

UNION INTERFEDERALE DES TRANSPORTS

« BUDGET DES TRANSPORTS 2005 : LE BUDGET DES MASCARADES »

Ce projet de loi de finances 2005 partie Transports-Equipement confirme sans surprise les choix généraux, du gouvernement RAFFARIN et du Ministre des finances SARKOSY, marqués par l'injustice et par des procédés de cavalerie budgétaire permettant des affichages médiatiques en décalage avec la réalité.

UN BUDGET VOLONTAIREMENT OPAQUE

La grande nouveauté consiste à un affichage qui évite toute comparaison avec le budget 2004, afin de créer les conditions d'un message d'évolution positive.

En effet, le Ministère des Transports articule sa présentation et son discours sur « les moyens 2005 », dans lesquels il incorpore le report des sommes budgétisées 2004 et inutilisées par suite d'investissements et grands travaux qu'il a œuvré à retarder. Cette mascarade qui obère toute comparaison directe et parlante entre la loi de finances 2004 et ce projet 2005, lui permet d'annoncer : « une stabilisation de ses moyens ». Il affiche et compare des moyens de paiement 2005 avec un projet de loi 2004, ce qui est par définition incomparable.

Personne ne peut être dupe devant cette manipulation !

UN BUDGET EN REALITE EN REGRESSION

A y regarder de près, ce budget dans le prolongement du recul de 4,2% opéré en 2004 régresse selon les chiffres affichés de 2,48% d'autant plus qu'il masque une bonne part des responsabilités transférées aux collectivités notamment les régions. Si on enlève les moyens prévisionnels de l'AFITF ⁽¹⁾ on atteint une baisse de 5,5% !

C'est la confirmation d'une logique de dumping social politiquement organisée et soutenue. C'est l'asphyxie du service public, réduisant les moyens d'intervention, de maîtrise et de contrôle de l'Etat. Il y aura une sacrée fracture entre les annonces et les actes concrets vécus par les populations dont les salariés du secteur.

UN BUDGET LIBERAL QUI EST CELUI DU CIADT ⁽²⁾ ET DE LA DECENTRALISATION

La loi de finances 2004 entérinée à l'automne 2003, avait déjà marqué une inversion de la politique des transports, mais la grosse décision formalisant les choix politiques est

intervenue avec le CIADT le 18 décembre 2003. Le budget 2005 est le premier intervenant dans ce cadre, comme il est le premier en aval de la loi de décentralisation adoptée, à la faveur du 49-3, le 13 août dernier. Il est marqué par :

- les notions de compétitivité des territoires ;
- les modifications des relations contractuelles entre l'Etat et les régions ;
- l'engagement d'une stratégie nationale à la seule faveur des grandes métropoles ;
- des choix pro-routiers et extrêmement pro-patronaux pour ce mode une fois le vernis médiatique gratté ;
- des choix de financements conçus autour de l'idée de faire payer l'usager et qui consacrent les Partenariats Publics-Privés (PPP) laminant les capacités de maîtrise publique et les valeurs solidaires du service public ;
- la recherche sacrifiée.

UNE TRADUCTION EN CHIFFRES ELOQUANTE A LA LUMIERE DE QUELQUES EXEMPLES

Le budget Aménagement du Territoire est réduit de 6,9% quand celui des investissements routiers est accru de 21,3%. La dotation pour le transport terrestre et maritime est présentée en hausse de 5% mais le domaine sécurité et affaires maritimes est lui réduit de 4,1%. Le passif financier ferroviaire est lui présenté stable (0% à 1477 M€) mais la contribution aux charges d'infrastructures est un recul de 85 M€ soit -6,39%. Cette stabilité « médiatique » est justifiée par « l'avancée supplémentaire » (selon le gouvernement) de la hausse des péages qui compense.

Le transport aérien, dont les crédits présentés sont ceux du FIATA (Fonds d'Intervention pour les Aéroports et le Transport Aérien) liés aux dessertes d'aménagement du territoire, est affiché à -9,7%.

Les subventions aux lignes aériennes d'aménagement du territoire passent de 28 M€ à 21,5 M€ mais est-il précisé : « les dépenses qui créent péréquation sont directement inscrites sur le budget général de l'Etat ».

L'enveloppe à destination de Réseau Ferré de France destinée à la régénération et à la modernisation est maintenue à 900 M€ mais il n'y a plus de dotation destinée à alléger la gestion de la dette (800 M€ en 2004) et aucun crédit au financement du service annexe d'amortissement (677,2 M€ en 2004) n'apparaît.

Le transport combiné, multimodal et alternatif par définition au tout routier, recevait en 2004 32 M€ de subventions dont 8 pour Modalhor, il se contentera de

⁽¹⁾ Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France.

⁽²⁾ Comité Interministériel d'Aménagement et développement du Territoire.

