

COMMISSION DES FINANCES

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2020
PROGRAMME 203 « INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS »,
PROGRAMME 205 « AFFAIRES MARITIMES », PROGRAMME 365 « CHARGE DE LA DETTE DE SNCF
RÉSEAU REPRISE PAR L'ÉTAT »
ET COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « SERVICES NATIONAUX DE TRANSPORT
CONVENTIONNÉS DE VOYAGEURS »

NOTE DE SYNTHÈSE

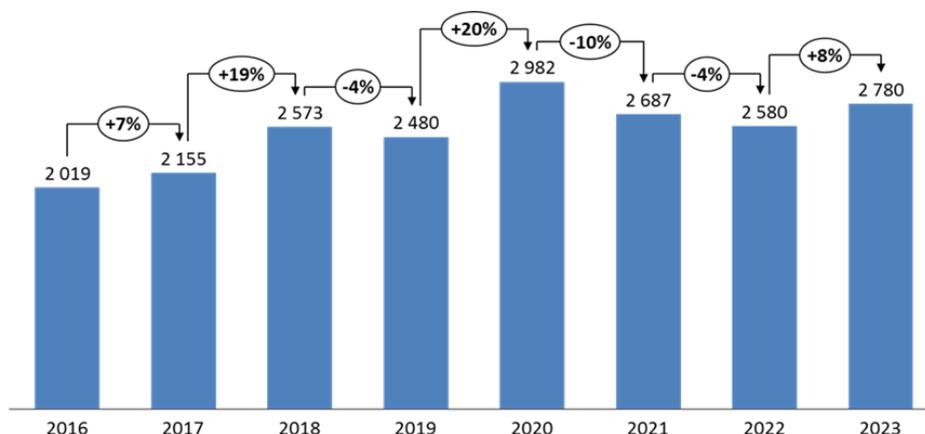
La programmation financière des infrastructures de transport pour la période 2018-2027

La programmation financière annexée au projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) prévoit que l'Agence de financement des infrastructures des transports de France (AFITF) est dotée de **13,4 milliards d'euros** sur la période 2018-2022 pour investir dans les infrastructures de transport, soit un peu moins de **2,7 milliards d'euros par an**, puis de **14,3 milliards d'euros** sur la période 2023-2027, soit un peu moins de **2,9 milliards d'euros par an**.

Les **13,4 milliards d'euros** annoncés pour la période 2018-2022 constituent un effort financier très significatif de la part de l'État, puisqu'ils représentent une hausse de **40 %** des crédits qu'il consacre aux infrastructures de transport.

Évolution du budget de l'AFITF entre 2016 et 2023

(en millions d'euros courants)



Source : AFITF

Toutefois, alors que la LOM n'a pas encore été promulguée, les promesses formulées par le Gouvernement ont déjà été écornées, puisque le budget de l'AFITF pour 2019 n'a pas été de **2 684 millions d'euros** comme annoncé mais de **2 480 millions d'euros**, soit **204 millions d'euros de moins** en raison de recettes des amendes radar deux fois inférieures aux prévisions.

En 2020, le Gouvernement annonce que les dépenses de l'AFITF, dont votre rapporteur spécial déplore que le Parlement soit toujours aussi peu associé à leur détermination, augmenteront de **502 millions d'euros**, ce qui représenterait une hausse de **20,2 %** des crédits.

N° DLC-68 (2019-2020)

27 NOVEMBRE 2019

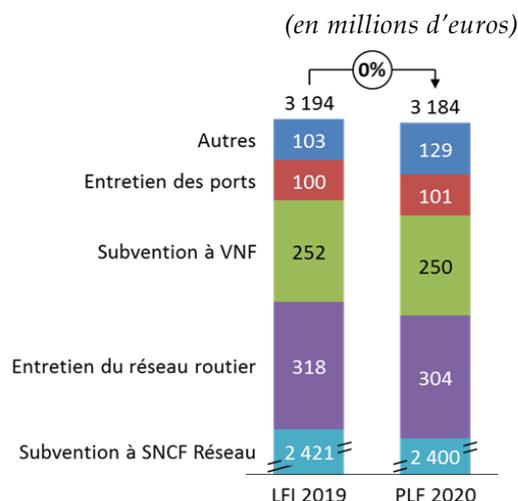
Pour financer cette somme considérable, il a prévu, entre autres recettes, **de taxer le transport aérien** en mettant en place une « écocontribution » qui n'a rien d'une véritable taxe environnementale et de **réduire de 2 euros par hectolitre le tarif réduit de TICPE des transporteurs routiers**. Il s'agit là d'une mesure qui viendrait **mettre en péril la compétitivité des transporteurs français**, raison pour laquelle votre commission des finances propose au Sénat de la rejeter.

