses totales	Dépenses de fonctionnement	Dépenses d'investissement	Dépenses totales	Dépenses de fonctionnement	Dépenses d'investissement	Dépenses totales	Dépenses de fonctionnement	Dépenses d'investissement
Alsace	208,4	140,0	68,4	210,9	147,2	63,7	222,3	150,5	71,7	222,5	148,8	73,7
Aquitaine	218,2	123,1	95,1	246,2	132,0	114,2	263,6	137,5	126,0	290,4	146,2	144,2
Auvergne	129,4	92,5	37,0	138,4	97,8	40,5	130,3	104,8	25,5	130,3	106,6	23,8
Bourgogne	237,5	152,7	84,8	203,7	152,5	51,3	186,8	142,8	44,0	173,6	141,7	31,9
Bretagne	174,7	87,1	87,6	162,0	94,0	68,0	258,5	101,8	156,7	340,6	105,0	235,5
Centre	172,2	127,4	44,8	184,8	135,8	48,9	192,5	143,9	48,6	204,6	151,6	53,0
Champagne-Ardenne	111,5	92,0	19,5	116,7	99,1	17,6	116,5	101,3	15,2	118,8	104,9	13,9
Corse	289,8	216,1	73,7	286,3	220,4	66,0	287,8	222,3	65,5	293,3	231,5	61,8
Franche-Comté	123,4	65,3	58,0	107,6	69,8	37,8	103,7	84,8	18,9	106,7	85,4	21,3
Languedoc-Roussillon	170,1	113,8	56,4	200,0	123,5	76,5	209,2	126,2	83,0	251,2	126,9	124,4
Limousin	74,0	59,1	14,9	70,7	58,7	12,0	82,4	62,4	20,0	95,0	72,9	22,2
Lorraine	180,7	162,3	18,4	191,3	161,8	29,6	197,5	166,5	31,0	278,9	173,1	105,8
Midi-Pyrénées	263,7	136,9	126,8	240,7	148,5	92,1	279,2	163,8	115,4	325,7	160,0	165,7
Nord-Pas-de-Calais	412,2	225,1	187,1	397,4	230,2	167,2	356,6	244,5	112,1	391,8	257,2	134,6
Basse-Normandie	111,4	58,7	52,7	109,2	57,9	51,3	116,1	62,0	54,1	121,7	66,3	55,4
Haute-Normandie	114,5	61,6	52,9	107,9	60,8	47,0	120,0	62,6	57,4	160,7	65,0	95,7
Pays de la Loire	184,1	115,7	68,4	181,9	109,8	72,1	192,6	126,0	66,6	246,5	128,9	117,6
Picardie	238,2	165,9	72,3	219,7	163,8	55,9	222,6	171,0	51,6	290,5	175,6	114,9
Poitou-Charentes	100,6	49,9	50,7	87,8	58,0	29,8	63,5	55,4	8,1	52,6	42,7	9,9
Provence-Alpes-Côte d'Azur	369,2	257,1	112,2	353,8	272,8	81,0	398,7	286,9	111,8	415,8	301,2	114,6
Rhône-Alpes	513,7	389,4	124,4	484,0	394,1	89,9	539,5	431,0	108,5	578,8	445,6	133,1
<b>Métropole sauf Ile-de-France</b>	<b>4 397,6</b>	<b>2 891,6</b>	<b>1 506,0</b>	<b>4 300,9</b>	<b>2 988,7</b>	<b>1 312,2</b>	<b>4 540,0</b>	<b>3 148,1</b>	<b>1 391,9</b>	<b>5 089,9</b>	<b>3 237,2</b>	<b>1 852,8</b>
Ile-de-France	1 090,1	713,3	376,8	1 255,7	734,8	520,9	1 319,4	748,4	571,1	1 362,7	766,8	595,9
Métropole	5 487,6	3 604,9	1 882,8	5 556,6	3 723,5	1 833,1	5 859,5	3 896,5	1 963,0	6 452,6	4 003,9	2 448,7
Guadeloupe	56,3	20,0	36,2	57,7	17,2	40,5	61,6	18,1	43,5	67,3	18,8	48,5
Guyane	12,4	5,3	7,1	13,8	7,0	6,8	16,0	6,4	9,6	28,3	9,7	18,6
Martinique	58,6	14,2	44,4	86,5	12,7	73,8	92,8	14,2	78,7	71,4	14,6	56,9
Réunion	95,0	15,2	79,8	140,1	42,2	97,9	229,1	45,1	184,0	156,1	45,6	110,5
<b>Outre-mer</b>	<b>222,3</b>	<b>54,8</b>	<b>167,5</b>	<b>298,0</b>	<b>79,1</b>	<b>218,9</b>	<b>399,5</b>	<b>83,8</b>	<b>315,8</b>	<b>323,1</b>	<b>88,6</b>	<b>234,5</b>
<b>France</b>	<b>5 709,9</b>	<b>3 659,7</b>	<b>2 050,3</b>	<b>5 854,6</b>	<b>3 802,6</b>	<b>2 052,0</b>	<b>6 259,0</b>	<b>3 980,3</b>	<b>2 278,7</b>	<b>6 775,7</b>	<b>4 092,5</b>	<b>2 683,2</b>

