



N° 1112
(1^{ère} partie)

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 9 octobre 2003.

AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES, DE L'ENVIRONNEMENT ET DU
TERRITOIRE SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2004** (n° 1093),

TOME XIII

**ÉQUIPEMENT, TRANSPORTS, LOGEMENT
TOURISME et MER**

ÉQUIPEMENT ET TRANSPORTS TERRESTRES

PAR M. FRANÇOIS-MICHEL GONNOT,

Député.

Voir le numéro : **1110** (annexe **20**)

Transports.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
PREMIERE PARTIE – LES GRANDES LIGNES DU BUDGET 2004	8
I.— LES SERVICES DE L'ÉQUIPEMENT	8
II.— LE SOUTIEN AUX INVESTISSEMENTS ROUTIERS	10
1. Rendre plus sûrs les ouvrages d'art notamment les tunnels	11
2. Développer le réseau routier	11
III.— UN SOUTIEN MASSIF AU SECTEUR FERROVIAIRE	13
A.— LES CONTRIBUTIONS DE L'ÉTAT POUR LE RESEAU ET LE DESENDETTEMENT	13
B.— LA POURSUITE DU DESENDETTEMENT DU SECTEUR FERROVIAIRE	15
C.— MAINTIEN DE LA PARTICIPATION DE L'ÉTAT EN FAVEUR DES TARIFS SOCIAUX ET DU REGIME DE PROTECTION SOCIALE DES CHEMINOTS	17
IV.— UNE PERIODE DE TRANSITION POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS	18
V.— LA POURSUITE DE LA RESTAURATION DU RESEAU DES VOIES NAVIGABLES ET LE MAINTIEN DES AIDES A LA BATELLERIE	22
A.— EVOLUTION DES DOTATIONS	22
B.— LES AIDES A LA BATELLERIE	25
C.— POURSUIVRE LA MODERNISATION DU RESEAU	28
DEUXIEME PARTIE – CLARIFIER LES CIRCUITS DE FINANCEMENT ET REEQUILIBRER LES MODES DE TRANSPORT	31
I.— LA CLARIFICATION DES RELATIONS FINANCIERES ENTRE L'ÉTAT ET LE SECTEUR FERROVIAIRE QUI RESTE FORTEMENT SOUTENU	31
A.— UN EFFORT DE CLARIFICATION	31
B.— LES CONTRIBUTIONS DE L'ÉTAT VERSEES A RFF	31
C.— LES RELATIONS FINANCIERES ENTRE LA SNCF ET RFF	32
1. Les redevances d'infrastructure	33
2. La Convention de gestion	36
3. La convention de gestion du patrimoine	37

II.— RFF SAUVEGARDE SA CAPACITE A INVESTIR..... 37

Accès à la deuxième partie

III.— LA SNCF REAGIT FACE A DES RESULTATS MEDIOCRES

A.— DES RESULTATS SEMESTRIELS EN NETTE DEGRADATION

B.— LE PLAN D'ECONOMIE DIT « STARTER »

C.— DES INVESTISSEMENTS LIMITES A L'INDISPENSABLE

D.— UNE POLITIQUE TARIFAIRE SIMPLIFIEE ET COMMERCIALEMENT PLUS OFFENSIVE

1. Proposer une gamme tarifaire attractive pour l'ensemble des catégories de voyageurs

2. Simplifier la tarification commerciale

3. Proposer des services complémentaires

a) Politique de la SNCF à l'égard des groupes

b) Politique tarifaire concernant le trafic marchandises :

IV.— LA REGIONALISATION DES TRAINS REGIONAUX DOIT ETRE APPROFONDIE

1. Un bilan largement positif 2. Poursuivre la réforme engagée

V.— LE SOUTIEN AUX ALTERNATIVES A LA ROUTE

A.— LES TRANSPORTS COMBINES

B.— LA STRATEGIE DE RECONQUETE DU FRET FERROVIAIRE

1. La stratégie Fret de la SNCF

2. Les efforts à réaliser en matière d'augmentation de la capacité réservée au fret et de réalisation d'axes fret à vocation internationale

3. La contribution au développement d'actions communautaires favorables au fret ferroviaire

C.— BILAN DE L'OUVERTURE DU FRET A LA CONCURRENCE LE 15 MARS 2003

1. L'ouverture à la concurrence

2. La démarche commerciale de RFF dans la vente des sillons

VI.— UNE FORTE MOBILISATION POUR LA SECURITE ROUTIERE

A.— UN CHANTIER PRIORITAIRE DU QUINQUENNAT

B.— LES ACTIONS PRIORITAIRES 2004

EXAMEN EN COMMISSION

MESDAMES, MESSIEURS,

Avec 22,9 milliards d'euros le budget du ministère de l'équipement des transports et du logement a une importance considérable pour notre pays en termes d'emplois et d'investissement public. Malgré un contexte financier délicat, ce budget parvient à maintenir des crédits considérables et traduit la poursuite d'une politique de clarification des concours publics aux transports et de préparation à la grande étape de la décentralisation.

Votre rapporteur se félicite que ce budget parvienne à concilier l'exigence d'optimisation de la dépense publique avec une stabilisation des dépenses de fonctionnement tout en permettant de créer 100 emplois d'inspecteurs du permis de conduire et 37 postes pour la sécurité maritime confortant ainsi les aspects prioritaires de la politique des transports.

Ce budget ne sacrifie pas l'avenir et permet de poursuivre l'effort d'investissement qui augmente de 5,6 % pour le réseau routier avec la mise en service prochaine de 94 kilomètres d'autoroutes concédées. Les contrats de plan seront exécutés sans retard et seront réalisés à plus de 44 % à la fin 2004.

En matière ferroviaire les grands chantiers seront poursuivis comme le TGV Est qui devrait démarrer en 2007. Les alternatives à la route continuent à être encouragées comme le montre le soutien à la voie d'eau et à VNF qui disposera de ressources plus importantes grâce à une augmentation de la taxe hydraulique.

Votre rapporteur salue l'effort entrepris pour clarifier les concours publics au secteur ferroviaire avec la budgétisation de la contribution de l'Etat au désendettement de RFF qui atteint 800 millions d'euros et qui était auparavant inscrit dans un compte d'affectation spéciale et la subvention d'investissement de 675 millions d'euros pour la régénération du réseau ferroviaire alors que les investissements étaient auparavant partiellement couverts par des dotations en capital.

Le secteur des transports est à la veille de changements importants. Le débat parlementaire du printemps dernier sur les infrastructures et les conclusions des rapports du Conseil Général des Ponts et Chaussées et de l'Inspection Générale des Finances ainsi que du rapport de

la Datar ont souligné l'attachement de tous à la poursuite d'une politique dynamique d'équipement de notre pays. Mais le problème du mode de financement reste entier alors même que l'endettement des comptes publics atteint un niveau record.

Certaines solutions proposées sont encore à l'étude comme la redevance poids lourds sur les itinéraires non couverts par des péages. Les difficultés de sa mise en place en Allemagne incitent à la prudence alors même que le rendement attendu est relativement modeste et son coût de fonctionnement assez élevé. L'Union européenne doit jouer son rôle pour financer les grands équipements structurants. Le partenariat public privé ne doit pas être présenté comme la solution miracle pour financer des grands travaux qui présentent de gros aléas et qui ne peuvent donc pas être financés par de l'épargne placée « en bon père de famille ».

La décentralisation est un véritable défi pour les collectivités territoriales en termes de transport. Même si la régionalisation des trains express régionaux a eu un impact très positif sur l'offre de transport et sur l'augmentation du trafic il n'en demeure pas moins que cette réforme est inachevée car les régions ne contrôlent pas l'offre de transport des autres modes. De plus les régions restent très tributaires des décisions d'investissement faites par RFF et la SNCF, ces opérateurs restant propriétaire du matériel et maîtrisant la régulation du trafic grandes lignes et du fret.

Votre rapporteur soutient la proposition de l'Association des régions de France qui a suggéré de donner aux régions un véritable pouvoir de planification en rendant obligatoires et contraignants les Schémas régionaux d'aménagement et de développement du territoire afin d'organiser les infrastructures dans leur globalité en cherchant à promouvoir l'intermodalité.

Il semble indispensable de réaliser un travail approfondi de planification pour améliorer la cohérence des réseaux de transport sans oublier la liaison interrégionale.

Le problème du financement est dans ce domaine tout aussi préoccupant que pour les infrastructures nationales.

Votre rapporteur estime indispensable que des ressources pérennes soient définies pour que les collectivités locales disposent de la maîtrise du financement de leurs infrastructures. Il est ainsi assez favorable à l'affectation de centimes de TIPP aux autorités organisatrices pour qu'elles soient en mesure de poursuivre le développement des transports collectifs urbains et périurbains.

Cette décentralisation s'appliquera également à certains personnels de l'équipement. Un grand travail de pédagogie doit être mené par les élus vis-à-vis des intéressés pour les rassurer sur leur devenir. La décentralisation ne doit pas être

synonyme de précarité, elle doit bien au contraire permettre une gestion du personnel au plus près des exigences du terrain et faciliter la concertation sociale.

PREMIERE PARTIE : LES GRANDES LIGNES DU BUDGET 2004

Avec 22,9 milliards d'euros le ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer voit ses crédits de paiement augmenter de 2,9 % par rapport à 2003. Votre rapporteur se félicite que les actions engagées puissent se poursuivre sans subir de trop fortes contraintes budgétaires.