Pour trouver de nouvelles ressources pour l'AFITF, le Gouvernement pourrait, contrairement aux parlementaires qui sont contraints par les règles de la recevabilité financière, **affecter davantage de TICPE à l'AFITF**, ce qui serait logique pour une taxe environnementale, ou bien encore trouver enfin un moyen de **faire contribuer à l'entretien de nos routes les poids lourds étrangers** qui ne font que traverser notre pays sans même s'y ravitailler en carburant.

Le programme 203 « Infrastructures et services de transports »

Les crédits du programme 203 diminueront légèrement en 2020 de **- 0,3 % en crédits de paiement (CP)** à **3 183,7 millions d'euros**. La subvention à SNCF Réseau **diminuera de - 0,9 %** et celle de Voies navigables de France **de - 0,4 %**. Les **11 millions d'euros du budget de l'Autorité de régulation des transports (ex-ARAFER)** sont désormais portés par le programme, les taxes à faible rendement qui lui étaient affectées **ayant été supprimées**.

Répartition des crédits de paiement du programme 203 en 2019 et en 2020



Source : commission des finances, d'après le projet annuel de performance pour 2020

SNCF Réseau, qui deviendra au 1^{er} janvier 2020 une société anonyme, devra **poursuivre le grand plan de modernisation du réseau ferré**. L'entreprise bénéficiera d'un **équilibre financier assaini** grâce à la **reprise de 25 milliards d'euros de sa dette par l'État** prévue à l'article 76 du présent projet de loi de finances.

Alors que la **Société du Grand Paris**, chargée de construire pour **35 milliards d'euros** le Grand Paris Express, a déjà bénéficié de **100 millions d'euros** de recettes supplémentaires en 2019, l'Assemblée nationale a adopté dans le cadre du présent projet de loi de finances **une nouvelle hausse de 44 millions d'euros** de la taxe sur les bureaux en Île-de-France ainsi qu'un **prélèvement de 75 millions d'euros** sur les recettes tirées **des droits de mutation à titre onéreux des départements franciliens**. Quels que soient les mérites du projet, **les entreprises**

franciliennes expriment aujourd'hui un véritable ras-le-bol fiscal et le plan de financement de la SGP doit être revu.

La poursuite de la hausse des effectifs de la SGP, qui passeront de 430 ETPT en 2019 à 585 ETPT en 2020, va en revanche dans le bon sens, compte tenu de l'ampleur des enjeux techniques et financiers à maîtriser.

Voies navigables de France continue à consentir d'importants efforts de réduction de ses personnels, avec 112 ETPT en moins en 2020. Dans un contexte où la taxe hydraulique va se transformer en redevance domaniale, VNF va bénéficier de subventions d'investissement plus importantes de l'AFITF pour remettre à niveau le réseau dont il a la charge.

Le programme 205 « Affaires maritimes »

Le programme 205 « Affaires maritimes » joue un rôle économique et social important et porte des fonctions régaliennes essentielles, la France disposant du deuxième domaine maritime le plus vaste du monde, avec plus de 5 000 kilomètres de côtes et 10 millions de kilomètres carrés de zone économique exclusive (ZEE), dont 97 % outre-mer.

La dotation du programme en 2020 s'établit à 156,1 millions d'euros en AE et 157,3 millions d'euros en CP, en baisse de - 1,5 % en AE mais en hausse de 2,9 % en CP.

Le principal fait saillant du programme 205 en 2020 concerne la subvention du ministère à la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), qui atteindra 10,7 millions d'euros, un chiffre sans précédent. Cette hausse de 73,0 % de la dotation de l'État à la SNSM vise à accompagner l'association dans le renouvellement de sa flotte.

Le compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs »

Depuis 2011, l'État est devenu l'autorité organisatrice des lignes de train d'équilibre du territoire (TET), qui jouent un rôle important en matière d'aménagement du territoire, et sont exploitées depuis le 1^{er} janvier 2012 sous la dénomination « Intercités ».

Le compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs » vient compenser le déficit d'exploitation de SNCF Mobilités dû aux TET ainsi que la régénération du matériel roulant.

Les crédits affectés au compte d'affectation spéciale (CAS) représenteront 312,7 millions d'euros en 2020, en baisse de -13,0 % par rapport à 2019, dont 76,7 millions consacrés au déficit d'exploitation des lignes transférées aux régions. Le fait que les montants affectés au CAS commencent à diminuer tend à montrer que la réforme menée ces dernières années (fermeture de lignes de nuit, transfert de lignes de jour aux régions, efforts de productivité demandés à SNCF Mobilités) commence à porter ses fruits.