Source : Direction générale des collectivités locales (DGCL), comptes administratifs 2010, 2011, 2012 et 2013

Dépenses des régions relatives à la sous-fonction Transports ferroviaire régional de voyageurs (exercices 2010 à 2013, en millions d'euros)												
Régions	Exercice 2010			Exercice 2011			Exercice 2012			Exercice 2013		
	Dépenses totales	Dépenses de fonctionnement	Dépenses d'investissement	Dépenses totales	Dépenses de fonctionnement	Dépenses d'investissement	Dépenses totales	Dépenses de fonctionnement	Dépenses d'investissement	Dépenses totales	Dépenses de fonctionnement	Dépenses d'investissement
Aquitaine	163,0	121,0	42,0	163,3	129,6	33,6	176,2	135,0	41,2	188,5	143,6	44,9
Auvergne	104,7	90,4	14,3	114,6	95,6	19,0	102,5	102,5	0,0	114,3	104,2	10,2
Bourgogne	180,8	148,2	32,6	151,3	147,9	3,4	138,9	138,9	0,0	139,2	139,1	0,1
Bretagne	94,5	82,6	11,9	94,5	85,5	9,1	104,6	90,8	13,8	130,6	92,2	38,5
Centre	130,6	126,4	4,2	141,5	134,3	7,2	152,4	142,3	10,1	162,9	149,9	13,0
Champagne-Ardenne	91,7	90,3	1,4	99,2	97,7	1,5	100,3	100,3	0,0	103,7	103,7	0,0
Corse	18,9	16,9	2,0	24,2	21,4	2,8	24,2	23,4	0,8	27,8	27,0	0,8
Franche-Comté	68,4	62,7	5,8	69,9	67,1	2,8	85,1	81,6	3,5	82,2	82,2	0,0
Languedoc-Roussillon	111,0	104,8	6,3	116,2	109,1	7,1	117,9	112,0	5,9	112,2	111,4	0,7
Limousin	64,8	56,0	8,8	60,8	55,3	5,6	64,8	58,7	6,1	79,4	69,0	10,5
Lorraine	163,3	160,6	2,7	166,6	160,0	6,6	180,7	164,7	16,0	188,1	169,8	18,2
Midi-Pyrénées	161,8	127,5	34,3	164,1	138,5	25,6	183,8	153,6	30,1	212,9	148,7	64,3
Nord-Pas-de-Calais	286,5	211,2	75,4	292,8	218,5	74,3	257,0	220,0	37,0	289,1	240,0	49,1
Basse-Normandie	60,5	57,8	2,7	70,6	57,1	13,5	77,6	61,9	15,8	94,8	65,6	29,2
Haute-Normandie	89,8	57,3	32,5	68,9	55,8	13,2	64,6	57,8	6,8	81,1	59,5	21,5
Pays de la Loire	153,7	109,3	44,4	134,0	104,9	29,1	144,5	120,5	23,9	158,0	123,5	34,5
Picardie	209,1	162,4	46,7	172,9	160,6	12,3	200,6	167,6	33,0	244,6	171,3	73,3
Poitou-Charentes	61,1	49,1	11,9	64,3	57,1	7,3	54,7	54,5	0,2	41,1	41,0	0,2
Provence-Alpes-Côte d'Azur	262,1	221,8	40,3	273,7	249,6	24,1	289,0	259,4	29,6	293,2	265,8	27,4
Rhône-Alpes	419,1	387,3	31,8	420,3	391,1	29,3	458,0	428,3	29,7	507,1	442,3	64,8
<b>Métropole sauf Ile-de-France</b>	<b>3 039,2</b>	<b>2 582,9</b>	<b>456,3</b>	<b>3 012,2</b>	<b>2 682,7</b>	<b>329,5</b>	<b>3 152,7</b>	<b>2 823,1</b>	<b>329,6</b>	<b>3 421,9</b>	<b>2 896,7</b>	<b>525,2</b>
Ile-de-France	151,7	0,0	151,7	353,7	0,0	353,7	367,0	0,0	367,0	438,6	0,0	438,6
<b>Métropole</b>	<b>3 190,9</b>	<b>2 582,9</b>	<b>608,0</b>	<b>3 365,9</b>	<b>2 682,7</b>	<b>683,2</b>	<b>3 519,8</b>	<b>2 823,1</b>	<b>696,6</b>	<b>3 860,5</b>	<b>2 896,7</b>	<b>963,8</b>
Guadeloupe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Guyane	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Martinique	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Réunion	3,9	2,5	1,3	22,6	20,6	2,1	-	-	-	-	-	-
<b>Outre-mer</b>	<b>3,9</b>	<b>2,5</b>	<b>1,3</b>	<b>22,6</b>	<b>20,6</b>	<b>2,1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>France</b>	<b>3 194,8</b>	<b>2 585,4</b>	<b>609,3</b>	<b>3 388,5</b>	<b>2 703,3</b>	<b>685,3</b>	<b>3 519,8</b>	<b>2 823,1</b>	<b>696,6</b>	<b>3 860,5</b>	<b>2 896,7</b>	<b>963,8</b>

Source : Direction générale des collectivités locales (DGCL), comptes administratifs 2010, 2011, 2012 et 2013

## Carte des liaisons par autocar assurées dans le cadre de la loi « Macron »



Source : Ministère de l'Économie