Au sein du budget de ce ministère, la politique des transports mobilise 11,97 milliards d'euros soit une très forte progression de 12 % qui s'explique par une augmentation des moyens consacrés au ferroviaire.

I.— LES SERVICES DE L'ÉQUIPEMENT

(en millions d'euros)

	LFI 2003	PLF 2004	PLF 2004 / LFI 2003
Dépenses ordinaires	4 176,9	4 175,0	- 0,1 %
Crédits de paiement	57,9	64,1	+ 10,8 %
Total moyens paiement	4 234,8	4 239,1	+ 1,5 %
Autorisations de programme	79,0	74,5	- 5,7 %
Total moyens d'engagement	4 255,9	4 249,5	- 1,5 %

Source : Ministère des transports.

Au titre du projet de budget 2004, le ministère de l'équipement participe à l'effort de réduction des dépenses publiques avec un solde négatif de créations/suppressions d'emplois de -990.

Le ministère de l'équipement a pour ambition de faire face aux nouvelles attentes exprimées par la société, notamment en matière de sécurité publique, de gestion de crise et de prévention contre les risques touchant à la vie au quotidien des Français.

Par ailleurs, il se prépare aux importants changements devant intervenir dans le cadre de la décentralisation, afin de maintenir la qualité du service public qu'il relève de l'Etat ou des collectivités territoriales et de garantir les conditions optimales de travail aux agents.

Pour cela, il est prévu des créations de postes qui viendront renforcer les services dans leurs missions prioritaires, à hauteur de 137 emplois spécialisés. Il s'agit de :

– **100 emplois d’inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière** afin notamment d’améliorer le service à l’usager et d’offrir un accès plus rapide à l’obtention du permis de conduire. Par ailleurs, cette mesure doit permettre la mise en œuvre de la directive européenne augmentant la durée de l’examen pratique du permis de conduire ;

– **37 emplois dans les services de la mer** visant essentiellement deux objectifs : la continuation du plan de modernisation, fixé lors des comités interministériels de la mer 1998 et 2000 ; celui-ci implique l’achèvement de la mise en place du dispositif de contrôle et de surveillance et de l’inspection du travail maritime, l’achèvement des plans de modernisation des CROSS et des phares et balises, et la prise en compte des nouveaux engagements internationaux en matière de sécurité et sûreté maritimes, initiés ou acceptés par la France.

Parallèlement, les suppressions d’emplois portent essentiellement sur :

– la filière exploitation (services techniques opérationnels), en lien avec les efforts de productivité dans les services ;

– les dessinateurs et les adjoints administratifs ; ces suppressions s’accompagnent d’une requalification des emplois et une amélioration des carrières des filières administrative et technique.

Elles visent également à prendre en compte l’évolution des métiers et une plus grande professionnalisation.

De plus, des redéploiements internes d’effectifs compléteront les nécessaires renforcements des services pour leurs missions prioritaires. Il s’agit plus particulièrement :

– de la sécurité dans les transports, avec notamment la montée en puissance des services en charge du contrôle des transports guidés, dans le cadre du développement des transports collectifs (train, tram, tramways...) ;

– du renforcement des actions contribuant au développement durable, avec le début de la mise en place des services de prévention des crues (SPC) en coordination avec le ministère de l’écologie et du développement durable.

Le projet de budget 2004 prévoit, par ailleurs, un nombre de mesures catégorielles presque identique à celui de 2003. Ceci permet de poursuivre les importantes revalorisations indemnitaires engagées l’an dernier et d’améliorer les déroulements de carrière pour un nombre important d’agents du ministère.

Par ailleurs, le ministère poursuit l’expérimentation PARME (Projet d’Allocation de Ressources Modernisée de l’Équipement), pour les services de la région Nord-Pas-de-Calais, de globalisation des moyens en personnel et fonctionnement, qui offre aux chefs de service une plus grande souplesse de gestion.

Par ailleurs les moyens de fonctionnement connaissent une progression sensible et s'élèvent à 315 millions d'euros contre 307 l'année dernière.

II.— LE SOUTIEN AUX INVESTISSEMENTS ROUTIERS

CREDITS D'INVESTISSEMENT POUR LE SECTEUR ROUTIER

(en millions d'euros)

	LFI 2003	PLF 2004	PLF 2004 / LFI 2003
Dépenses ordinaires	201,9	201,2	- 0,3 %
Crédits de paiement	1 069,9	1 114,4	+ 4,2 %
Total moyens paiement	1 271,8	1 315,6	+ 3,4 %
Autorisations de programme	1 211,5	1 229,4	+ 1,4 %
Total moyens d'engagement	1 413,4	1 430,6	+ 1,2 %

Source : Ministère des transports.

Malgré la rigueur des contraintes budgétaires, le ministère des transports a décidé de maintenir un niveau important d'investissement routier.

Le réseau routier national assure la desserte fine du territoire au profit de tous les modes de transport. Même s'il ne représente que 4 % de la longueur de l'ensemble du réseau routier, il supporte plus de 40 % des trafics. Son bon fonctionnement conditionne donc largement celui du système français de transport : directement, puisque la route achemine près de 90 % des transports intérieurs de voyageurs et 75 % de ceux de marchandises et, indirectement, puisque la route assure souvent les parcours terminaux des autres modes de transport.

Le projet de budget routier 2004 permet de répondre à l'objectif de relance de l'économie nationale grâce à un effort soutenu sur les investissements routiers, tout en préservant l'entretien et la réhabilitation du patrimoine routier.

Ainsi, à structure constante, ce projet de budget est en progression de 1,8 % en moyens d'engagement et de 4,2 % en moyens de paiement.

Sur les 1430,6 millions de moyens d'engagement affectés à la route 812,5 millions concernent les investissements routiers soit une progression de 3% par rapport à 2003 (à structure constante).

En matière d'entretien et de réhabilitation, les crédits progressent de 0,2 % (à structure constante) par rapport à 2003, avec une dotation de 618,6 millions d'euros en moyens d'engagement. Les moyens de paiements sont, pour 2004, de 610,2 millions d'euros.

La modernisation, le développement et l'entretien des infrastructures sont essentiels à l'économie française et à la société notamment en terme de sécurité, de

fluidité et de développement du réseau routier dans un contexte de croissance des déplacements sur le territoire national.

1. Rendre plus sûrs les ouvrages d'art notamment les tunnels

Dans le cadre d'une politique globale et cohérente, l'entretien et l'exploitation du réseau représentent une priorité tant à l'égard des usagers de la route que de la conservation du patrimoine.

La dotation budgétaire en ce domaine est reconduite à hauteur de 61 millions d'euros en autorisations de programme pour mener à un rythme soutenu les travaux urgents de réparations, déterminés grâce aux campagnes d'évaluation des ouvrages.

Parallèlement, s'engage un vaste programme, en cours d'évaluation, de réhabilitation des murs de soutènement du réseau routier

La constitution des dossiers de sécurité des tunnels et tranchées couvertes de plus de 300 mètres de longueur est très largement avancée. Leur achèvement ainsi que l'engagement de travaux lourds de génie civil et d'équipements sur certains ouvrages importants parachèveront le programme de mise en sécurité. 28,6 millions d'euros en autorisations de programme permettront de poursuivre l'action de sécurisation des tunnels engagée à la suite de la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc.

2. Développer le réseau routier

Les crédits dédiés au développement du réseau routier national permettront d'adapter le réseau aux besoins de la politique d'aménagement du territoire et de répondre à la forte croissance des trafics.

Il convient de retenir les chiffres probables d'augmentation du trafic routier. Dans une hypothèse basse, ce dernier augmenterait d'ici 2020 de près de 40 % pour les marchandises et de plus de 60 % pour les voyageurs.

Une extrapolation de la progression du trafic routier de voyageurs sur la base des vingt dernières années, conduirait au doublement du trafic à l'horizon 2020.

Le débat parlementaire sur les transports, conduit au printemps dernier, a démontré qu'il ne fallait plus confronter les différents modes de transport entre eux, mais plutôt rechercher leur complémentarité tout en les développant chacun selon son champ de pertinence.

Dans le domaine routier, quatre axes principaux de développement sont identifiés :

La réalisation de grands itinéraires est-ouest et sud-nord assurant le bon écoulement du trafic routier national et international, ainsi que l'ancrage du territoire dans l'espace européen les liaisons transfrontalières une desserte plus équilibrée du

territoire et la réalisation de contournements urbains destinés à écourter le trafic de transit.

L'enveloppe du volet routier financé par l'Etat (hors exploitation financée sur la sécurité routière) s'élève sur la durée du XII^{ème} plan, 2000-2006, à 5,1 milliards d'euros. Il faut y ajouter les participations des collectivités territoriales à hauteur de 8 milliards d'euros.

Pour 2004, la participation de l'Etat s'élèvera à 670 millions d'euros et celle des collectivités territoriales serait de l'ordre de 1 000 millions d'euros, dont 2,3 millions d'euros destinés à la voirie des villes nouvelles transférées, en 2004, sur la section urbanisme – logement du budget de ce même ministère.

Seront notamment financés, dans le cadre des contrats de plan Etat-régions, l'aménagement en route express à deux fois deux voies de la Route Centre Europe Atlantique, de la liaison Nantes-Poitiers-Limoges, de la RN 88 entre Lyon et Toulouse et le lancement de l'A 88 entre Caen, Falaise et Sens, et de la RN 19 entre Langres, Belfort et la Suisse.

L'axe routier nord-sud, Lille-Marseille-Montpellier, joue un rôle essentiel dans le système de transports en raison de ses fonctions européenne, nationale et régionales.

