

## **Partie V**

# **Les transferts de l'État et des collectivités locales**



## V . 1 – LES RECETTES DES ADMINISTRATIONS LIÉES AUX TRANSPORTS

En 2004, les recettes des administrations publiques françaises liées aux transports sont de nouveau en hausse, après une année de fort ralentissement. Leur montant s'est élevé à près de 35,7 milliards d'euros versement transport compris, mais hors fiscalité générale. Avec 25,6 milliards d'euros, et plus de 80 % des recettes hors versement transport, la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) demeure la principale ressource fiscale de l'État liée aux transports. En 2004, elle augmente de 2,6 % suite au relèvement du taux sur le gazole.

### Evolution des recettes des administrations liées aux transports en 2004

#### Les recettes liées aux transports retrouvent leur niveau de 1999

Les activités de transport sont à l'origine d'une part importante des recettes des budgets des administrations centrales et locales. En 2004, ces recettes ont atteint près de 31 milliards d'euros, hors versement transport (VT) (4,8 milliards) et hors fiscalité générale (TVA et impôts sur les sociétés), contre 30 milliards d'euros l'année précédente (tableau V 1.1).

Comme les années précédentes, plus de 85 % des recettes fiscales (hors VT), soient 30,5 milliards d'euros, proviennent de l'utilisation de transports routiers, à titre personnel ou professionnel, et 13,4 % du versement transport. Les 1,3 % restant sont des taxes liées à l'utilisation des voies navigables et aux activités aériennes.

Dans un contexte de reprise économique, les recettes s'accroissent de près de 2,6 %, retrouvant ainsi leur niveau record atteint en 1999, en euros courants.

**Tableau V 1.1**  
Evolution des recettes des administrations publiques liées à l'activité transport

*en millions d'euros courants (HTVAD)*

	2000	2001	2002	2003	2004
- Route (hors TIPP)	4 483,3	4 522,2	4 611,8	4 758,5	4 822,9
- Voie navigable	104,0	107,0	113,0	112,0	111,0
- Aviation civile	274,8	267,0	276,6	286,8	349,6
- TIPP <sup>(1)</sup>	25 124,0	24 000,0	24 972,0	24 985,0	25 640,0
<b>Total (hors Versement Transport)</b>	<b>29 986,1</b>	<b>28 896,2</b>	<b>29 973,4</b>	<b>30 142,2</b>	<b>30 923,5</b>
Versement Transport <sup>(2)</sup>	3 831,8	4 024,6	4 249,1	4 472,0	4 778,1
<b>Ensemble</b>	<b>33 817,9</b>	<b>32 920,8</b>	<b>34 222,4</b>	<b>34 614,2</b>	<b>35 701,6</b>

Sources : Insee, DGDP, Certu, DGAC, STIF, VNF

<sup>(1)</sup> Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers.

<sup>(2)</sup> Estimation pour 2004

Depuis 1999, les recettes liées aux transports ont enregistré deux reculs : en 2000 et 2001. Ces diminutions, qui s'inscrivaient en rupture avec une longue série de hausses, n'avaient pas les mêmes causes. L'année 2000 avait, en effet, été marquée par la suppression de la vignette automobile pour les particuliers, privant ainsi les départements d'une ressource de plus de 1,5 milliard d'euros. En 2001, la contraction des recettes était due à la diminution des recettes perçues au titre de la taxe intérieure sur les

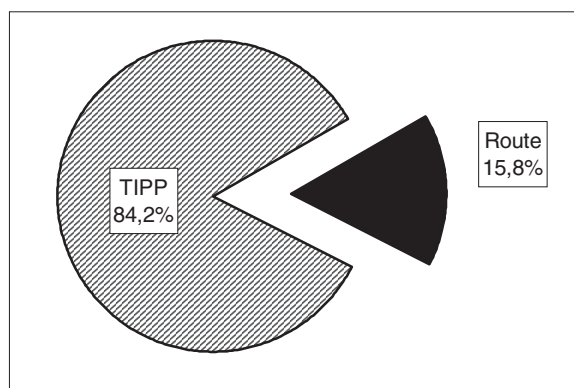
produits pétroliers (TIPP) suite à l'instauration de la TIPP flottante en octobre 2000. L'Etat avait pourtant perçu une nouvelle recette, en 2001, provenant des sociétés d'autoroutes. Soumises à la TVA de droit commun à compter du premier janvier, et ayant obtenu un allongement des durées de concession en contrepartie de la suppression de l'adossement, elles ont, en effet, été amenées à verser des dividendes à leurs actionnaires, établissements du domaine public pour plus de 98 % d'entre eux, du moins en ce qui concerne les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes. En 2002, malgré un contexte de ralentissement économique général, l'ensemble des recettes liées aux transports a recommencé à croître, notamment celles relatives à la TIPP (+ 4,1 %). Cette forte progression s'expliquait par la suppression de la TIPP flottante et la reprise de la circulation routière (+ 3,7 %). En 2003, la circulation s'est fortement ralentie, les rentrées fiscales de la TIPP ont stagné, conduisant par là-même à un fort ralentissement des recettes liées aux transports.