La reprise par l'État de 25 milliards d'euros de dette de SNCF Réseau (article 76)

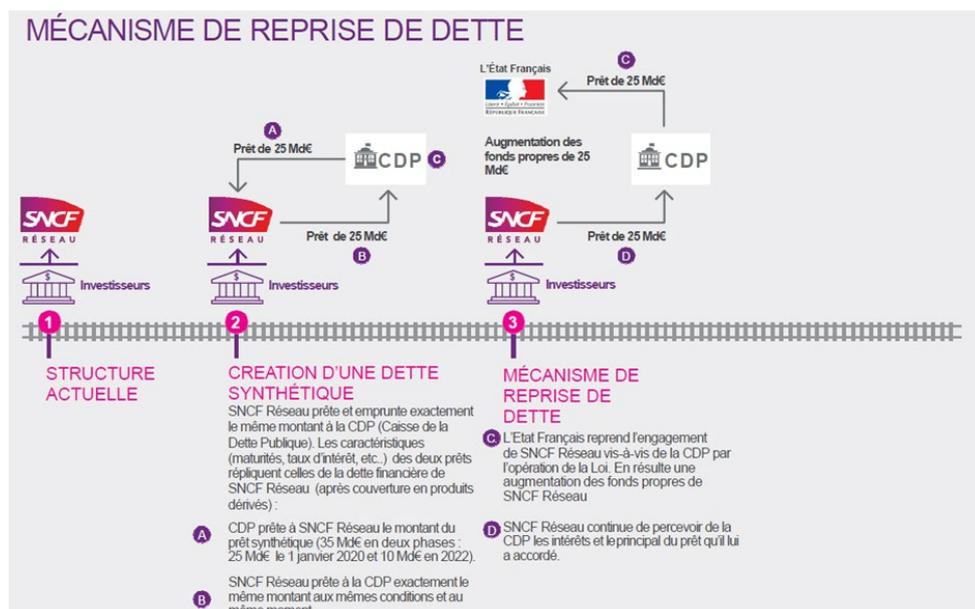
Lors des discussions relatives à la réforme ferroviaire de 2018, le Gouvernement, par la voix du Premier ministre, s'était engagé le 25 mai 2018 à reprendre 35 milliards d'euros de dette de SNCF Réseau en deux étapes : 25 milliards d'euros au 1^{er} janvier 2020 puis 10 milliards d'euros au 1^{er} janvier 2022.

L'article 76 prévoit les dispositions législatives nécessaires à la réalisation de la première étape, à savoir la reprise par l'État de la dette de SNCF Réseau à hauteur de 25 milliards d'euros à compter du 1^{er} janvier 2020.

Le dispositif prévu est un mécanisme de prêts miroirs impliquant l'État, SNCF Réseau et un troisième intervenant, la Caisse de la dette publique (CDP).

La solution retenue présente **plusieurs avantages** : elle ne change rien pour les créanciers de SNCF Réseau et ne se traduit pas **par une dépense budgétaire de l'État** qui aurait creusé le déficit de **25 milliards d'euros**.

L'État devra verser chaque année à SNCF Réseau, via la CDP, un montant lui permettant de couvrir **une part du principal et des intérêts dus à ces créanciers**. Cette part correspondra à la quote-part de la dette reprise – **25 milliards d'euros** – sur la dette totale de SNCF Réseau, soit **52,4 milliards d'euros**. Elle s'élèvera à **409 millions d'euros** en 2020. Elle est portée par le nouveau programme 365 « *Charge de la dette de SNCF Réseau reprise par l'État* ».



Source : SNCF Réseau

L'adoption de cet article permettra **d'améliorer considérablement la situation financière de SNCF Réseau** tout en préservant les intérêts de l'État. En contrepartie, il faudra s'assurer que l'entreprise **ne creuse pas de nouveau sa dette** dans les années à venir. Pour cela, elle devra effectuer **des efforts de productivité substantiels** et l'État et les collectivités territoriales veiller à **financer les investissements qu'ils lui réclament**, ainsi que le prévoit la **règle d'or ferroviaire**.



Commission des finances

<http://www.senat.fr/commission/fin/index.html>

Téléphone : 01.42.34.23.28

secretariat.finances@senat.fr

Christine LAVARDE

Rapporteur spécial
Sénateur des Hauts-de-Seine
(Groupe Les Républicains)



Ce document et le rapport (annexe n° 11b – Tome III du Rapport général) sont disponibles sur le site du Sénat

<http://www.senat.fr/rap/l19-140-311-2/l19-140-311-2.html>