

... le projet de loi de finances pour 2021

MISSION « ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES » - TRANSPORTS TERRESTRES ET MARITIMES

Rapport n° 138 Tome 3 Annexe 11b

1. LA CRISE PROVOQUÉE PAR LA COVID-19 NE DOIT NULLEMENT REMETTRE EN CAUSE LES 13,4 MILLIARDS D'EUROS PRÉVUS PAR LA LOM POUR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT SUR LA PÉRIODE 2018-2022

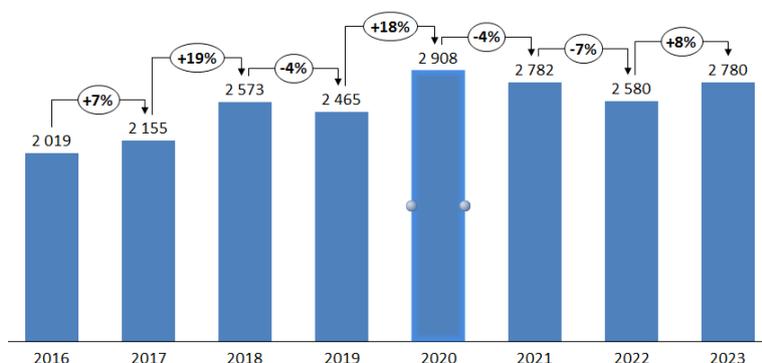
La **crise sanitaire** provoquée par la pandémie de Covid-19 a **des effets économiques très sévères** sur le secteur des transports, avec par exemples **4,9 milliards d'euros** de pertes de chiffre d'affaires à la fin de l'été 2020 pour le groupe SNCF, **2 milliards d'euros de pertes** pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) ou bien encore **2,6 milliards d'euros** de moindres recettes pour Île-de-France Mobilités (IDFM) à l'issue du premier confinement.

Ce contexte exceptionnel ne doit **nullement remettre en cause**, bien au contraire, **la programmation financière fixée par la loi d'orientation des mobilités (LOM)**, laquelle 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.

Les recettes de l'AFITF ont été **très sévèrement touchées** par les effets de la crise sanitaire, avec en particulier **des recettes d'« écocontribution » du transport aérien réduites à néant**, mais le montant de ses dépenses devrait atteindre malgré tout **2,9 milliards d'euros** grâce à **une subvention de 250 millions d'euros** et **une plus grande mobilisation du produit des amendes radar** décidées à l'occasion des collectifs budgétaires pour 2020.

Évolution du budget de l'AFITF entre 2016 et 2023

(en millions d'euros courants)



Source : AFITF

Le peu d'éléments transmis à ce stade à vos rapporteurs spéciaux, malgré leurs demandes répétées, au sujet du budget de l'AFITF pour 2021 laissent à penser que **le Gouvernement a bien l'intention de respecter la trajectoire fixée par la LOM avec 2 782 millions d'euros de dépenses.**

Toutefois, il paraît déjà clair que **les recettes prévues pour les financer**, lesquelles prévoient par exemple toujours **230 millions d'euros d' « écocontribution » du transport aérien**, ne sont **pas crédibles** compte tenu de la poursuite de la crise sanitaire.

C'est pourquoi vos rapporteurs spéciaux proposeront au Sénat d'adopter **un amendement à l'article 24 du projet de loi de finances** visant à **relever de 1 285 millions d'euros à 1 685 millions d'euros**, soit **400 millions d'euros supplémentaires**, le plafond de TICPE affecté à l'AFITF en 2021.