9 au total uniquement consacrés aux investissements de terminaux qui d'ailleurs étaient déjà ceux budgétisés en 2004 et la recherche dans les transports est réduite de 12,4 %. Il n'y a plus d'aide à l'exploitation du combiné (24 M€ en 2004) de même que toute subvention aux transports en commun en site propre et aux plans de déplacements urbains est absente, consacrant le désengagement sur les transports collectifs.

Le fluvial voit son budget ramené de 70 à 50 M€ qui seraient pérennisés sur 3 ans.

Enfin, dans ce budget n'apparaît plus a priori la dotation SNCF aux tarifs sociaux (billets congés payés, de familles nombreuses, ...) c'est là, si confirmation, une atteinte considérable à la cohésion sociale dans le pays.

SUR LA NOTION DE SERVICE PUBLIC

Elle ne figure plus dans la présentation budgétaire, à l'exception de la conférence de presse du Ministre : « Un service public engagé dans une logique de résultats et de performance » qui de plus la réduit à la seule activité du Ministère.

SUR LA JUSTIFICATION DES CHOIX DE TRANSPORT LIÉS AUX QUESTIONS ENVIRONNEMENTALES

L'action en faveur du développement durable y est réduite à la seule « conduite apaisée » des automobilistes.

SUR LES CONTRATS DE PLAN ETAT/REGIONS

Le budget affirme tout de même la volonté de conduire à leur terme ceux contractualisés (2000/2006) pondérant ainsi les décisions du CIADT et les intentions lors du débat décentralisation. Reste que le retard pris fait que seuls 44% du programme routier et 27% de celui du ferroviaire sont engagés et que la faiblesse réelle des financements projetés laisse supposer la seule poursuite des projets mis en chantier.

SUR LA CONTINUITÉ TERRITORIALE

Désormais, y compris en matière de transport, l'Outre-mer et la Corse sont respectivement au budget du secrétariat d'Etat à l'Outre-mer et du Ministère de l'Intérieur.

SUR L'AGENCE DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS FRANÇAISES (AFITF) ET LA METHODE DE FINANCEMENT

635 M€ sont alloués en prévisionnel à cette agence, mais le budget lui dicte l'usage et sa répartition.

→ Infrastructures routières : 187 M€

→ Fluvial, Ferroviaire et Maritime : 448 M€.

Sur ces 448 M€, seront financées les défiscalisations et exonérations à 100% des charges des armateurs dans le cadre des autoroutes de la Mer. Ce qui est loin d'être une infrastructure.

Le gouvernement ose de la formule « 75% du budget 2005 est consacré aux modes alternatifs ». C'est faux!

C'est 75% du budget de l'AFITF aux recettes seulement prévisionnelles puisque, abandonnées par les redevances domaniales et les dividendes versées par les autoroutes.

635 M€ c'est peu et 75% de peu ça fait très peu !

Bien conscient de cela, le budget avoue que les « 20 Mds nécessaires aux travaux annoncés » : seront mobilisés grâce aux partenaires privés et publics territoriaux et communautaires.

LA METHODE POUR FAIRE PAYER L'USAGER

Dans sa logique, pour abonder le budget de l'AFITF, le gouvernement doit développer le transport routier à péage !!

Sur le ferroviaire, il augmente les péages d'usage de l'infrastructure qui inévitablement se répercutent sur le prix payé par l'utilisateur et il se félicite d'augmenter ainsi les moyens de RFF.

Sur le fluvial, via l'élévation du niveau de taxe hydraulique (payée par les utilisateurs d'ouvrages hydrauliques et pour une bonne part répercutée sur le prix du kw/h), l'Etat se glorifie d'accroître ainsi les moyens de VNF. Globalement le budget, se félicite de ces options permettant d'alléger les charges du contribuable en faisant enfin payer concrètement le réel usager. Sauf qu'il y a là, la disparition des valeurs de solidarité fondement d'une collectivité et du service public.

En conclusion : UN BUDGET QUI VALIDE NOTRE EXIGENCE D'UNE AUTRE FISCALITE ET D'UN VERITABLE DEBAT NATIONAL

Ce budget ne permet pas de répondre aux aspirations des citoyens y compris environnementales. Il renvoie une bonne part des financements sur les collectivités locales singulièrement les régions. Il trace une perspective diamétralement opposée à son affichage médiatique. Il est la marque d'un refus clair de prendre une part des richesses et d'orienter leur utilisation vers la satisfaction des besoins de transports. Associée à d'autre choix, c'est une autre fiscalité qui est nécessaire, faite de mesures ambitieuses pour plus de solidarité, de justice, d'efficacité économique, de péréquation et non de réponses au cahier revendicatif du MEDEF. Un budget qui donne du sens à l'action inter fédérale transport du 6 au 10 décembre 2004.