L'objectif est d'assurer aux grands flux de trafic qui empruntent ce couloir, des conditions de circulation satisfaisantes à moyen et long terme. Outre l'amélioration des capacités existantes et le développement des autres modes, l'Etat a retenu comme action principale la construction d'itinéraires alternatifs. Ils délesteront l'axe actuel tout en desservant de nouvelles régions encore dépourvues d'infrastructures à haut niveau de service.

Par ailleurs, **les grands programmes** de l'A 75 et de la RN 7 seront poursuivis avec une dotation portée à 120 millions d'euros en autorisations de programme (contre 96,5 millions d'euros en 2003). S'agissant, en particulier, de l'autoroute A 75, sur les 340 km qu'elle comporte, 286 km sont aujourd'hui en service, dont 202 km en continu de Clermont-Ferrand à Engayresque dans le département de l'Aveyron, au nord du futur contournement de Millau. L'ensemble du contournement de Millau, dont le viaduc est concédé, devrait être mis en service début 2005.

En 2004, plusieurs sections de routes express seront mises en service sur le **réseau non concédé** :

- RN 88 : Déviation de La Guide – La Besse ;
- RN 174 : Aménagement de la section A 84 – Villeneuve ;
- RN 164 : Déviation Sud de Carhaix (Kerdivoal-Kergor) ;
- RN 10 : Aménagement entre Rambouillet et Ablis ;
- RN 10 : Aménagement de la section Rouillet-Barbezieux ;

- RN 10 : Couhe-Chaunay avec déviation de Chez Foucher ;
- RN 10 : Aménagement du Sud de Montlieu jusqu'à la Gironde ;
- RN 102 : Déviation de Brioude-Vieille-Brioude.

En outre, Nevers sera relié à Paris, sur une longueur de 250 km dont 50 km libres de péage entre Dordives et Nevers.

En matière de **concessions autoroutières**, les travaux de construction du viaduc de Millau et de l'autoroute A 28 entre Rouen et Alençon, portant respectivement sur un montant de 330 millions d'euros HT et 610 millions d'euros HT (valeur janvier 2000), se poursuivront en 2004. La contribution publique de 302,9 millions d'euros prévue au contrat de concession de l'autoroute A 28 signé en novembre 2001, est financée à parité entre l'Etat et les collectivités locales. Le contrat de concession du viaduc de Millau, signé en octobre 2001, ne prévoit pas de contribution publique. 97 km d'autoroutes concédées devraient être mis en service en 2004 dans le cadre des concessions antérieures à 2000 :

- A 89 : Mussidan - Périgueux Est 34 km ;
- A 645 : Bretelle du Val d'Aran 5 km ;
- A 29 : A 28 – Amiens 58 km.

III.— UN SOUTIEN MASSIF AU SECTEUR FERROVIAIRE

A.— LES CONTRIBUTIONS DE L'ETAT POUR LE RESEAU ET LE DESENETTEMENT

Lors de sa présentation du budget, M. de Robien a insisté sur l'importance des efforts consentis en faveur du ferroviaire. Le budget 2004 voit en effet une croissance de 49 % des moyens consacrés au ferroviaire.

Une grande réforme est en cours dans ce secteur pour simplifier les flux budgétaires en clarifiant les relations financières entre l'Etat, RFF et la SNCF. Il convient aussi d'équilibrer l'exploitation de la gestion des infrastructures où RFF intervient comme propriétaire et la SNCF comme gestionnaire, ces réformes devant permettre d'alléger la dette historique de RFF.

CRÉDITS CONSACRÉS AUX TRANSPORTS TERRESTRES

(en millions d'euros)

	LFI 2003	PLF 2004	PLF 2004 / LFI 2003
Dépenses ordinaires	3 545,4	3 955,1	+ 11,6 %
Crédits de paiement	669,5	1 295,0	+ 93,4 %
Total moyens paiement	4 214,8	5 250,1	+ 24,6 %
Autorisations de programme	767,1	1 528,7	+ 112,6 %
Total moyens d'engagement	4 312,5	5 483,8	+ 27,2 %

Source : Ministère des transports.

Pour mettre fin à la situation actuelle où les ressources financières dont dispose RFF pour couvrir l'entretien du réseau proviennent des péages payés par la SNCF et des subventions de l'Etat, le projet de loi de finances inscrit 900 millions d'euros et 675 millions en crédits de paiement au profit de RFF. Ces crédits prendront la forme d'une subvention d'investissement versé à RFF alors qu'auparavant ses investissements étaient partiellement couverts par la dotation en capital versée à partir du compte d'affectation spéciale n° 902-24.

Le montant global des investissements ferroviaires sur le budget des transports terrestres est porté en moyens d'engagement à 355 millions d'euros contre 338 millions d'euros en 2003, soit une augmentation de 5 %.

Ces crédits seront, en premier lieu, consacrés au projet de TGV Est Européen pour un montant de 165 millions d'euros correspondant à la reconduction des crédits 2003. Les travaux de construction de cette nouvelle ligne, dont la mise en service des 300 km entre l'Ile-de-France et le sillon mosellan est prévue pour l'été 2007, sont bien engagés. Les marchés de terrassement et d'ouvrage d'art pour la construction du génie civil sont tous notifiés ; plus du tiers des déblais et des remblais ont été réalisés ; sur 331 ouvrages d'art à construire, 45 sont achevés et 131 sont en cours de réalisation. Les aménagements connexes sur le réseau existant auquel se raccorde la Ligne Grande Vitesse sont aussi commencés.

Ce budget permet également la poursuite des études pour le TGV Sud Europe Atlantique et le TGV Bretagne, le lancement des débats publics pour le TGV Côte d'Azur et le TGV Bordeaux-Toulouse, la poursuite de l'avant-projet détaillé du TGV Rhin-Rhône, ainsi que la poursuite des travaux des installations terminales de Perpignan. Concernant le projet Perpignan-Figueras, le contrat de concession pourrait être signé en début d'année 2004, ce qui permet d'envisager le démarrage des travaux en cours d'année.

Une dotation de 146 millions d'euros, en hausse par rapport à 2003, est prévue pour les opérations des contrats de plan Etat-régions et pour le programme de modernisation des gares. Il s'agit d'opérations de développement du réseau ferré national visant en particulier à désengorger certains nœuds ferroviaires et à permettre le développement des circulations sur le réseau. Le programme de

modernisation des gares se place dans le cadre de la régionalisation du transport ferroviaire de voyageurs.

Enfin, les programmes liés à la sécurité du réseau ferroviaire et à la protection de l'environnement sont poursuivis à un rythme soutenu : les opérations de suppression des passages à niveau, de mise en sécurité des tunnels et de résorption des points noirs du bruit ferroviaire bénéficieront du même niveau de subventions qu'en 2003.

A compter de 2004, l'Etat contribuera au désendettement de RFF par une subvention de 800 millions d'euros, cette charge étant auparavant supportée par le compte d'affectation spéciale 902-24.

Par ailleurs l'Etat poursuit le désendettement du système ferroviaire en maintenant la subvention au service annexe d'amortissement de la dette de la SNCF à hauteur de 677 millions d'euros.

B.— LA POURSUITE DU DESENDETTEMENT DU SECTEUR FERROVIAIRE

Pour ne pas obérer la poursuite des investissements de la SNCF ou de RFF une politique de financement de la dette du secteur ferroviaire a été opérée.

Au 31 décembre 2002, l'endettement net de la SNCF s'élevait à **7 291 millions d'euros**, ce montant intégrant les opérations de cession-bail, et la dette du service annexe d'amortissement de la dette (SAAD) s'élevait à **8 854 millions d'euros**, ce qui représente un endettement total de **16 145 millions d'euros**.

L'évolution de la dette de la SNCF (avec cession-bail) depuis 1997 est présentée dans le tableau ci-dessous :

DETTE
(en millions d'euros)

	Entreprise Nette	SAAD
1997	6 898	8 540
1998	7 197	8 414
1999	6 711	8 946
2000	6 384	8 930
2001	6 758	8 930
2002	7 291	8 854

Source : Ministère des transports.

Le tableau ci-dessous permet de connaître les caractéristiques des investissements réalisés.

INVESTISSEMENTS NETS

en millions d'euros

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
1) S/TOTAL RESEAU PRINCIPAL :	622	512	515	610	828	843
* <i>Réseau classique</i>	362	410	432	454	583	561
-matériel roulant neuf & transformations	163	199	154	131	168	204
-installations fixes	92	91	106	152	211	167
-mobilier & outillage	107	121	173	171	204	190
* <i>Lignes nouvelles TGV</i>	260	102	83	156	246	282
TGV A :						
-infrastructures						
-rames						
TGV Nord et interconnexion :						
-infrastructures TGV Nord						
-infrastructures TGV Interconnexion						
-rames transmanche						
-rames nord et interconnexion						
-rames PBKA	39	5	1			
Tunnel sous la Manche :						
-installations terminales						
-rames Eurostar	14	3	2			
Contournement est Lyon						
-infrastructures						
-rames						
Rames réseau et duplex	156	46	10	81	207	275
TGV Méditerranée :						
-Valence-Marseille infrastructures						
-Valence-Marseille rames						
Autres matériels (Talgo, pendulaire, ...)	1					
Rames TGV-R et PBA	5	4	3			
Transformations de matériel roulant TGV	45	45	67	75	39	7
2) S/TOTAL BANLIEUE PARISIENNE :	332	304	175	144	177	202
* <i>Programme normal</i>	315	290	167	138	177	202
-matériel roulant neuf & transformations	248	252	118	92	131	153
-installations fixes	52	32	44	46	45	49
-mobilier & outillage	15	7	5	0	0	0
* <i>Programme spécial</i>	17	14	9	6		
3) TOTAL GENERAL	954	817	690	754	1 005	1 045

Source : Ministère des transports.