### Les recettes de la route (hors TIPP) en ralentissement en 2004

Parmi les 30,5 milliards d'euros de recettes fiscales liées à l'utilisation de la route, hors transports collectifs urbains, plus de 84 % proviennent de la TIPP et 15,8 % sont des taxes sur des activités liées directement à l'utilisation de la route<sup>1</sup>. (graphique V 1.1).

Graphique V 1.1

Origines des recettes fiscales liées aux transports par la route, en 2004  
(hors versement transport)



Sources : Insee, DGDP

Ces dernières ont augmenté en 2004 de 1,4 %, toutefois moins rapidement que l'année précédente. En 2003, elles s'étaient en effet accrues de 3,2 % en raison de la très forte progression du produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation (+ 82 %), conséquences du renforcement des contrôles routiers dans le cadre de la politique de la sécurité routière. En 2004, cette recette fiscale s'accroît de 33 %, en ralentissement. Hors TIPP, elle demeure encore, même moins fortement, la composante principale qui tire l'augmentation des recettes liées à la route. Les dividendes des sociétés d'autoroutes sont également en forte augmentation en 2004 puisqu'ils ont plus que doublé par rapport à l'année précédente. Les dividendes distribués atteignent, en effet, 137 millions d'euros contre 65 millions en 2003. Cette forte hausse est imputable au fait qu'en 2003, la SANEF (Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France) n'avait pas versé de dividendes à ses actionnaires. En outre, les sociétés ASF (Autoroutes du Sud de la France) et APRR (Autoroutes Paris-Rhin-Rhône) versent, en 2004, 30 % de dividendes supplémentaires par rapport à 2003. Les redevances domaniales ainsi que la taxe sur l'aménagement du territoire ont augmenté respectivement de 2,6 % et 3,4 %.

En revanche, la taxe à l'essieu, les certificats d'immatriculation, la vignette automobile ainsi que la taxe sur les contrats d'assurance rapportent moins de recettes qu'en 2003.

<sup>1</sup> Non pris en compte dans les recettes de l'Etat répertoriées dans cette partie, car relevant de la fiscalité générale, les impôts payés au titre de l'impôt sur le résultat des sociétés concessionnaires d'autoroutes se sont élevés à 449 millions d'euros en 2004, en augmentation de 29,2 % par rapport à 2003 et de 47,9 % par rapport à 2002.

### Le produit de la taxe de l'aviation civile progresse à un rythme exceptionnellement élevé

Avec une hausse de 22 %, le produit de la taxe de l'aviation civile augmente à un rythme particulièrement élevé en 2004, supérieur aux prévisions budgétaires. Payée par les entreprises de transport aérien public, cette taxe est assise sur le nombre de passagers et sur la masse courrier embarqués en France. La forte hausse de son produit en 2004 résulte de la reprise du trafic aérien plus importante que ce qui était prévu initialement et de l'augmentation des tarifs unitaires. L'accroissement, exceptionnellement élevé (+ 80 %), du produit affecté au Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA) résulte de la modification des taux de partage de cette taxe entre le Budget annexe de l'aviation civile (BAAC) et le FIATA, au profit de ce dernier, afin de lui permettre de financer la dotation de continuité territoriale (30 millions d'euros) instaurée par la loi de programme pour l'outre-mer du 21 juillet 2003.

