

LOI DE FINANCE 2010

Budget TRANSPORT

Où sont les MILLIARDS tant annoncés ?

Les clips vidéo ne masquent pas la vérité des prix !

Plan de régénération du réseau ferroviaire : « l'Etat s'engage : 13 milliards » ; plan de relance face à la crise : « l'Etat agit et investit sur les infrastructures stratégiques : 4 milliards dont 870 millions dans le transport » ; plan fret d'avenir : « l'Etat s'engage : 7 milliards »... Entre janvier 2008 et cet automne 2009, une propagande à couper le souffle a envahi presse écrite et télévisuelle. L'aire de la rupture dans la politique des transports avait enfin sonnée. Cet affichage et matraquage communicatif manipulateur ne résiste pas une seconde à la réalité du budget 2010 :

Moins 3% sur 2009. Et pan ! Les budgets transports devaient être verts, ils sont noirs !

C'est un recul considérable de l'intervention publique dans un secteur affirmé comme stratégique face au réchauffement climatique !

Le budget baisse de 137,7 M€ alors même qu'il recourt plus fortement aux ressources extrabudgétaires (taxes, redevances, péages...)

Effets du plan de relance

Le choix politique de conforter, pour faire face à la crise, la prédominance financière a lui-même réduit la portée des ressources supplémentaires du Plan de relance de l'économie. La loi de finance le démontre, ce dernier se limite bien à quelques accélérations de projets déjà engagés, 2010 solde à hauteur de 371M€ les financements des opérations débutés en 2009 au titre du programme exceptionnel d'investissement public, soit :

- 180M€ entretien et modernisation des itinéraires routiers ;
- 50M€ régénération du réseau ferré en Midi Pyrénées, Auvergne, PACA Aquitaine Limousin ;
- 50 M€ opérations des contrats de projets ferroviaires ;
- 31M€ acquisitions foncières et travaux préparatoires des grands projets ferroviaires et fluviaux ;
- 50M€ voies navigables ;
- 10M€ entretien portuaire.

Pour un plan de relance affiché avec la grande priorité en faveur des transports durables, c'est bien petit ! Tout petit même en comparaison des 12 milliards de suppression de la taxe professionnelle, des 15 milliards du bouclier fiscal et aux 42,5 milliards que les financiers vont empocher au titre des intérêts de la dette de l'Etat. A ceux là le pactole, à l'intérêt général les miettes et la dette !

Les moyens d'action du ministère anéantis

Les Grenelles et les lois qui en ont découlés devaient fixer la marche à suivre, en fait c'est la RGPP et la réforme de l'Etat qui dictent la loi.

L'Etat jette la caisse à outils indispensable à la mise en œuvre des décisions de réorientation du système de transport fortement annoncées et médiatisées comme une excellence de démocratie. L'absence de volonté pour se donner les moyens de mettre en œuvre les engagements est criante.

Après 1 400 suppressions d'emplois en 2009 dans le ministère, ce sont 1294 en 2010. Les plafonds passent de 69 169 équivalents temps plein à 66 224 prenant appui sur de nouveaux transferts aux départements et l'abandon au privé de l'ingénierie publique, qui sera restreinte aux seules petites communes.

Caractère multimodal « intégré » confirmé mais sans ressources pérennes.

Signe important en faveur de l'arrêt des concurrences, y compris budgétaires, entre les modes de transport, après 2009, 2010 confirme cette traduction multimodale intégrée positive. Le budget regroupe tous les indicateurs et financements du secteur en faveur des infrastructures routières, ferroviaires, fluviales et maritimes. Reste tout de même l'absence de lisibilité intégrale sur les aides et défiscalisations aux entreprises de transport routier. Ce qui apparaît fait ressortir au minimum à 803 M€ pour 2010 (hors exonérations cotis sociales) soit + 69 M€ sur 2009.

D'où un budget en dehors de la réalité des besoins pour répondre à l'ambition comme aux obligations.

L'agence de financement des infrastructures de France (AFITF)

Crédits stables à 2332 M€ mais annoncés en perte de vitesse sans disposer encore du fléchage de l'éco-taxe poids lourds effective en 2011 (?).

L'AFITF bénéficie d'une subvention budgétaire de l'Etat de 980 M€, elle était de 1200 M€ en 2009, cette subvention est donc inférieure de 220 M€. Elle est diminuée des dépenses transférées aux régions, des engagements pour le fret ferroviaire et des avances 2009 dans le cadre du plan de relance. Ses principales contributions financières portent sur le programme LGV, le transport en commun en site propre, la régénération ferroviaire et routière, le fret innovant et les premiers travaux du canal Seine-Nord.