A compter de 1998 des décisions ont été prises pour désendetter le secteur ferroviaire :

– l'Etat s'est engagé à apporter à RFF, sous forme de dotations en capital, un montant total de 6,2 milliards d'euros sur la période 1999-2002 (les dotations précédentes ayant été de 1,2 milliard d'euros en 1997 et 1,5 milliard d'euros en 1998) ;

– le niveau global des redevances d'utilisation de l'infrastructure perçues au titre du décret n° 97-446 a été porté à environ 1,5 milliard d'euros en 1999 (à comparer aux 0,9 milliard d'euros perçus en 1998). Le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure s'est élevé à 1,55 milliard d'euros en 2000, 1,69 milliard d'euros en 2001 et 1,95 milliard d'euros en 2002.

Les dotations en capital accordées par l'Etat et le relèvement des redevances d'utilisation de l'infrastructure, combinés à une sélection rigoureuse des investissements et à l'application des dispositions de l'article 4 du décret n° 97-444 relatif aux modalités de détermination de la contribution de RFF aux investissements d'infrastructure, doivent permettre de contenir la croissance de la dette de l'établissement public.

Pour 2004, il est envisagé d'appliquer les mesures suivantes :

– relever le niveau des péages ferroviaires pour permettre à RFF de disposer de ressources propres supplémentaires, la contribution aux charges d'infrastructure serait diminuée en contrepartie.

– créer une dotation spécifique pour les investissements de régénération dont les besoins sont en forte croissance.

**LES EFFORTS FINANCIERS DE L'ETAT
POUR LE DÉSENETTEMENT DU SYSTÈME FERROVIAIRE**

(en millions d'euros)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003 prévision
RFF							
<i>dotation en capital</i>	1 220	1 524	1 906	1 829	1 067	1 362	1 829
SNCF							
SAAD	677	677	677	677	677	677	677
Total	1 897	2 201	2 583	2 506	1 744	2 039	2 506

Source : Ministère des transports.

**C.— LE MAINTIEN DE LA PARTICIPATION DE L'ETAT EN FAVEUR DES
TARIFS SOCIAUX ET DU REGIME DE PROTECTION SOCIALE DES
CHEMINOTS**

L'Etat compense le coût de la mise en œuvre des tarifs sociaux tels que la tarification famille nombreuse, le billet annuel congés payés. Le montant a été fixé à 115 millions d'euros soit le maintien de la somme prévue pour 2003. Il convient de noter qu'une partie de ces crédits a été transférée dans la Dotation Globale de Décentralisation à l'occasion de la régionalisation des services régionaux de voyageurs.

Quant au régime de protection sociale, l'Etat finance les sommes non prises en charge par les compensations démographiques inter régimes, en versant une subvention à la caisse de retraite de la SNCF. Le nombre de bénéficiaires du régime de retraite était de 316 733 à la fin 2002. La contribution de l'Etat à ce régime s'élève à 2,7 milliards contre 2,6 milliards en 2003.

IV.— UNE PERIODE DE TRANSITION POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Peu de changements interviennent pour le financement des transports collectifs en Ile-de-France.

En ce qui concerne les **transports collectifs d'Ile-de-France**, l'Etat participe au financement des investissements dans le cadre du contrat de plan passé avec la région Ile-de-France et subventionne à ce titre les maîtres d'ouvrage pour les investissements d'extension du réseau et d'amélioration de la qualité du service (RFF, SNCF, RATP ou autres). Ainsi 121,6 millions d'euros en autorisations de programme sont prévus au projet de budget 2004, permettant de poursuivre le développement des infrastructures de transports. Il portera prioritairement sur la réalisation de lignes de rocade en petite couronne, par exemple la prolongation de la ligne de Tramway T2 jusqu'à la porte de Versailles, sur l'amélioration du réseau existant, notamment autour de Massy (liaison Massy-Valenton, pôle intermodal de Massy) et sur la qualité de service (sécurisation des gares et réduction des incidents et des retards).

En tant que membre du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) au côté des autres collectivités publiques, l'Etat exerce une responsabilité directe dans l'exploitation des **transports collectifs en Ile-de-France**. A ce titre, 746,5 millions d'euros sont inscrits dans le projet de loi de finances afin d'assurer un bon fonctionnement du réseau francilien. Cette somme importante traduit d'une part la volonté du Gouvernement de maîtriser les dépenses publiques en assurant un service de qualité aux voyageurs et d'autre part, la poursuite des efforts d'économies. Ainsi, cette dotation intègre le financement nécessaire au développement de l'offre de transports, prévu notamment sur les lignes de bus en grande couronne. Enfin, elle tient compte de l'augmentation de 0,1 point du versement de transport proposée dans la loi de finances ainsi que des efforts tarifaires décidés par le STIF avec effet au 1^{er} août 2003 (+2% au-delà de l'inflation).

Pour les transports collectifs en province de profonds changements interviennent.

Un régime transitoire pour le financement des transports collectifs est instauré dans ce budget avec trois mesures essentielles : la possibilité pour les collectivités de relever le taux du versement transport, l'accès à des prêts de la Caisse des dépôts et consignations, le financement des projets en cours de réalisation.

Il convient de rappeler que ce budget voit la suppression de deux lignes budgétaires celle relative aux subventions pour les transports en commun et celle

liée au Plans de déplacements urbains en site propre En 2003 ces crédits avaient déjà été fortement réduits. Pour 2004, 65 millions qui seront inclus dans la loi de finances rectificatives pour 2003 seront affectés aux projets déjà lancés.

Votre rapporteur a auditionné Mme Sophie Duchêne, Secrétaire générale du Groupement des autorités organisatrices de transport (GART), qui s'est fait l'écho des inquiétudes des élus locaux qui ne comprennent pas pourquoi le système existant a été modifié alors qu'aucun mécanisme substitutif n'a été négocié avec les autorités organisatrices. Celles-ci ne méconnaissent pas les raisons qui militent en faveur de la réforme du financement des transports collectifs mais elles trouvent regrettable une telle précipitation et demandent un moratoire dans l'application de cette réforme Votre rapporteur partage cette inquiétude et souhaite que l'on puisse trouver une solution de transition.

Des projets importants de transports en site propre ont été montés (voir tableau ci-joint) sur la base d'un financement étatique à hauteur de 8 % qui même s'il représente une part modeste, est cependant indispensable au bouclage de montages financiers complexes.

DEMANDES DE SUBVENTIONS 2003 POUR LES PROJETS de TRAMWAYS EN COURS (AP 2003 / PRÉVISIONS 2004-2005)

(en millions d'euros)

	<i>COMMENTAIRES</i>	<i>SUBVENTION REÇUE 2003</i>	<i>SUBVENTION 2004 DEMANDEE</i>	<i>SUBVENTION 2005</i>
Bordeaux	Extension ligne (reliquat)	1,70		
Caen				
Clermont-Ferrand	Translohr		63,00	
Grenoble	3 ^{ème} ligne, prolongement ligne C	23,00		
Le Mans	Projet de tramway – Subvention en 2005 (43 millions d'euros)			43,00
Lille				
Lorient	Les subventions pourraient être fractionnées (3 + 3) entre 2004 et 2005		6,00	
Lyon		4,00		
Marseille	Prolongement métro + 3 lignes de tram + site propre bus (75 millions d'euros de 2005 à 2007)		20,00	25,00
Maubeuge				
Metz				
Montpellier	2 ^{ème} ligne tramway (sur 2004 ou 2005)		50,00	50,00
Mulhouse	Tram-train (partie urbaine)	23,00		
Nancy				
Nantes	Reliquat ligne 3, ligne 2 sud prolongement (ligne 4 tram-bus, 2004 à 2006 : 20 millions d'euros en 2005)		10,24	20,00
Nice	Tramway + site propre bus (DUP pas encore prise) : 70 millions d'euros de 2004 à 2007	24,00	20,00	25,00
Orléans				
Rennes	2 ^{ème} phase site propre bus			7,00
Rouen				
Saint-Denis Réunion				
Saint-Etienne				
Strasbourg	Tram-train		69,00	
Toulon	DPC en cours (72,3 million d'euros)			
Toulouse				
Tours				
Valenciennes				

	<i>COMMENTAIRES</i>	<i>SUBVENTION REÇUE 2003</i>	<i>SUBVENTION 2004 DEMANDEE</i>	<i>SUBVENTION 2005</i>
	Total des AP (<i>source : PLF 2003</i>)	75,70	238,24	170,00

Source : Enquête TCSP GART et DTT.

M. Dominique Bussereau a indiqué lors de son audition parlementaire, le 14 octobre, qu'une solution serait trouvée pour les projets en cours, dans le cadre de la loi de finances rectificative pour 2003 à hauteur de 65 millions d'euros. Cependant la répartition de ce montant entre les collectivités n'a pas été précisée et il n'est pas certain qu'un nouveau dispositif soit opérationnel dès 2005 même si un député Christian Philip a été chargé d'une mission pour proposer des solutions pérennes de financement des transports collectifs.