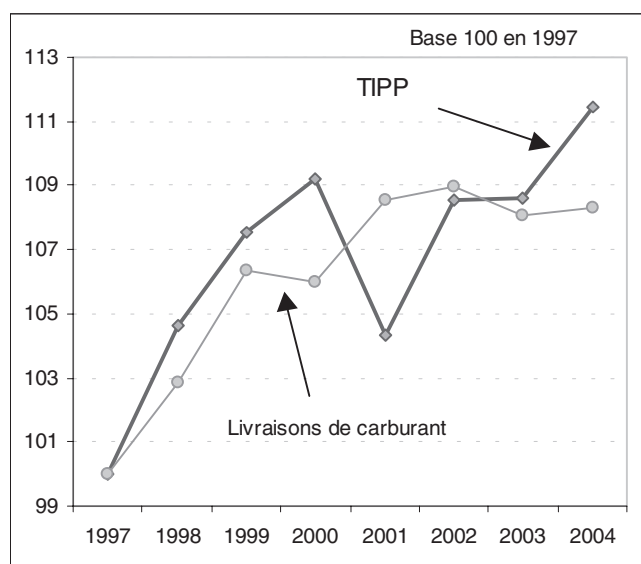
Les taxes sur la navigation intérieure sont, en revanche, stables pour la deuxième année consécutive.

### Les recettes de la TIPP en hausse de 2,6 % tandis que la consommation de carburants reste quasi-stable

En France, les carburants sont soumis pour l'essentiel à deux taxes : la taxe intérieure sur la consommation des produits pétroliers (TIPP), spécifique aux produits pétroliers, et la taxe sur la valeur ajoutée, qui s'applique à l'ensemble de la production. La TIPP est fixée annuellement par décret en fonction des quantités, et est donc, sauf circonstances exceptionnelles (TIPP flottante d'octobre 2000 à juillet 2002), totalement indépendante des prix. La TVA (19,6 % du prix, TIPP comprise) est proportionnelle au prix. Ainsi, à consommation égale, lorsque le prix des carburants s'accroît comme, c'est le cas en 2004, le produit de la TIPP ne varie pas alors que celui de la TVA augmente.

La TIPP sur les carburants constitue pour les administrations publiques, la première ressource fiscale liée aux transports. En 2004, elle a rapporté plus de 25,6 milliards d'euros, soit 2,6 % de plus qu'en 2003. Dans le même temps, la circulation des véhicules progresse globalement de 0,5 %, avec une stabilité pour la circulation des véhicules particuliers et une augmentation de près de 5 % pour les poids lourds (voir sur la circulation la partie II.2 de ce rapport).

**Graphique V 1.2**  
Evolutions comparées des livraisons de carburant et des recettes de la TIPP



Sources : Insee, DAEI/SESP

L'augmentation bien plus rapide des recettes de la TIPP que de la consommation de carburant s'explique par la forte hausse de la TIPP par litre sur le gazole en 2004 (graphique V 1.3). En effet, le montant annuel moyen de la taxe s'accroît de plus de 6 %; il reste stable pour les autres carburants (tableau V 1.2).

**Tableau V 1.2**  
**Montant annuel moyen de la TIPP par type de carburant**
*niveaux en euros/hl, évolution en %*

	2000	2001	2002	2003	2004	variation 04/03
Super Carburant	63,52	62,15	63,05	63,96	63,96	0,0%
Gazole	38,67	37,44	38,32	39,19	41,69	6,4%
Super SP95	58,47	57,17	58,06	58,92	58,93	0,0%
Super SP98	58,48	57,17	58,06	58,92	58,92	0,0%
GPLc	6,93	5,99	6,18	6,00	5,99	-0,1%

Sources : Minefi, DAEI/SESP

L'augmentation de la seule taxe sur le gazole a un impact à la hausse sur les recettes de la TIPP d'autant plus fort que presque 70 % du carburant acheté en France en 2004 est du gazole. Tandis que les achats d'essence sur le territoire français se contractent d'environ 5 %, à niveau de taxe inchangé, ceux de gazole progressent d'un peu plus de 2 %, générant ainsi 2,6 % de recettes supplémentaires.

Les recettes perçues au titre de la TIPP sont toujours affichées nettes des remboursements aux professionnels. Parmi ces professionnels, les entreprises de transport routier de marchandises et de voyageurs bénéficient d'un régime de taxation spécifique au carburant consommé à des fins professionnelles. Ce régime concerne toute entreprise établie en France ou dans un autre État membre de la Communauté et en mesure de démontrer qu'elle a acquis du gazole sur le territoire métropolitain pour la consommation de ses véhicules de 7,5 tonnes et plus. La différenciation fiscale en faveur de ces entreprises est obtenue grâce au remboursement partiel de la TIPP. En 2004, les taux de remboursement sont annuels mais alors qu'ils sont calculés dans la limite d'un volume de consommation par véhicule éligible au premier semestre, ils sont « déplaçonnés » au second. En 2004, les remboursements sont de 3,69 euro par hectolitre pour les transporteurs de marchandises et de 2,13 euro par hectolitre pour les transporteurs de voyageurs. L'Insee estime que les entreprises de transports routiers, marchandises et voyageurs, ont reçu 276 millions d'euros en 2004 au titre du remboursement partiel de la TIPP.