Infrastructures routières

1,035 Mds y sont consacrés, 635M€ de l'AFITF et 400 de fonds de concours des collectivités locales.

L'Etat tient ses engagements de limiter son concours à la finalisation des ex contrats de plans et de ne pas accroître les capacités routières dans la logique de report modal.

En revanche, le budget affiche une baisse globale des crédits d'entretien et d'exploitation du réseau de 232,6 M€ malgré une dégradation avérée.

Fluvial

La dotation annuelle à VNF passe à **58,9 M€** dont 54 sont destinés aux investissements soit +4 M€ sur 2009.

Soutien au report modal, Transport combiné

- **ferroviaire : 35.6 M€** (29 en 2009), dont 7,5 au titre de l'autoroute ferroviaire, mais cette subvention intègre les 8 M€ annoncés au titre de l'engagement national fret ferroviaire ! **Le gouvernement peut toujours faire un tapage médiatique, qu'il fait d'ailleurs payer à la SNCF, on est très loin des 90 M€ consacrés annuellement entre 1999 et 2002 et qu'il a massacrés depuis ;**
- **Fluvial et maritime : 10M€** dont 800 000€ d'aides à la batellerie.

Ports maritimes.

Hausse des crédits de 6 M€ dans le cadre du plan de relance des Grands Ports Maritimes prévue à hauteur de 175M€ sur 5 ans.

Aérien

55M€ pour participation de l'Etat au projet (concession) du nouvel aéroport de Notre Dames des Landes.

24,7 M€ (idem 2009) pour le financement des lignes d'aménagement du territoire.

Tarifs sociaux

La contribution est maintenue à 73 M€. A noter que la loi de finance, elle-même, dit être obligée à ce maintien vu le « tollé » provoqué en 2009 pour avoir tenté de la supprimer, mais elle s'exerce à expliquer que les tarifs commerciaux SNCF érodent la pertinence.

Sécurité et affaires maritimes

Stable à 135 M€, modernisation des Centres Régionaux Opérationnels de Secours et de Sécurité.

Budget annexe de l'aviation civile

En augmentation de 2% à 1,905 Mds par prévision de croissance de trafics (effet sur les taxes). Mais réduction des moyens de contrôle, d'exploitation et des investissements : moins 40M€ et suppression de 188 emplois (etp) par mesures d'économies (RGPP).

Transports en commun en site propre

800M€ de participation de l'Etat pour 50 appels à projets de tram et bus, ce qui va représenter une contribution de 15 à 20 %.

Concours de l'Etat à RFF

Diminution de la subvention de 75 M€ et Compensation par ressources extra budgétaires: péages ferroviaires et cessions supplémentaires.

Le contrat de performance entre Etat et RFF 2008-2012 demande des gains de productivité accrus et l'augmentation des péages en fonction du type de circulation.

Les concours budgétaires, depuis 2009, se veulent « *attachés à l'utilisation du réseau par différents types de services pour lesquels les redevances ne couvrent pas les coûts d'infrastructure* ». **Leur cumul s'élève à 2,653 Mds€ pour 2010 soit + 212,5 M€.**

Là encore, le gouvernement qui s'affiche comme le bon élève pro ferroviaire est pris au piège de sa propagande, ses engagements « massifs » ne résistent pas à la réalité. 2,653 Mds€ c'est quasiment l'identique de 2007 (2,640), déjà pas de quoi pavoiser ! Mais, faut il rappeler qu'en 2002, la dotation au système ferroviaire plafonnait à 3,044 Mds€, soit une différence avec 2010 de 391 M€. Or, la part modale du fret ferroviaire s'est écroulée depuis, chacun le sait

EN CONCLUSION

Le budget 2010 est à des années lumières des besoins et en décalage criant avec la puissance des affirmations grenéliennes.

Le gouvernement reprend d'une main ce qu'il dit donner de l'autre, telle une politique de gribouille.

Les choix à contre sens pour faire face à la crise pèsent sur les ressources, réduisent et compliquent les perspectives de crédit et même de PPP, ce qui va percuter les réalisations de grands projets d'infrastructures.

La création d'un pôle financier public et une réforme globale, socialement juste, de la fiscalité, s'imposent si la France veut s'engager résolument vers une politique de développement durable. Dépasser les effets d'annonce et construire un nouveau modèle économique commence par réorienter l'utilisation de l'argent (et il y en a !) en faveur de l'intérêt général. La loi Grenelle 1 a posée, en partie, les bases d'une réorientation, les actes en conséquence ne suivent pas. Les faibles signes qui peuvent être observés sont même socialement injustes, car leur financement repose sur l'usager individuel. Cette philosophie acte des choix en faveur de cadeaux aux patrons : tout le plaisir est pour eux !