Le Gart a aussi souligné qu'il était regrettable que les plans de déplacement urbains, rendus obligatoires par la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air, ne reçoivent plus aucune subvention alors qu'ils concernent toutes les agglomérations et que par ailleurs le Gouvernement s'est fortement engagé sur le thème du développement durable.

Des solutions innovantes devront être trouvées pour le financement des transports collectifs de province dont l'exploitation représente des sommes importantes qui s'élèvent à 2,67 milliards d'euros plus 1,3 en investissement. En 2003 la charge du financement se répartissait ainsi 38,7 % était payé par les employeurs via le versement transport, 18 % par l'utilisateur, 17,4 % par le contribuable local, 6,6 % par des subventions étatiques et 18,8 % par l'emprunt.

En Ile-de-France les sommes en jeu sont considérables avec des dépenses d'exploitation s'élevant à près de 6 milliards d'euros et des investissements s'élevant à un peu plus d'un milliard d'euros.

Le coût global se répartit comme suit en Ile-de-France :

- les voyageurs à hauteur de 28,3 % ;
- les employeurs (VT + prise en charge de la carte orange) à hauteur de 40,8 % ;
- l'Etat à hauteur de 14,5 % ;
- les collectivités locales (départements et régions) à hauteur de 10,2 % ;
- les autres financeurs à hauteur de 6,2 % (produits des amendes et autres ressources).

V.— LA POURSUITE DE LA RESTAURATION DU RESEAU DES VOIES NAVIGABLES ET LE MAINTIEN DES AIDES A LA BATELLERIE

A.— EVOLUTION DES DOTATIONS AUX VOIES NAVIGABLES

La progression de 22 % du trafic fluvial au cours des cinq dernières années illustre les potentialités de développement de ce mode alternatif à la route. Ce développement repose sur la poursuite de la modernisation du réseau ainsi que sur l'optimisation de son exploitation afin de renforcer la qualité du service et l'amélioration des interfaces entre la voie d'eau et les autres modes de transport. La modernisation, sur une période d'une dizaine d'années, du réseau des voies

navigables qui assurent l'essentiel du transport de marchandises, constitue donc la priorité.

La dotation budgétaire pour 2004, rétablie à près de 70 millions d'euros d'autorisations de programme (après un transfert de 2 millions d'euros vers le FNADT pour le financement du volet voies navigables du plan Loire grandeur nature), permettra à Voies Navigables de France (VNF) de poursuivre la restauration du réseau notamment dans le cadre des contrats de plan Etat-régions et des grands programmes interrégionaux. Les crédits 2004 permettront de poursuivre les études et les travaux des débouchés de la liaison Seine-Nord : du canal Dunkerque-Escaut et des liaisons avec la Belgique au nord, la Seine entre Le Havre et Paris et l'Oise au sud. Ils permettront également à VNF de réaliser des investissements de restauration et de sécurité de tunnels (tunnel de Riqueval sur le canal de Saint-Quentin, Tunnel de Chalifert et de Saint Maur) et de barrages (barrage de Roanne notamment).

***Les ressources de VNF**

Comme l'a indiqué M. Dominique Bussereau lors de son audition par la Commission des affaires économiques, le transport fluvial a le plein soutien du gouvernement et tout est fait pour accroître les ressources propres de VNF. A ce titre, il a annoncé un relèvement en 2004 de la taxe hydraulique pour laquelle EDF est le principal contributeur.

L'établissement dispose, pour assurer ses charges de fonctionnement, de ressources propres procurées majoritairement par la taxe hydraulique, les diverses redevances domaniales et les péages versés par les utilisateurs du réseau. S'y ajoutent quelques agrégats composés de recettes diverses et de produits financiers ou exceptionnels.

Le tableau suivant reprend l'évolution de ces différentes recettes sur la période considérée :

RECETTES DE VNF

Recettes de fonctionnement en millions d'euros	1998	1999	2000	2001	2002	2003 estimation	2004 prévision
Taxe hydraulique	76,38	80,76	79,68	79,17	81,49	81,50	89,50
Redevances domaniales	6,35	9,30	12,00	13,06	15,28	16,71	17,54
Péages marchandises	9,66	10,62	9,81	10,26	9,92	10,31	10,73
Recettes diverses	5,42	5,76	6,12	6,94	7,19	6,58	6,50
Produits financiers	2,64	2,83	4,08	4,00	3,43	2,50	2,50
Produits exceptionnels	3,79	14,30	8,37	4,41	5,10	0,80	0,80
	104,24	123,57	120,06	117,84	122,41	118,40	127,57

Source : Ministère des transports.

La taxe hydraulique est payée par les personnes et organismes qui prélèvent ou rejettent de l'eau dans le réseau. EDF est ainsi le principal contributeur, puisqu'elle verse environ 70 % du montant total de la taxe ; le reste se répartit entre les autres industriels (14 %), les eaux publiques (15 %) et le secteur agricole pour

(0,3 %). Il convient de noter par ailleurs qu'un abattement de 20 % est appliqué pour les usages industriels de l'eau et de 94 % pour les usages agricoles.

La question d'une augmentation du taux de la taxe hydraulique est à examiner dans le cadre du financement des infrastructures de transport et de l'évolution des relations entre VNF et l'Etat.

En effet un contrat d'objectif entre VNF et l'Etat est en cours d'élaboration. Il permettra de clarifier les attentes de l'Etat vis-à-vis de l'établissement et de définir les indicateurs de mesure de ces objectifs sans lesquels une augmentation des ressources propres n'est pas envisageable.

*Les ressources pour les voies navigables :

Le budget 2004 s'inscrit dans la continuité des années précédentes en particulier sur le titre IV et le titre V.

Concernant les crédits du titre VI, subventions d'investissement, la dotation budgétaire, en forte augmentation par rapport à 2003, viendra abonder les ressources propres de l'établissement public afin de maintenir un niveau d'investissement sur les voies confiées à VNF, du même ordre que celui des années précédentes.

Les dotations nécessaires en 2004 au transport par voie navigable porteront essentiellement sur :

- la subvention aux investissements de l'établissement public Voies Navigables de France (VNF) (chapitre 63-44/50),
- la restauration des voies continuant à être gérées par l'Etat (chapitre 53-46/80),
- les interventions de l'Etat en faveur de la batellerie (chapitre 44-20/10).

Pour les voies gérées par VNF, les dépenses porteront en priorité sur les opérations de restauration du réseau, l'établissement bénéficiant par ailleurs des subventions des collectivités territoriales au titre de leur participation aux programmes cofinancés et aux contrats de plan Etat/Régions ;

Les crédits consacrés à la restauration du réseau restant gérés directement par l'Etat (environ 700 km de voies) financeront pour l'essentiel les travaux sur la partie de ce réseau géré par les services annexes des voies navigables des ports autonomes de Marseille, Le Havre et Dunkerque.

La dotation du **chapitre 44-20, article 10** réservé aux « interventions en faveur de la batellerie » permet d'apporter des aides à la modernisation des matériels, notamment pour favoriser les économies d'énergie et de verser un complément de retraite aux artisans bateliers qui ont choisi de quitter la profession dans le cadre du plan de déchargement de la cale mis en œuvre jusqu'en 1999.

Ces interventions sont financées en 2004 à hauteur de : 615 000 euros dont 180 000 euros pour les allocations de départ en retraite des bateliers.

Des crédits d'un montant de 2 570 000 euros en AP et 2 571 000 euros en CP sont destinés aux voies gérées par l'Etat pour des travaux de restauration notamment sur les écluses du canal du Havre à Tancarville et du canal Dunkerque-Valenciennes ainsi que sur les canaux du Rhône à Marseille et à Fos.

Pour les opérations financées par VNF des crédits de 69,6 millions d'euros en AP et de 43, 8 millions euros en CP ont été prévus .

L'année 2004 verra la poursuite des opérations inscrites dans les contrats de plan Etat/VNF/Régions 2000-2006 et les grands programmes interrégionaux, notamment Seine-Oise et le projet de territoire Saône-Rhin

Les dotations (LFI) ont évolué de la manière suivante :

(en millions d'euros)

	2002		2003		2004 (prévisions)	
	AP	CP	AAP	CCP	AAP	CCP
Intervent. en faveur battellerie-44-20/10		0,762		0,762		0,615
Entretien des voies navigables 53-46/80	2,590	1,737	2,575	1,962	2,570	2,571
Subv. Infrastr. Voies navigables63- 44/50	80,800	60,980	49,000	45,000	69,645	43,894

Source : Ministère des transports.

B.— LES AIDES A LA BATELLERIE

Les mesures d'aides en faveur de la batellerie sont financées, d'une part par l'Etat et, d'autre part, par Voies Navigables de France.

Le plan d'aides aux transporteurs par voies navigables pour 2001, 2002 et 2003 a été réorienté pour tenir compte, notamment, de l'essor qu'a connu le trafic fluvial pendant plusieurs années (+28 % entre 1997 et 2003). En effet, alors que les plans précédents visaient à réduire les surcapacités structurelles de la flotte et à accompagner les professionnels vers un marché entièrement libéralisé, le dispositif actuel vise à favoriser la modernisation du secteur pour accroître sa compétitivité, à faciliter l'accès à de nouveaux marchés et à promouvoir l'accès à la profession de batelier. Le plan d'aides 2001-2003 comprend une aide à l'adaptation technique des bateaux et une aide à la préservation des unités. Il permet également d'honorer le paiement des allocations de départ en retraite octroyées les années précédentes pour une durée maximum de 5 ans ainsi que les aides aux groupements attribuées pour trois ans.