En matière de fiscalité, la France est l'un des pays de l'Union européenne à 15, où les taux d'accise sur les carburants sont parmi les plus élevés : cinquième pour l'essence sans plomb, troisième pour le gazole non professionnel et le super carburant (tableau V 1.3).

**Tableau V 1.3**  
**Montant des taxes sur les produits pétroliers (France = TIPP) et taux de TVA en 2004 dans les pays de l'Union européenne <sup>(1)</sup>**
*niveaux en euros/hl, taux en %*

	sans plomb	gazole	super carburant	taux de TVA en %
<b>Allemagne</b>	65,43	48,15	//	16,0
<b>Autriche</b>	42,47	31,72	//	20,0
<b>Belgique</b>	54,52	33,75	//	21,0
<b>Danemark</b>	54,71	38,19	//	25,0
<b>Espagne</b>	40,09	30,72	43,21	16,0
<b>Finlande</b>	59,73	36,46	//	22,0
<b>France</b>	<b>58,92</b>	<b>41,69</b>	<b>63,96</b>	<b>19,6</b>
<b>Grèce</b>	30,15	25,27	34,44	18,0
<b>Irlande</b>	44,27	37,17	//	21,0
<b>Italie</b>	55,86	41,51	//	20,0
<b>Luxembourg</b>	44,21	28,13	//	12,0
<b>Pays-Bas</b>	66,49	40,25	66,37	19,0
<b>Portugal</b>	52,20	32,29	53,00	19,0
<b>Royaume-Uni</b>	69,49	69,29	71,31	17,5
<b>Suède</b>	52,51	37,44	//	25,0
<b>UE à 15*</b>	<b>52,74</b>	<b>38,19</b>	<b>55,38</b>	<b>19,41</b>

Sources : Minefi, DAEI/SESP, mai 2005

<sup>(1)</sup> Ne sont pris en compte que les pays de l'UE avant l'élargissement, le 1<sup>er</sup> mai 2004, aux dix nouveaux membres

\* Moyenne arithmétique simple

La TIPP sur les carburants sans plomb est supérieure de 6,2 centimes d'euro à la moyenne arithmétique simple des montants d'accises pratiqués par les pays membres de l'Union à 15. La différence est de 4,4 centimes d'euro pour le gazole et de 8,6 pour le supercarburant.

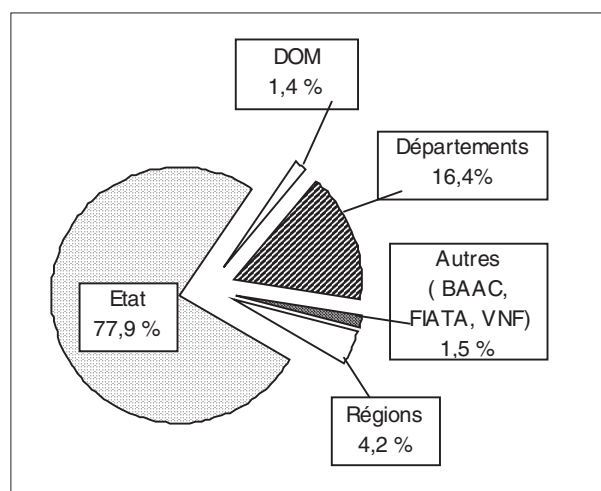
En revanche, la France se retrouve au milieu du classement des pays de l'UE à 15 pour le taux de TVA.

## L'affectation budgétaire des recettes liées aux transports en 2004

Les recettes issues des transports, hors versement transport et hors impôts considérés comme non spécifiques aux transports (impôts sur les bénéfices des sociétés et TVA), ont été affectées à hauteur de 77,9 % au budget général de l'Etat, de 16,4 % aux départements, d'un peu plus de 4,2 % aux régions et de 1,4 % aux DOM pour financer le Fonds d'Investissement Routier et des Transports (graphique V 1.3 ; tableau V 1.3). Le solde se répartit entre le budget annexe de l'aviation civile et celui de Voies navigables de France.

