

Programmes 203 « Infrastructures et services de transports »

**Programme 205 « Sécurité et affaires maritimes, pêche et
aquaculture »**

**Compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transport
conventionnés de voyageurs »**

Marie-Hélène Des Esgaulx, rapporteur spécial

Intervention en séance publique

Vendredi 5 décembre 2014

Madame la Présidente,

Madame la ministre,

Monsieur le Secrétaire d'État,

Mes chers collègues,

Cette année encore, le débat budgétaire sur les infrastructures de transports sera entièrement parasité par la saga de l'écotaxe.

Du report l'année dernière à l'abandon cette année, cette ressource tant attendue n'arrivera finalement jamais dans les caisses de l'Agence de financement des infrastructures de transport – l'AFITF – qui en a pourtant tellement besoin.

Madame la ministre, je dois admettre que nous avons eu du mal à suivre vos tergiversations.

Nous sommes d'ailleurs heureux que vous puissiez aujourd'hui vous exprimer devant la représentation nationale sur le sujet. La commission des finances vous avait invité le 29 octobre dernier mais vous n'aviez pas pu vous rendre disponible. Et le lendemain, lors des questions d'actualité au Gouvernement, vous n'aviez pas souhaité répondre à la question qui je vous avais adressée.

Depuis, nous avons eu l'occasion de lire beaucoup de chose dans les médias mais vous conviendrez qu'un dialogue direct est bien préférable pour éviter tout malentendu.

Je disais donc que nous avons eu du mal à suivre vos tergiversations.

Permettez-moi tout d'abord de rappeler quelques épisodes de la saga de l'écotaxe.

À l'automne 2013, l'écotaxe est suspendue après le mouvement dit des Bonnets rouges. À la demande du groupe socialiste, le Sénat constitue une commission d'enquête sur le contrat signé entre l'État et Ecomouv', le consortium privé chargé de collecter l'écotaxe. Comme vous le savez, j'ai présidé cette commission d'enquête. Nous avons conclu que le recours à un prestataire extérieur était la meilleure des solutions pour l'État ; que, au regard des pièces que nous avons examinées, ce contrat a été conclu de manière régulière ; et, enfin, que

le prix élevé reflétait les exigences de l'État en termes de fiabilité du système de recouvrement.

Nous avons également obtenu la certitude que, au début de l'année 2014, le système mis en place par Ecomouv' était en parfait état de fonctionnement.

Nous avons enfin constaté qu'un dispositif en tout point similaire existe et fonctionne sans problème en Allemagne ; pays où l'écotaxe rapporte 4 milliards d'euros par an.

En un mot, notre appréciation était positive sur le contrat Ecomouv'.

En parallèle de nos travaux, notre collègue député Jean-Paul Chanteguet a rendu un rapport sur les évolutions possibles de l'écotaxe.

Sur la base de ces deux rapports, vous avez choisi, madame la ministre,

D'une part, de transformer l'écotaxe en péage de transit poids lourds, dont le produit était moitié moindre ;

D'autre part, de confirmer Ecomouv' comme partenaire de l'État par le biais d'un protocole d'accord signé entre la société et votre ministère. Ce protocole reconnaît que le système fonctionne et en outre s'engage à indemniser le cocontractant si l'État vient à rompre ses engagements.

Alors que le péage de transit poids lourds devait entrer en vigueur au 1^{er} janvier et que le budget 2015 a été construit en tenant compte de cette ressource, nous apprenons par voie de presse que l'écotaxe est « suspendue *sine die* ».

Pour l'anecdote, l'annonce est tombée au moment même où la commission des finances entendait le secrétaire d'État au budget et il avait l'air aussi surpris que nous...

Enfin, le 30 octobre, lors des questions d'actualité au Sénat, Monsieur le secrétaire d'État vous avez indiqué, en réponse à une de mes questions, que l'État résiliait le contrat signé avec la société Ecomouv'.

Pardonnez-moi d'avoir été un peu longue mais il me semblait important que nous ayons tous en tête quelques éléments factuels.

La décision de résilier le contrat revient, de mon point de vue, à un abandon de l'écotaxe puisque l'État ne dispose plus des moyens pour la recouvrer.

Sur ce point, madame la ministre, vous avez récemment déclaré, je vous cite, que « *il y a beaucoup de confusion sur ce sujet : ce n'est pas la suspension de l'écotaxe, qui est inscrite dans la loi, c'est la suspension des modalités de l'application de cette écotaxe sous la forme du contrat Ecomouv' qui n'était pas opérant* ».

Je vous rejoins sur un point : il y a beaucoup de confusion et j'espère que vous nous aiderez à y voir plus clair à l'issue de ce débat.

Pour ma part, je soutiens que votre décision de résilier le contrat emporte nécessairement l'abandon de l'écotaxe et ceci emporte deux conséquences d'un point de vue budgétaire.

La première, c'est le paiement d'une indemnité de résiliation à Ecomouv', qui pourrait s'élever à 830 millions d'euros.

Jusqu'à présent, nous assistons une fois encore aux attermolements de votre ministère. Vous avez déclaré que le contrat ne serait pas constitutionnel ; que le Gouvernement choisirait la voie de la négociation avec Ecomouv' ; éventuellement, que la voie contentieuse serait une possibilité...

Cette méthode me paraît préjudiciable à l'image de l'État et de la France en général. Le protocole d'accord signé en juin dernier, sous votre autorité, est très clair sur les conséquences financières d'une résiliation décidée unilatéralement par l'État.