L'aide à l'adaptation technique des bateaux est un élément central du plan d'aides aux transporteurs. Elle traduit la volonté de promouvoir le transport fluvial en aidant la modernisation de la flotte. Cette aide est en particulier importante pour les jeunes dont l'accès à la profession nécessite souvent la modernisation d'un matériel d'occasion. Cette mesure est considérée comme essentielle par les artisans pour accompagner un renouveau sensible après une longue période de déchirage et de sorties de la profession. L'aide peut être octroyée pour des investissements relatifs soit à la modernisation du bateau, soit à la réalisation d'économies d'énergie et de carburant. Elle peut aussi concerner des innovations techniques.

L'aide à la préservation des unités existantes est accordée, quant à elle, au vendeur d'un bateau qui cesse son activité professionnelle de batelier, lorsque l'acheteur est un batelier âgé de moins de 35 ans ou un batelier nouveau dans la profession. Cette mesure est destinée à pallier la pénurie de bateaux constatée en France depuis quatre ans en limitant le prélèvement effectué au sein du parc de bateaux par des entreprises de transport de passagers et par des particuliers souhaitant réaliser des bateaux-logement. Elle permettra en outre de faciliter l'accès à la profession de jeunes bateliers.

Le volet concernant les économies d'énergie n'a, pour sa part, pas pu être mis en œuvre jusqu'à présent. En effet, la validation par la Commission européenne du plan d'aides français visant à promouvoir des moyens de transport plus respectueux de l'environnement, auquel il est lié, est intervenue début mars 2003 seulement.

ETAT DES DEMANDES D'AIDES PRESENTÉES PAR LES BATELIERS

MESURES	2001		2002		PREVISIONS POUR 2003	
	Millions d'euros	Nombre	Millions d'euros		Millions d'euros	Nombre
Allocations de départ à la retraite ***	0,35	102*	0,30	88*	0,19	61*
Allocations de fin d'exploitation ***	0,68	13	0,03***	1*	-	-
ADAPTATIONS TECHNIQUES : ÉCONOMIE D'ÉNERGIE	0	0	0	0	0,30	225**
PRÉSERVATION DES UNITÉS EXISTANTES	0	0	0,05	3	0,24	115**
Autres adaptations techniques	1,3	108	2,3	217	2,5	2250**
Aide à la formation	0,03	20	0,01	8	0,02**	110**
Aides au regroupement***	0,47***	-	0,05***	-	0,30***	-

- Dispositif arrêté.

* Nombre total de dossiers actifs.

** Estimation.

*** Les versements effectués sont relatifs à des dossiers acceptés au titre des plans antérieurs.

Source : Ministère des transports.

S'agissant de la formation professionnelle, l'aide financière apportée par VNF porte pour l'instant sur la formation préparatoire à l'examen d'accès à la profession de transporteur fluvial. Les années 1999 et 2000, notamment sous l'effet de l'importante reprise du trafic pendant cette période, ont mis en évidence la faiblesse relative du dispositif de formation initiale et continue des personnes travaillant dans ce secteur d'activité. Devant ces insuffisances, deux actions ont été retenues : d'une part, le renforcement de la filière courte et, d'autre part, la création d'une formation supérieure logistique de niveau Bac +2, centrée sur le transport fluvial.

Pour le renforcement de la filière courte, la création d'une « mention complémentaire » diplômante a été acceptée cette année par le ministère de la Jeunesse, de l'Education nationale et de la Recherche. Cette année de formation, prolongeant le CAP, comprendra notamment des enseignements plus théoriques susceptibles d'offrir aux élèves tout ou partie des connaissances exigées pour obtenir l'attestation de capacité professionnelle (ACP).

La formation supérieure est liée, pour sa part, à la création de l'Institut Supérieur de la Navigation Intérieure (ISNI), qui accueillera, à compter de septembre 2003, des promotions annuelles d'une quinzaine d'étudiants. Le projet de cet Institut a été porté conjointement par Voies navigables de France, le Conservatoire national des arts et métiers, la Chambre nationale de la batellerie artisanale et le Conseil régional de Haute-Normandie. Il sera situé à Elbeuf, à proximité des quais de Seine et non loin du port de Rouen. Outil de qualification et d'ascension professionnelle, la formation dispensée s'adressera à la fois aux bacheliers mais aussi aux personnes en requalification, aux étudiants d'autres formations en spécialisation et, sous conditions, aux élèves titulaires de la mention complémentaire au CAP, disposant d'une certaine expérience professionnelle.

D'importants besoins sont également apparus pour moderniser les péniches. Des aides ont été mises en place à cet effet.

Le tableau ci-dessous recense le nombre et montant des demandes déposées depuis 2001 et des aides effectivement attribuées pour l'adaptation technique des bateaux :

AIDES POUR LA MODERNISATION DES BATEAUX

	Au titre de l'année 2001			Au titre de l'année 2002		
	Nombre	Montant des travaux (M€)	Montant de l'aide (M€)	Nombre	Montant des travaux (M€)	Montant de l'aide (M€)
Dossiers déposés	108	4,55	1,27	217	7,71	2,27
Dossiers payés dans l'année				104	3,67	1,07
Dossiers au paiement				26	0,52	0,16
Dossiers à l'instruction	11	0,55	0,17	87	3,52	1,04

Source : Ministère des transports.

L'approbation du plan d'aides par la commission européenne n'est intervenue que le 2 octobre 2001, les dossiers déposés en fin d'année n'ont donc pu être payés sur l'exercice budgétaire 2001.

En ce qui concerne l'aide à la préservation des unités existantes, Les trois dossiers déposés en 2002 ont reçu une aide d'un montant global de 0,05 million d'euros.

C.— POURSUIVRE LA MODERNISATION DU RESEAU

Votre rapporteur voudrait enfin aborder deux sujets auquel il est particulièrement attaché.

Le premier point porte sur les **travaux de dragage de l'Oise** entre Creil et Conflans-Sainte-Honorine qui ont pour objectif :

– de rétablir les capacités de navigation du début des années 1970, soit un mouillage garanti de 4 mètres permettant le passage des convois de plus de 3 000 tonnes en lourd ;

– d'améliorer l'écoulement des crues, en supprimant les zones de dépôts de sédiments susceptibles de perturber les écoulements et en augmentant la section mouillée de la rivière.

Ces travaux sont évalués à 15 millions d'euros, dont 10 millions pour l'extraction et le transport d'environ 400.000 m³ de sédiments, et 5 millions répartis sur trois à cinq ans pour leur traitement.

Dans le cadre de la « Charte de gestion du risque inondation sur les bassins versants de l'Aisne et de l'Oise », adoptée le 8 janvier 2001, Voies navigables de France s'est engagé à prendre en charge l'extraction et le transport des sédiments.

En revanche, l'établissement ne pourra supporter le coût du traitement des pollutions, dues aux rejets industriels et urbains. L'agence de l'eau Seine Normandie a de son côté indiqué par note du 14 mars 2003 son souhait de ne pas prendre part au financement du traitement des sédiments pollués.

Votre rapporteur estime très important qu'un plan de financement précis puisse être finalisé : des participations sont actuellement recherchées, tant auprès des collectivités territoriales (régions Ile-de-France et Picardie, éventuellement les départements au titre de leur politique environnementale), qu'auprès du ministère de l'écologie et du développement durable.

Le deuxième point porte sur **la modernisation des barrages manuels** qui représenteront un très grand progrès pour les conditions de travail des agents de VNF.

Le programme de modernisation des barrages à manœuvre manuelle porte sur la sécurisation, la restauration et l'amélioration des caractéristiques fonctionnelles de 144 barrages. Ce programme, d'un montant global estimé à 462

millions d'euros (en valeur juin 2003), devrait permettre la reconstruction totale ou partielle de l'ensemble de ces barrages au cours des 10 prochaines années.

Les barrages de navigation sont avant tout des infrastructures pour le transport et le commerce, servant essentiellement à tenir en toutes circonstances, et notamment en période de débit faible ou moyen, des profondeurs d'eau compatible avec la navigation. Cependant, le maintien de ces plans d'eau à des cotes sensiblement constantes présente de nombreux avantages et permet des actions qui dépassent largement le cadre du transport fluvial :

- aspect esthétique et environnemental dans la traversée des agglomérations ;
- possibilité d'exercice d'activités nautiques de loisir ou sportives ;
- amélioration des prises d'eau destinées tant à des besoins tant industriels, qu'agricoles ou d'alimentation humaine ;
- contribution à l'écêtement des crues de faible importance, pour garantir la protection des biens et des personnes ;
- préservation et gestion des ressources naturelles, tant par les échanges avec les nappes phréatiques pour l'alimentation en eau potable que pour la production locale d'énergie hydroélectrique ;
- préservation du paysage et de l'écologie, en permettant le maintien de zones humides favorables à la biodiversité.

De multiples acteurs sont donc concernés à des degrés divers par les différentes fonctionnalités offertes par ces ouvrages et devraient logiquement participer à la restauration de ces barrages.

En effet, l'ampleur du programme de restauration dépasse largement les capacités de financement de VNF et demande des ressources supplémentaires par rapport aux enveloppes budgétaires actuelles.

La politique mise en œuvre par les agences de l'eau, en application de la directive cadre sur l'eau, a notamment pour objectif de garantir un haut niveau de protection de l'environnement et une gestion durable des ressources en eau. Un partenariat financier sur ce programme paraît donc envisageable.