Graphique V 1.3

Répartition des recettes liées aux transports suivant leur affectation en 2004 (hors VT)



Sources : Insee, DGDP, Certu, DGAC, STIF, VNF

Alors que cette répartition était relativement stable depuis plusieurs années, l'Etat percevant plus de 85 % des recettes, elle est sensiblement modifiée en 2004. Depuis la suppression de la vignette en 2001, les départements encaissaient peu de recettes fiscales liées aux transports. En 2004, ils en deviennent le deuxième bénéficiaire. En effet, la loi du 18 décembre 2003 a prévu le transfert aux départements, au 1er janvier 2004, de la compétence relative au revenu minimum d'insertion (RMI). Le financement de ce transfert de compétence s'accompagne de l'attribution d'une part de la TIPP aux départements (tableau V 1.4). Cette opération a toutefois débuté dès décembre 2003, pour permettre le paiement du RMI de janvier 2004.

Par ailleurs, jusqu'en 2003, la taxe sur contrats d'assurance automobile, la taxe sur véhicules de tourisme des sociétés ainsi que la taxe générale sur les activités polluantes étaient affectées à la Sécurité sociale, plus précisément au FOREC (Fonds pour la réduction des cotisations sociales). Or, en 2004 ce fonds a été supprimé : l'Etat a non seulement repris ses missions, mais également ses sources de financement. La diminution des recettes liées aux transports pour l'Etat dû au transfert d'une partie de la TIPP aux départements est ainsi moins perceptible en raison de cette réallocation des ressources initialement perçues par le FOREC.

**Tableau V 1.4**  
**Affectation des recettes liées aux transports en 2004**
*en millions d'euros courants*

	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Route (hors TIPP)</b>	<b>4 483,3</b>	<b>4 522,2</b>	<b>4 611,8</b>	<b>4 758,5</b>	<b>4 822,9</b>
affectées à - Etat	1 337,2	1 240,2	1 182,8	1 354,5	3 389,9
- FITTVN <sup>(1)</sup>	425,1	-	-	-	-
- Régions	1 373,0	1 412,0	1 503,0	1 427,0	1 309,0
- Départements	539,0	249,0	205,0	148,0	124,0
- Sécurité sociale (FOREC <sup>(2)</sup> )	809,0	1 621,0	1 721,0	1 829,0	-
<b>Voies navigables</b>					
affectées à VNF <sup>(3)</sup>	<b>104,0</b>	<b>107,0</b>	<b>113,0</b>	<b>112,0</b>	<b>111,0</b>
<b>Aviation civile</b>	<b>274,8</b>	<b>267,0</b>	<b>276,6</b>	<b>286,8</b>	<b>349,6</b>
affectées au - BAAC <sup>(4)</sup>	220,0	223,0	207,4	220,4	230,4
- FIATA <sup>(5)</sup>	54,8	44,0	69,2	66,4	119,2
<b>TIPP (1)</b>	<b>25 124,0</b>	<b>24 000,0</b>	<b>24 972,0</b>	<b>24 985,0</b>	<b>25 640,0</b>
affectées à - Etat	24 267,0	23 038,0	23 842,0	23 621,0	20 263,0
- Départements (RMI)	-	-	-	391,0	4 941,0
- Sécurité sociale (FOREC)	408,0	510,0	641,0	487,0	-
- Départements d'Outre-Mer (FIRT <sup>(6)</sup> )	449,0	452,0	489,0	486,0	436,0
<b>Total (hors Versement Transport)</b>	<b>29 986,1</b>	<b>28 896,2</b>	<b>29 973,4</b>	<b>30 142,2</b>	<b>30 923,5</b>
Versement Transport *	3 831,8	4 024,6	4 249,1	4 472,0	4 778,1
<b>Ensemble</b>	<b>33 817,9</b>	<b>32 920,8</b>	<b>34 222,4</b>	<b>34 614,2</b>	<b>35 701,6</b>

Sources : Insee, DGDP, Certu, DGAC, STIF, VNF

<sup>(1)</sup> FITTVN : Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, compte d'affectation spéciale supprimé le 31/12/2000 dont les recettes ont été réaffectées au budget général

<sup>(2)</sup> FOREC : Fonds pour la réduction des cotisations sociales. Supprimé en 2004, ses missions et ses ressources ont été confiées à l'Etat

<sup>(3)</sup> VNF : Voies navigables de France

<sup>(4)</sup> BAAC : Budget annexe de l'aviation civile

<sup>(5)</sup> FIATA : Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien

<sup>(6)</sup> FIRT : Fonds d'Investissement Routier et des Transports

\* estimations pour 2004



## V . 2 - LES DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS CENTRALES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS

En 2004, les administrations centrales consacrent aux transports 15 milliards d'euros, soit 10 % de plus qu'en 2003. Les dépenses de fonctionnement (charges de retraite comprises) demeurent quasi stables (+ 0,8 %) tandis que les dépenses en capital s'accroissent fortement. Cette hausse résulte de la reprise, via de nouvelles lignes budgétaires, du versement de l'Etat destiné au désendettement de RFF qui s'était interrompu en 2003.