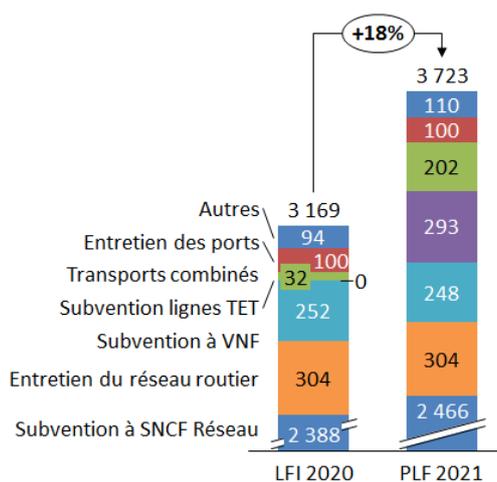
2. PRINCIPALEMENT DÉDIÉ AUX SERVICES DE TRANSPORT, LE PROGRAMME 203 « INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS » ÉVOLUE SIGNIFICATIVEMENT EN 2021

À périmètre constant, **les crédits du programme 203** augmenteront fortement en 2021 de **18,8 %** en autorisations d'engagement (AE) et de **7,9 %** en crédits de paiement (CP) à **3 722,8 millions d'euros**. La subvention à SNCF Réseau **augmentera de 80 millions d'euros** et **170 millions d'euros** pérennes sont prévus pour **relancer durablement le fret ferroviaire**.

Les crédits de l'ancien compte d'affectation spéciale (CAS) « Services nationaux de transports conventionnés de voyageurs » destiné au financement des lignes ferroviaires d'aménagement du territoire (TET) **sont rebudgétisés au sein du programme 203** à compter du présent projet de loi de finances pour 2021. Leur montant **diminue de - 6,3 % à 293 millions d'euros**, ce qui s'explique en partie par **le transfert de certaines de ces lignes aux régions**.

Répartition des crédits de paiement du programme 203 en 2020 et en 2021

(en millions d'euros)



Source : commission des finances, d'après le projet annuel de performance pour 2021

3. UN PLAN DE RELANCE AMBITIEUX POUR LES INFRASTRUCTURES ET MOBILITÉS VERTES, UNE MISE EN ŒUVRE RAPIDE QUI S'ANNONCE COMPLEXE

Le plan de relance prévoit **une mobilisation financière sans précédent** en faveur des **infrastructures et mobilités vertes**, avec notamment **650 millions d'euros** pour le ferroviaire (petites lignes, train de nuit, infrastructures multimodales de fret), **900 millions d'euros** pour les mobilités alternatives à la voiture (vélo, transports en commun), **550 millions d'euros** pour compléter les crédits de l'AFITF en faveur des infrastructures, **250 millions d'euros** pour la modernisation du réseau routier national, **100 millions d'euros** pour les ponts ou bien encore **175 millions d'euros** pour le verdissement des ports.

Ces sommes sont considérables : encore faudra-t-il qu'elles puissent **effectivement être dépensées en 2021 et 2022** pour avoir **un véritable effet contra-cyclique** et que **les effectifs des opérateurs chargés des travaux soient suffisants**.

En outre, vos rapporteurs spéciaux seront très attentifs à ce que ces crédits du plan de relance viennent bien **s'ajouter et non pas se substituer** aux montants déjà prévus par la LOM.

4. DE NOUVEAUX DÉFIS FINANCIERS POUR LES TROIS GRANDS OPÉRATEURS DU PROGRAMME 203 CONFRONTÉS À LA CRISE ÉCONOMIQUE ET SANITAIRE PROVOQUÉE PAR LA COVID-19

Le groupe SNCF, considérablement **fragilisé par la crise sanitaire** provoquée par la Covid-19, va bénéficier **d'une recapitalisation de 4,05 milliards d'euros** d'ici la fin de l'année 2020, dont le montant sera **immédiatement transféré à SNCF Réseau**. Sur cette somme, **2,3 milliards d'euros** devraient être directement dévolus **au rétablissement de l'investissement annuel de régénération des voies** et **1,5 milliard d'euros** correspondent aux investissements relatifs à **la fin de l'utilisation du glyphosate sur les voies, la sécurisation des ponts et les investissements de sécurité nécessaires** et **300 millions d'euros** devraient être dédiés **aux petites lignes**.

Vos rapporteurs spéciaux seront très attentifs à ce que SNCF Réseau reçoive bien **tous les financements** dont l'entreprise a besoin **pour poursuivre la modernisation du réseau structurant**. Il s'agit là en effet **d'une des principales priorités** décidées par le Parlement dans le cadre de la LOM.