DEUXIEME PARTIE :

CLARIFIER LES CIRCUITS DE FINANCEMENT ET REEQUILIBRER LES MODES DE TRANSPORT

I.— LA CLARIFICATION DES RELATIONS FINANCIERES ENTRE L'ETAT ET LE SECTEUR FERROVIAIRE

A.— UN EFFORT DE CLARIFICATION

Le budget 2004 met en œuvre une évolution importante du financement par l'Etat du système ferroviaire.

Auparavant RFF disposait, pour financer les dépenses d'entretien et de grosses opérations de « régénération, des péages payés par la SNCF et d'une subvention d'exploitation de l'Etat : la contribution aux charges d'infrastructures (CCI). Ce compte d'exploitation était régulièrement très déficitaire, ce qui obligeait RFF à emprunter et à affecter à ce compte une partie des dotations en capital qu'il recevait de l'Etat.

Pour mettre fin à cette situation le budget 2004 prévoit la mise en place d'une subvention qui vient s'ajouter à la CCI et qui est financée par le budget général à hauteur de 900 millions en autorisations de programme et 675 millions pour les crédits de paiement.

La contribution aux charges d'infrastructures versée à RFF s'établit à 1 328,5 millions en dépenses ordinaires à laquelle il convient d'ajouter la dotation globale de décentralisation (DGD) soit 226 millions versés aux régions. Ces crédits viennent compenser la hausse des péages qui interviendra en 2004 pour les TER.

B.— LES CONTRIBUTIONS DE L'ETAT VERSEES A RFF

Les contributions de l'Etat à RFF se décomposent ainsi :

– la participation au fonctionnement de RFF par le versement de la contribution aux charges d'infrastructure (CCI) ferroviaire ;

– la dotation en capital alimentée par les recettes de cessions de parts d'entreprises publiques ;

– les contributions aux investissements qui correspondent aux subventions accordées à RFF dans le cadre des projets de développement du réseau.

La contribution aux charges d'infrastructure a décru entre 1997 et 2002 de 1 802 millions d'euros à 1 406 millions d'euros ; il faut noter toutefois que de nouvelles ressources hors budget de l'Etat sont venues compenser cette diminution pour RFF (augmentation significative des péages en 1999).

La dotation en capital a été réduite en 2001 et 2002 par rapport aux montants attribués en 1999 et 2000. Il est prévu pour 2003 un montant de 1 829 millions d'euros égal à celui de l'année 2000.

Globalement, la part des investissements du secteur ferroviaire financée par des subventions publiques devrait augmenter au cours des prochaines années, compte tenu des règles de financement des projets d'infrastructure (article 4 du décret n° 97-444 du 5 mai 1999 relatif aux missions et aux statuts de RFF), de la montée en puissance des travaux des contrats de plan Etat-Régions conclus pour la période 2000-2006, et du TGV Est-européen.

Les crédits versés par l'Etat à RFF depuis 1997 sont récapitulés dans le tableau ci-dessous.

(en millions d'euros)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003*
Contribution aux charges d'infrastructure (HT)	1 802	1 802	1 648	1 633	1 606	1 406	1 427
Dotation en capital	1 220	1 524	1 906	1 829	1 067	1 362	1 829
Contribution aux investissements	0	151	194	196	309	197	306

* : prévisions pour 2003.

Source : Ministère des transports.

C.— LES RELATIONS FINANCIERES ENTRE LA SNCF ET RFF

Les relations financières entre les deux opérateurs sont complexes et conflictuelles. Elles sont définies par la convention de gestion et se traduisent par le versement de redevances d'infrastructures plus fréquemment appelé péages.

Le tableau ci-après présente l'évolution des relations financières entre RFF et la SNCF depuis 1997.

(en millions d'euros)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Versements RFF => SNCF							
Convention de gestion	2 561	2 531	2 513	2 508	2 522	2 545	2 522
Convention de gestion du patrimoine			109	109	110	110	110
Travaux SNCF pour le compte de RFF	1 945	844	929	935	724	754	861
Total RFF => SNCF	4 506	3 375	3 551	3 552	3 356	3 409	3 493
Versements SNCF => RFF							
Redevances d'infrastructure	901	931	1 457	1 499	1 630	1 824	1 880
- <i>TGV (1)</i>	<i>211</i>	<i>139</i>	<i>606</i>	<i>625</i>	<i>741</i>	<i>790</i>	<i>831</i>
- <i>Autres</i>	<i>690</i>	<i>792</i>	<i>851</i>	<i>874</i>	<i>889</i>	<i>1 034</i>	<i>1 049</i>
Redevance complémentaire d'électricité			46	47	48	98	100
Prestations complémentaires	15	16	16	16	17	18	18
Total SNCF => RFF	916	946	1 519	1 562	1 695	1 940	1 998

(1) la part des TGV n'est pas distinguée en 1997 des redevances grandes lignes.

Source : Ministère des transports.

1. Les redevances d'infrastructure

Les péages sont fixés annuellement par arrêtés ministériels et se décomposent en trois termes :

- Redevance « DA » (Droit d'accès) ;
- Redevance « DR » (Droit de réservation) ;
- Redevance « DC » (Droit de circulation).

De plus, RFF perçoit les « prestations complémentaires » (PC), liées à des services complémentaires fournis par le gestionnaire d'infrastructure (trages, chantiers de transport combiné, voies de stationnement...). La redevance complémentaire pour la mise à disposition de l'électricité de traction « RCE » est également perçue depuis 1999.

Depuis le 1^{er} janvier 2002 la redevance « DR » est subdivisée en une « DR-S » (Droit de réservation pour les sillons) et une « DR-AG » (Droit de réservation pour les arrêts en gare).

Les redevances facturées par RFF à la SNCF obéissent chacune à des critères différents :

- le droit d'accès (DA) est une forme d'abonnement facturé au mois (il représente 5 % environ du total des redevances) ;

– le droit de réservation est facturé sur chaque sillon réservé. Il est, dans ses deux composantes (DR-S et DR-AG), fonction de la **période horaire** de réservation et du trafic sur chaque ligne, à travers une **carte tarifaire** comprenant 12 catégories tarifaires. Toutefois, sur le tiers du réseau ferré national (catégories « D » et « E »), le DR-S n'est pas facturé ; le DR-AG ne l'est qu'en catégorie « A » (régions parisienne et lyonnaise) ;

– le droit de circulation (DC) est facturé sur toutes les circulations et traduit un droit marginal d'usage.

Parmi les différentes prestations complémentaires (PC), la plus importante est la RCE, facturée sur toutes les circulations à traction électrique.

Les chiffres figurant dans ces tableaux sont des montants prévisionnels calculés en début d'exercice par RFF en collaboration avec la SNCF. Ils sont déterminés à partir des prévisions de production (sillons-kilomètres, trains-kilomètres) fournies par celle-ci et tiennent compte de l'évolution des prix.

Depuis 1997, le montant global des redevances est passé de 916 à 1 998 millions d'euros, en particulier du fait d'une revalorisation liée au TGV Méditerranée et de la revalorisation des péages des Grandes Lignes selon les instructions des ministères chargés des finances et des transports.

Concernant l'impact des péages dans le cas des TGV, le montant des redevances acquittées en 2002 par la SNCF sur les lignes grande vitesse s'élève à 831 millions d'euros. Le chiffre d'affaires de l'activité TGV s'élève à 2,78 milliards d'euros. Le montant des redevances représente donc 29,9 % du chiffre d'affaires de l'activité TGV.

* Les conséquences défavorables d'un relèvement des péages

La question du relèvement des péages est très délicate pour la SNCF à un moment où sa situation financière est très fragile. Au cours de son audition par la Commission des Affaires économiques M. Dominique Busserau a confirmé la décision d'augmenter les péages à la charge de la SNCF.

Cette hausse qui devrait être de 300 millions d'euros sur 5 ans sera particulièrement délicate pour l'entreprise ferroviaire car elle risque de remettre en cause le retour à l'équilibre des comptes de la SNCF prévu pour 2004.

La SNCF a souligné à plusieurs reprises le manque de transparence dans la fixation des péages et le manque de clarté dans la formation des coûts, les péages ne reflétant pas du tout l'état de saturation du réseau.

Selon une étude de la SNCF, l'activité grandes lignes génère environ la moitié de la capacité d'autofinancement de la SNCF. Celle-ci est déjà insuffisante pour répondre à tous les besoins d'investissement sur fonds propres sans accroissement de l'endettement de l'entreprise, ce qui la conduit à limiter ses investissements au minimum strictement indispensable et à financer une partie de ses investissements par des cessions d'actifs.

Par ailleurs, au sein de l'activité grandes lignes, la marge dégagée par les TGV nationaux est totalement absorbée par les résultats déficitaires des trains Corail dont les liaisons sont maintenues pour des exigences d'aménagement du territoire et **L'activité grandes lignes ne pourrait donc pas absorber une hausse des péages qui serait appliquée aux TGV et devrait la répercuter à ses clients.**

Or dans la conjoncture économique actuelle, une hausse des péages compromettrait la croissance du TGV. Pour répercuter une hausse de 60 millions d'euros des péages pour les TGV, on pourrait penser qu'il convient, en supposant une majoration uniforme, de mettre en œuvre une hausse de 0,70 euro par voyageur. Hors évolution des autres postes de charge, ceci représenterait déjà une augmentation de 2 % du prix du billet, en euros constants.