En 2004, les dépenses en transport des administrations publiques centrales<sup>1</sup> (APUC) s'élèvent à 15 milliards d'euros et sont en augmentation de 10 % par rapport à 2003 (tableau V 2.1). Parmi ces dépenses, 69 % sont destinées à financer des opérations de fonctionnement, les 30 % restants, des opérations en capital. Cette répartition évolue sensiblement, en faveur des dépenses en capital, puisque la part des dépenses de l'Etat destinées à l'investissement passe de 25 % en 2003 à 30 % en 2004.

**Tableau V 2.1**  
Les dépenses de transport des administrations centrales en 2004

en millions d'euros courants

	2001	2002	2003	2004
<b>Fonctionnement</b>	<b>10 304,5</b>	<b>10 048,4</b>	<b>10 248,6</b>	<b>10 326,4</b>
Route	1 579,8	1 621,5	1 702,2	1 718,1
dont CARCEPT + FONGECFA *	43,0	0,0	57,0	72,0
Fer	5 393,4	5 649,5	5 698,6	5 795,5
dont charges de retraites	2 223,0	0,0	2 316,0	2 431,0
Transports collectifs urbains	1 279,0	807,4	843,5	783,9
Autres	2 052,3	1 970,0	2 004,2	2 028,9
dont - voies navigables	447,4	472,6	457,9	464,4
- maritime	399,2	414,9	420,4	421,1
- aérien	509,6	485,5	502,2	514,3
<b>Capital</b>	<b>4 246,9</b>	<b>4 813,8</b>	<b>3 424,3</b>	<b>4 714,3</b>
Route	1 634,5	1 527,9	1 678,5	1 530,3
Fer	1 784,7	2 202,9	854,9	2 354,3
Transports collectifs urbains	38,0	22,1	72,1	33,3
autres	789,8	1 061,0	818,8	796,4
dont - voies navigables	151,4	117,5	152,2	127,4
- maritime	86,4	137,6	83,2	82,8
- aérien	199,1	267,3	308,3	348,0
<b>Total</b>	<b>14 551,4</b>	<b>14 862,2</b>	<b>13 672,9</b>	<b>15 040,8</b>
Route	3 214,3	3 149,4	3 380,7	3 248,4
Fer	7 178,0	7 852,4	6 553,5	8 149,8
Transports collectifs urbains	1 317,0	829,5	915,6	817,3
Autres	2 842,1	3 031,0	2 823,0	2 825,3
dont - voies navigables	598,8	590,1	610,1	591,9
- maritime	485,6	552,5	503,6	503,8
- aérien	708,8	752,8	810,5	862,2

Sources : DGPC, DAEI/SESP

\* CARCEPT : Caisse autonome de retraites complémentaires et de prévoyance du transport  
FONGECFA : Fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité

L'année précédente avait, en effet, été une année atypique, puisque la forte diminution des dépenses de l'Etat en transport résultait principalement du non-versement de la dotation en capital à RFF (répertoriée

<sup>1</sup> Les administrations publiques centrales comprennent l'État et les organismes divers d'administration centrale (ODAC) : chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA), institut du transport aérien (ITA), institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), société nationale de sauvetage en mer (SNSM) et voies navigables de France (VNF).

