

[Travaux parlementaires](#) > [Rapports](#) > [Rapports législatifs](#)

# Projet de loi de finances pour 2003 : Routes et sécurité routière

[Sommaire](#)

[Page précédente](#) |

[Page suivante](#)

## 2. Deux nouveaux établissements publics « multimodaux »

En janvier 2001, le Premier ministre avait annoncé la création d'un pôle multimodal alpin qui s'inscrivait dans une politique de rééquilibrage entre les différents modes de transports, en particulier pour les franchissements des massifs alpins et pyrénéens, compte tenu de l'importance des flux d'échanges, de l'environnement particulièrement sensible dans les zones de montagne, de la concentration des trafics et des nuisances dans les vallées, et des questions de sécurité liées aux franchissements en tunnel.

C'est dans ce contexte que la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, a créé deux nouveaux établissements publics administratifs nationaux :

- le « **Fonds pour le développement de l'intermodalité dans les transports** » (FDIT), dont l'objet est de concourir à la mise en oeuvre de la politique intermodale des transports sur le territoire national ;
- le « **Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin** » (FDPITMA), dont l'objet est de concourir à la mise en oeuvre d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin par le financement des différents modes de transport et les éventuelles prises de participation nécessaires à cet effet.

Leurs statuts ont été institués par les décrets n° 2002-470 et n° 2002-471 du 5 avril 2002.

Pour ce qui concerne le FDIT, il contribuera notamment au financement de grands projets d'intérêt national ou international nécessaires au franchissement ou au contournement des massifs montagneux, de grands projets nécessaires aux échanges internationaux, de projets concourant à la désaturation des goulets d'étranglement sur les grands axes de fret, au développement du cabotage maritime, à la desserte des ports maritimes et fluviaux et à l'amélioration de l'efficacité des plates-formes maritimes et terrestres d'échanges.

Les ressources de l'établissement seront constituées par ses dotations en capital, les intérêts de ses placements et, le cas échéant, des subventions et recettes diverses. Les dotations en capital correspondent à une partie des recettes tirées de la cession partielle des participations de l'Etat dans la société concessionnaire d'autoroute ASF, soit environ 280 millions d'euros (15 % des recettes issues de l'ouverture du capital). Ce montant permettrait de financer la part de concours publics de la France dans la concession de la section internationale Perpignan/Figuéras de la nouvelle liaison ferroviaire entre la France et l'Espagne.

**On observera toutefois que le projet de loi de finances pour 2003 inscrit seulement 245 millions d'euros en autorisations de programme et 24,5 millions d'euros en crédits de paiement sur le chapitre 63-44 du budget des transports terrestres (subventions d'investissement aux transports interurbains). Outre le fait que cette somme est inférieure à celle annoncée, l'utilisation d'un chapitre budgétaire laisse à penser que le choix d'une dotation en capital au FDIT n'a pas été retenue.**

Le FDPITMA, pour sa part, pourra, notamment, participer au financement des infrastructures des différents modes de transports, apporter un concours financier à l'exploitation de services de transport à caractère intermodal et prendre des participations dans les sociétés intervenant dans le champ de son objet social.

Ses ressources seront principalement constituées par les dividendes de ses participations dans les sociétés autoroutières alpines et par des subventions, sans qu'il ait la possibilité d'emprunter.

L'installation de ces deux établissements publics est en cours, la plupart des membres de leur conseil

d'administration ayant été désignée et un administrateur provisoire nommé.

Il appartiendra à ces conseils d'administration, lors de l'une de leurs premières séances, de voter le budget de leur établissement public respectif.

**Votre rapporteur spécial s'interroge très fortement sur l'opportunité de la création de ces établissements publics « multimodaux » qui créent une véritable débudgétisation de la politique des transports, sans garantir aucunement des ressources supplémentaires.** Les recettes issues de l'ouverture du capital d'ASF ne sont allées que très marginalement au secteur des transports et les dividendes des sociétés d'autoroutes sont pour le moment versées au budget général de l'Etat.

**Suite à l'accident du tunnel sous le Mont-Blanc en 1999, la situation financière d'ATMB s'est fortement dégradée, la société affichant des pertes substantielles depuis cette date. Malgré le report du trafic sur le tunnel du Fréjus, la SFTRF présente également des déficits annuels importants. Les informations délivrées par le ministère de l'équipement et des transports sur la situation financière des sociétés d'autoroutes alpines (cf. encadré plus haut) confirment qu'il est illusoire, dans un avenir proche, d'attendre de ces sociétés le financement d'une politique intermodale.**

S'inscrivant dans le cadre de cette réflexion, l'Assemblée nationale a ainsi adopté un article 71 *bis* rattaché au budget des transports et de la sécurité routière qui prévoit que le Gouvernement déposera, avant le 30 juin 2003, sur le bureau de l'Assemblée nationale et sur celui du Sénat, un rapport sur le Fonds pour le développement de l'intermodalité dans les transports et sur le Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin. Ce rapport devrait permettre d'obtenir une réponse précise aux interrogations de votre rapporteur.

[Sommaire](#)

[Page précédente](#) |

[Page suivante](#)