Mais une hausse des tarifs engendre une baisse de fréquentation, l'élasticité du trafic au prix généralement admise étant de - 0,7 en moyenne sur longue période : pour 10 euros gagnés par l'augmentation du prix du billet, la perte de clients se chiffre à environ 7 euros, et le gain net n'est donc que de 3 euros. Selon la situation économique et concurrentielle, cette élasticité peut être plus élevée. Cela signifie que pour obtenir 60 millions d'euros de hausse du chiffre d'affaires, ce n'est pas de 2 %, mais de presque 7 % en euros constants, qu'il faudrait augmenter le prix des billets en 2004.

Dans le cas extrême où la totalité de la majoration envisagée de 300 millions d'euros sur 5 ans serait supportée par les TGV, la répercussion sur le prix du billet serait, à l'issue de la période, de 37 % en monnaie constante, ce qui est évidemment considérable. Si l'on table sur une évolution des prix de 7,5 % sur cinq ans, conforme aux dernières prévisions du Bureau d'informations et de prévisions économiques (BIPE) pour les prix de détail hors tabac, cela conduirait à une hausse nominale du prix du billet de près de 50 % en 5 ans. De telles hausses se traduiraient par une baisse très importante en valeur absolue des trafics TGV, et susciteraient un rejet de la part des voyageurs et de l'opinion publique.

Certes, durant les années de forte croissance économique, la SNCF est parvenue à une hausse simultanée des trafics et du produit moyen. Les augmentations ont néanmoins été prudentes – moins de 1 % en euros constants – des gains complémentaires étant apportés par la croissance de la première classe et du marché affaires.

– La situation économique et concurrentielle s'est profondément modifiée :

- Les entreprises optimisent leur budget voyage et limitent l'utilisation de la première classe, (les ventes en 1^{re} classe sur Paris – Lyon sont en recul de 9 % depuis le début de l'année),

- La consommation des ménages est en quasi-stagnation, et les particuliers ont modifié leurs comportements en privilégiant fortement le prix parmi leurs critères de choix,

- La concurrence introduite par les compagnies aériennes à bas coûts est très vive.

Le TGV a subi une perte de parts de marché sur des destinations importantes, dont Genève, Nice, Toulouse. Eurostar est également attaqué, ainsi que Thalys sur Paris - Amsterdam et Paris - Cologne.

Comme il ne serait pas possible de compenser intégralement la hausse des péages par des majorations tarifaires, **la SNCF serait conduite à revoir son offre en sélectionnant les trafics les plus rentables**. En périodes de pointe et sur les relations les plus chargées, cela supposerait de privilégier beaucoup plus fortement qu'aujourd'hui les voyageurs acquittant les tarifs les plus élevés. En période creuse et sur les relations les moins fréquentées, cela devrait conduire à une réduction de l'offre.

Ainsi, l'affectation de la hausse des péages à l'activité TGV ne la rendrait pas plus facilement acceptable par le corps social. En effet, le TGV porte actuellement l'essentiel des perspectives de développement de l'entreprise. Comme expliqué ci-dessus, une hausse des péages conduirait à remettre en cause la politique de croissance rentable de cette activité et les perspectives d'emploi correspondantes. Une telle évolution serait d'autant plus mal vécue qu'elle viendrait s'ajouter aux risques de contraction des activités Fret et Corail et marquerait une rupture avec la dynamique de croissance attachée depuis son origine au TGV.

Naturellement, cette évolution devrait s'accompagner d'une révision à la baisse des programmes d'investissements.

L'autre élément important entre la SNCF et RFF est la Convention de gestion

2. La Convention de gestion

La gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national, ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau sont assurés par la SNCF pour le compte de RFF et selon les objectifs et principes de gestion définis par convention.

La SNCF assure trois grandes missions pour le compte de RFF :

1. L'établissement du système d'organisation de l'ensemble des circulations ferroviaires sur le réseau, dit « graphique de circulation » ;
2. La gestion des systèmes de régulation et de sécurité et la gestion opérationnelle des circulations ;
3. La surveillance, l'entretien régulier, les réparations et dépannages et autres mesures nécessaires au fonctionnement du réseau et de l'ensemble des installations techniques.

Les conditions d'exécution et de rémunération de ces missions font l'objet d'une convention globale entre RFF et la SNCF, dont le montant pour 2001 est de 2,54 milliards d'euros.

Le montant prévu pour 2003 est de 2,52 milliards d'euros.

Le paiement de la convention de gestion est le principal poste de dépense de RFF. La convention de gestion est révisée chaque année par les deux établissements.

3. La convention de gestion du patrimoine

La gestion du patrimoine fait l'objet d'une convention spécifique complétée par ses avenants. Le montant des sommes versées à ce titre par RFF pour l'exercice 2002 s'élève à 110 millions d'euros.

II.— RFF SAUVEGARDE SA CAPACITE A INVESTIR

Malgré une situation financière délicate RFF a pu continuer à investir. L'année 2002 a cependant été défavorable. En effet les investissements réalisés, 1 642 millions d'euros, ont été inférieurs de 368 millions d'euros au budget d'investissement qui s'établissait à 2 010 millions d'euros.

– L'écart négatif de 254 millions d'euros, sur le poste « Extension du réseau LGV » est essentiellement lié au délai nécessaire à une conclusion acceptable en termes de prix, des premiers marchés de travaux de génie civil de la LGV Est (-224 millions d'euros).

– L'écart négatif de 110 millions d'euros sur le poste « Développement du réseau classique » résulte pour l'essentiel de prévisions trop optimistes sur les délais de réalisation des opérations des CPER.

– Les investissements de « régénération » s'élèvent à 750 millions d'euros contre 697 millions d'euros prévus.

L'exercice 2002 s'est traduit par une insuffisance de ressources stables de 393 millions d'euros :

– en raison d'une augmentation de la capacité d'autofinancement inférieure de 13 millions d'euros à celle prévue à l'EPRD (établissement public de réalisation de défaisance);

– à cause d'une prise en compte de la dotation en capital de 1 362 millions d'euros, au lieu des 1 829 millions d'euros budgétés correspondant aux engagements de l'Etat ;

– malgré des produits de cession d'actifs supérieurs de 34 millions d'euros aux prévisions ;

– en raison d'investissements à la charge de RFF supérieur de 24 millions d'euros aux prévisions.

L'encours de la dette à long terme nette de RFF diminuant, en 2002 de 125 millions d'euros, le fonds de roulement de RFF diminue de 518 millions d'euros.

La situation pour 2003 devrait être plus favorable avec :

– une réduction du déficit d'exploitation qui devrait atteindre, - 99 millions d'euros grâce à l'augmentation des redevances résultant du nouveau barème. Dans une hypothèse de stabilisation des trafics par rapport à 2001 et à la stabilisation de la convention de gestion et malgré une diminution de 11,5 % de la contribution aux charges d'infrastructure, telle qu'elle est prévue dans la loi de finances pour 2002, la situation financière devrait s'améliorer ;

– une amélioration du résultat financier, certes toujours négatif, mais qui n'atteindra que - 1460 millions d'euros, avec le niveau historiquement bas des prévisions de taux d'intérêt en 2003 ;

– une relative stabilité du résultat exceptionnel prévu à 77 millions d'euros ;

Les prévisions d'investissements de RFF pour 2003 s'élèvent à 2 530 millions d'euros, en forte augmentation par rapport au programme 2002. L'augmentation des investissements s'explique pour l'essentiel par :

– le doublement des prévisions d'investissements de développement du réseau, en raison de la croissance des dépenses de travaux de construction de la LGV Est européenne et des dépenses des projets des contrats de plan entre l'Etat et les régions ;

– une augmentation de 10 % des prévisions d'investissements de gestion et de maintien de la qualité et de la sécurité du réseau.

L'amélioration de la capacité d'autofinancement ainsi que celle de la participation de RFF au financement de ses investissements se traduirait par une légère augmentation de la dette à long terme nette de RFF de 23 millions d'euros.

Pour l'année 2004 le budget n'est pas encore totalement arrêté mais il devrait être caractérisé par la poursuite de l'amélioration du résultat d'exploitation de RFF, laquelle devrait cependant être modeste, par l'amélioration plus importante du résultat financier dans un contexte de taux d'intérêt bas et par l'amélioration du résultat net.

L'amélioration de la capacité d'autofinancement de RFF, résultant pour l'essentiel de la diminution de ses charges financières, ainsi que l'augmentation des subventions d'investissements de développement devraient permettre à l'établissement de réaliser un volume d'investissements en progression significative.

TABLEAU DE FINANCEMENT DE RFF	Prévisions 2002	Réalisations 2002	Prévisions 2003
capacité d'autofinancement	-744,00	-757,00	-710,00
Cessions d'actifs	70,00	104,00	98,00
Dotation en Capital	1 829,00	1 362,00	1 829,00
Investissements à la charge de RFF	1 079,00	1 103,00	1 240,00
augmentation de la dette long terme nette	-76,00	-125,00	23,00
diminution du fonds de roulement	0,00	518,00	0,00

Source : Ministère des transports.

Investissements de RFF (en millions d'euros)	Réalisations 2002		prévisions 2003	
	dépenses	% subvention	dépenses	% subvention
Régénération	750	1%	731	0%
Extension du Réseau LGV	454	63%	890	74%
Développement du réseau classique	359	63%	791	75%
Opérations pour tiers	32	100%	25	100%
Divers	47	4%	51	12%
TOTAL	1 642	34%	2 488	50%
Subventions	552		1 233	
Dépenses sur fonds propres	1 090		1 255	

Source : Ministère des transports.

N° 1112 tome XIII : Avis de M. François-Michel Gonnot sur le projet de loi de finances pour 2004 – Equipement et transports terrestres