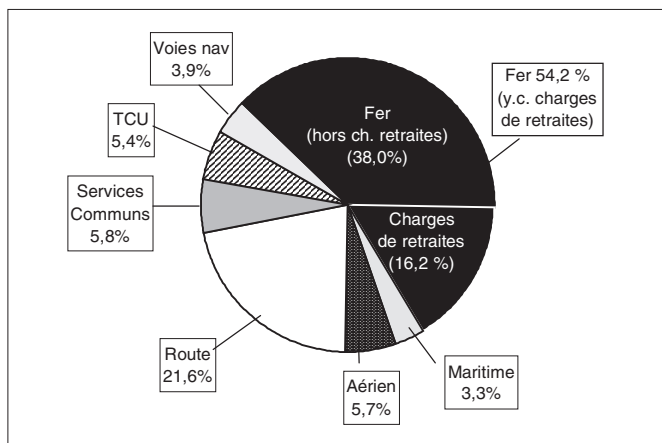
dans les dépenses en capital<sup>2</sup>). Les dépenses d'investissement de l'Etat s'étaient alors contractées de 30 %. En 2004, en remplacement de la dotation en capital désormais supprimée, deux lignes budgétaires nouvelles sont créées pour contribuer au désendettement de RFF. Les dépenses de l'Etat en capital augmentent ainsi de 38 %. Par ailleurs, à l'exception de l'aérien (+ 13 %), l'investissement des autres modes de transports est moins subventionné que l'année précédente.

En 2004, les dépenses de fonctionnement des APUC consacrées aux transports sont quasi stables pour la deuxième année consécutive (+ 0,8 % en 2004 après + 1,3 % en 2003). Elles avaient enregistré une hausse sensible en 2002 suite à la généralisation de la régionalisation du transport ferroviaire de voyageurs. En effet, l'Etat avait versé aux régions les aides jusqu'alors perçues par la SNCF pour son activité TER, mais il avait également abondé ce montant afin de permettre un renouvellement du matériel roulant<sup>3</sup>. Ces aides ont été reconduites en 2003 et 2004 (voir sur ce point la partie V 3).

L'ensemble des modes enregistre des progressions relativement modestes pour l'exploitation : + 0,9 % pour la route, + 1,7 % pour le fer, + 1,4 % pour les voies navigables, + 0,2 % pour maritime, + 2,4 % pour l'aérien. Seules les dépenses destinées au financement des opérations de fonctionnement des transports collectifs urbains (TCU) connaissent une diminution en 2004 (- 7 %). Exclusivement destinées au financement des TCU en Ile-de-France, elles sont composées d'une subvention à la région Ile-de-France, stable par rapport à 2003, et de concours publics versés au STIF (Syndicat des transporteurs d'Ile de France), en diminution de 10 % (voir sur ce point la partie V 3).

En 2004, le fer et la route bénéficient, à eux seuls, de près de 76 % du total des dépenses, de fonctionnement et de capital confondues : 54 % pour le fer (48 % en 2003) et 22 % pour la route (25 % en 2003) (graphique V 2.1). Cette répartition plus favorable au ferroviaire résulte de l'augmentation des dépenses en capital pour RFF.

**Graphique V 2.1**  
Répartition modale de l'ensemble des dépenses des administrations centrales en 2004



Sources : DGPC, DAEI/SESP

En outre, les dépenses de fonctionnement pour le fer s'accroissent plus rapidement que l'ensemble des dépenses de fonctionnement (+ 1,7 % contre + 0,8 %). Cette évolution résulte toutefois de la seule hausse, de 5 %, des contributions aux charges de retraites de la SNCF (2,4 milliards d'euros) : hors charges de retraite les dépenses de l'Etat pour le fonctionnement du fer enregistrent une légère diminution de 0,5 % et absorbent alors, moins de la moitié des dépenses des APUC (45,6 %).

Les transports collectifs urbains restent encore, en 2004, le troisième mode de transport à bénéficier de l'aide de l'Etat, puisqu'il y consacre plus de 22 % de ses aides directes.

Le solde de l'ensemble des dépenses des APUC pour les transports se répartit entre transport aérien (5,7 % après 5,9 % en 2003), transport maritime (3,3 % après 3,7 % en 2003), voies navigables (3,9 % après 4,5 % en 2003) et services communs non ventilés (5,8 % après 6,6 % en 2003).

<sup>2</sup>Le passage en base 2000 a conduit à une modification de traitement de certaines données : les contributions au désendettement des entreprises publiques de transport sont désormais répertoriées dans les dépenses en capital, alors qu'elles étaient considérées comme des dépenses de fonctionnement dans la base 95.

<sup>3</sup>La totalité de la compensation de l'Etat aux régions pour le transfert du service régional de voyageurs se trouve dans les dépenses de fonctionnement de l'Etat.