J'ai déjà eu l'occasion de m'exprimer à de nombreuses reprises sur le sujet. Que le contrat soit ou ne soit pas constitutionnel est un faux problème car, pour autant qu'il existe, ce problème ne concerne que l'État. Dans tous les cas, Ecomouv' reste légitime à demander l'application stricte du contrat et du protocole d'accord et donc le paiement sans condition de l'indemnité de résiliation.

Il ne me paraît donc pas normal, dans un pays démocratique comme le nôtre, que l'État donne l'impression qu'il veut se soustraire à ses engagements contractuels pour des motifs fallacieux. Les investisseurs étrangers nous regardent et ce type de comportement nous discrédite collectivement.

Je le dis ici solennellement : au vu des arguments aujourd'hui avancés, la voie contentieuse serait très périlleuse pour les finances de l'État.

En attendant, le Gouvernement tergiverse et a refusé d'inscrire le montant de l'indemnisation sur le budget 2015 et pas plus d'ailleurs sur le budget rectificatif pour 2014.

Certes, le secrétaire d'État s'est engagé à ce que cette somme ne soit pas prélevée sur les crédits de l'AFITF. Mais alors comment sera-t-elle financée ?

C'est une question que j'ai posée avec constance depuis l'annonce de la résiliation. Pour l'instant, je n'ai pas obtenu de réponse, seulement des prétextes visant à repousser le moment où le Gouvernement devra faire face à ses responsabilités.

Pour cette raison, j'estime que le budget des Transports pour l'année 2015 est frappé d'insincérité.

Mais ce n'est pas la seule conséquence de votre décision. Faute d'écotaxe, nous allons continuer à manquer cruellement de moyens pour réaliser les infrastructures de transport nécessaires à notre pays.

Comment financer durablement l'AFITF sans écotaxe ?

Le Gouvernement a trouvé une réponse pour 2015, à savoir l'affectation de la hausse de 2 centimes des taxes sur le diesel pour les véhicules légers et la hausse de 4 centimes des mêmes taxes sur les poids lourds, pour un montant total de 1,2 milliard d'euros.

Aussi, pour 2015, l'Agence est assurée de disposer d'un budget au moins égal à celui de 2014 – 1,9 milliard d'euros – et qui pourrait même atteindre 2,24 milliards d'euros.

Voilà pour 2015... Malheureusement, cette affectation n'est que temporaire et laisse entière la question du financement de l'AFITF à partir de 2016.

Surtout, quel grand écart entre les paroles et les actes !

Les paroles : faire payer les transporteurs étrangers qui utilisent gratuitement les infrastructures routières.

Les actes : une hausse de taxes qui pèsera d'abord et avant tout sur les ménages et les transporteurs français, car nous savons que les transporteurs étrangers font leur plein à nos frontières et traversent notre pays sans quasiment rien dépenser !

L'écotaxe permettait de mettre à contribution les transporteurs étrangers dans le respect des règles européennes.

La hausse du prix du diesel représente une perte de pouvoir d'achat pour les Français de 1,2 milliard d'euros.

Je voudrais enfin évoquer le plan social, désormais inévitable, chez Ecomouv'. Entre 200 et 300 emplois vont être supprimés, principalement à Metz, dans une région qui connaît déjà de graves difficultés économiques.

Madame la ministre, à une période où le Gouvernement concentre ses efforts pour « inverser la courbe du chômage », était-il bien nécessaire de détruire tous ces emplois ?

Vous l'aurez compris, nous jugeons très sévèrement votre décision d'abandonner l'écotaxe. Il s'agissait de la première taxe écologique vraiment novatrice en France. Vous l'avez abandonnée pour de mauvaises raisons !

Au surplus, cette décision intervient à un moment où les comptes de l'AFITF connaissent un déséquilibre inquiétant. Depuis sa création, elle a engagé 34 milliards d'euros. À ce jour, elle doit encore mandater 16 milliards d'euros.

Le Président de l'Agence nous a dit qu'elle commençait à ne plus être capable de faire face aux rythmes des paiements puisqu'elle a constitué une dette de plus de 700 millions d'euros vis-à-vis de RFF.

Dans un contexte où nous ne savons quelles seront ses ressources, nous devons donc appeler à la prudence en matière d'engagements nouveaux, en particulier les plus lourds d'entre eux. A cet égard, je ne

vous cache mon inquiétude sur l'élaboration des plans de financement du Lyon-Turin et du Canal Seine-Nord.

Avant de conclure, je vais dire un mot sur le compte d'affectation spéciale au nom improbable « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs ». Ce compte porte les crédits destinés à financer les trains d'équilibre du territoire, c'est-à-dire une quarantaine de lignes structurellement déficitaires dont l'exploitation est assurée par la SNCF sous l'autorité de l'État.

Les trains d'équilibre du territoire représentent un budget de 309 millions d'euros.

Année après année, nous constatons une préoccupante augmentation de la dépense sur ce budget. L'État en tant qu'autorité organisatrice doit faire des choix. La mission sur l'avenir des trains d'équilibre du territoire récemment confiée à Philippe Duron me paraît donc bienvenue.

En attendant ses conclusions, la commission des finances propose au Sénat d'adopter les crédits du compte d'affectation spéciale.

*

Pour conclure, tant que le Gouvernement n'aura pas assumé l'abandon de l'écotaxe d'une part ; et tant qu'il n'aura pas inscrit dans le budget une ligne de 830 millions d'euros pour financer la résiliation du contrat Ecomouv', d'autre part, il ne me sera pas possible de considérer que le budget des Transports est sincère.

La politique de l'autruche conduite jusqu'à présent justifie la décision de la commission des finances de proposer au Sénat le rejet des crédits de la mission Écologie.

Je vous remercie.