La Société du Grand Paris, chargée de construire pour **35,6 milliards d'euros** le Grand Paris Express, a vu ses chantiers **ralentis par la crise sanitaire**, si bien que **compte tenu des retards préexistants**, il paraît désormais **impossible de mettre en service le système complet composé des tronçons des deux lignes 16 et 17 pour les Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) de 2024**, contrairement à l'objectif qui lui avait été fixé par le Premier ministre le 22 février 2018.

Ainsi que l'ont récemment monté nos collègues membres **du groupe de travail** de la commission des finances **sur les coûts et le financement du Grand Paris Express, les entreprises franciliennes**, elles aussi durement touchées par la crise économique, **expriment aujourd'hui un véritable « ras-le-bol fiscal »**, à la suite **des diverses hausses de taxes** affectées à la SGP en 2019 et en 2020. Dans ce contexte, l'objectif prioritaire de l'opérateur doit être de **sécuriser ses financements de long terme** en souscrivant **des Green bonds** sur les marchés pour **bénéficier des taux exceptionnellement bas**.

Par ailleurs, **la poursuite de la hausse des effectifs de la SGP**, qui passeront de **585 ETPT** en 2020 à **875 ETPT** en 2021, va incontestablement 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 **99 ETPT en moins** en 2021, ce qui suscite des inquiétudes. Grâce aux crédits du plan de relance et de l'AFITF, VNF va pouvoir investir massivement pour **remettre à niveau le réseau dont il a la charge et qui en a grand besoin**.

5. LE PROGRAMME 355 « CHARGE DE LA DETTE DE SNCF RÉSEAU REPRIS PAR L'ÉTAT » AMORTIT LES 25 MILLIARDS D'EUROS DE DETTES REPRIS PAR L'ÉTAT À L'OPÉRATEUR EN 2020

L'État a repris en 2020 **25 milliards d'euros** de dette de SNCF Réseau afin d'améliorer la situation financière de l'entreprise. **1,7 milliard d'euros de principal** devrait avoir été amorti d'ici la fin de l'année 2020.

En 2021, l'État devrait amortir **1,3 milliard d'euros de principal** et s'acquitter de **692 millions d'euros de charge d'intérêt**, cette dernière somme étant retracée par le programme 355 « Charge de la dette de SNCF Réseau reprise par l'État ». **10 milliards d'euros de dette supplémentaire** de SNCF Réseau seront transférés à l'État en 2022.

6. LE PROGRAMME 205 « AFFAIRES MARITIMES » BÉNÉFICIERA DE 50 MILLIONS D'EUROS EN DEUX ANS AU TITRE DU PLAN DE RELANCE

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 création **d'un ministère spécifiquement chargé de la mer** tend à montrer que l'État entend consacrer davantage d'attention à ce domaine stratégique pour l'avenir de notre pays.

La dotation du programme en 2021 s'établit à **155,2 millions d'euros** en AE et **159,4 millions d'euros** en CP, **en baisse de -2,9 % en AE** et de **-1,0 % en CP**.

Toutefois, la sécurité et la sûreté maritime bénéficieront **de crédits importants** dans le plan de relance puisque **25 millions d'euros sur deux ans** sont prévus pour **renouveler la flotte de baliseur** ainsi que **25 millions d'euros** pour **moderniser les infrastructures des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS)**.

Réunie le **jeudi 19 novembre 2020**, sous la présidence de M. Claude Raynal, président, la commission des finances a décidé de proposer au Sénat l'adoption des crédits de la mission tels que modifiés par son amendement. Elle a proposé d'adopter l'article 54 quinquies tel que modifié par son amendement. Elle a proposé également la suppression de l'article 54 sexies. Enfin, elle a proposé d'adopter l'article 54 septies sans modification, ainsi que les crédits du budget annexe et du compte d'affectation spéciale.



Hervé MAUREY

Rapporteur spécial

Sénateur (Union centriste)
de l'Eure



Stéphane SAUTAREL

Rapporteur spécial

Sénateur (Les Républicains)
du Cantal

Commission des finances

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

Téléphone : 01.42.34.23.28