## V . 3 - LES TRANSFERTS FINANCIERS DES ADMINISTRATIONS À DESTINATION DES ÉTABLISSEMENTS ET DES ENTREPRISES PUBLICS DE TRANSPORT

En 2004, les versements publics vers RFF augmentent de 65 % en raison de la création de deux nouvelles lignes budgétaires destinées à compenser la suppression de la dotation en capital. Les transferts publics (hors charges de retraites et compensation des régimes spéciaux) perçus par la SNCF progressent de plus de 7 % en partie pour permettre à l'activité TER de faire face aux augmentations des péages ferroviaires intervenues en 2004. La RATP perçoit des administrations publiques plus de 1,9 milliard d'euros, dont plus de 50 % sous forme de contributions tarifaires. Les aides à destination de VNF, d'un montant global de 7 millions d'euros, continuent de diminuer, depuis plus de quatre ans. Ce désengagement progressif porte sur les investissements.

### Les transferts vers RFF

Le montant des versements effectués par les administrations publiques à RFF s'élève en 2004, à 3,6 milliards d'euros (tableau V 3.1). Cette somme est en hausse de plus de 1,4 milliard, soit plus de 65 % par rapport à l'année précédente. Les aides publiques avaient diminué de plus de 30 % en 2003 principalement en raison du non-versement de la dotation en capital cette année là.

Destinée à combler la dette initialement transférée à RFF lors de sa création en 1997, elle avait été fixée annuellement à 1 829 millions d'euros. La dotation en capital n'était pas budgétée, mais financée par un compte d'affectation spéciale (CAS) alimenté par le produit des privatisations. Ce mode de financement de la dette était donc dépendant de l'approvisionnement de ce CAS. A partir de 2001, les ressources de ce compte se sont révélées insuffisantes pour permettre le paiement intégral de la dotation en capital à RFF. Ainsi, en 2001, seuls 1 067 millions d'euros ont été versés. En 2002, RFF a reçu 600 millions au titre de 2002 ainsi que le solde de 2001, soit au total 1 362 millions d'euros. Enfin, en 2003, RFF n'a rien perçu, ni au titre de 2002, ni au titre de 2003.

C'est par une dotation budgétaire, pour palier le caractère aléatoire de ce mode de financement, que l'Etat contribue donc depuis 2004 au désendettement de RFF. En 2004, elle est de 800 millions d'euros. Toutefois, l'évolution croissante de la dette de RFF a incité à créer en 2004 une ligne budgétaire supplémentaire de subvention de régénération, afin de couvrir la totalité des investissements de renouvellement et de sécurité qui ne produisent pas de revenus futurs. Avant 2004, ces investissements augmentaient chaque année l'endettement de RFF. En 2004, RFF perçoit ainsi 665 millions d'euros à ce titre.

**Tableau V 3.1**  
Transferts des administrations publiques centrales et locales au profit de RFF

*en millions d'euros*

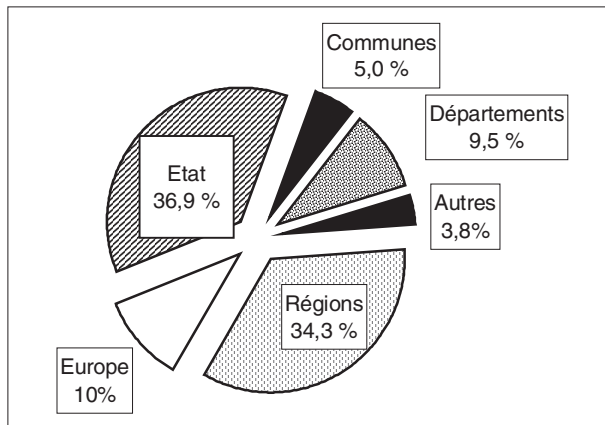
	2000	2001	2002	2003	2004
Contribution de l'État aux charges d'infrastructures	1 631	1 606	1 406	1 385	1 100
Dotation en capital	1 829	1 067	1 362	0	-
Contribution au désendettement					800
Subventions aux travaux de régénération					665
Subventions d'investissement	274	311	405	800	1 037
<i>dont subventions européennes</i>		48	54	29	108
<b>Total</b>	<b>3 735</b>	<b>2 984</b>	<b>3 173</b>	<b>2 186</b>	<b>3 602</b>

Source : RFF

Parallèlement, la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures se contracte de nouveau en 2004, de 20 %. Cette aide a pour but de limiter le déficit courant de RFF et de lui permettre de faire face aux coûts d'exploitation et d'entretien qu'il sous-traite à la SNCF. En 2004, comme en 2002, le recul de cette contribution est lié à l'augmentation des péages payés par les opérateurs à RFF.

Avec une hausse de 30 %, les financements publics destinés au financement des investissements nouveaux augmentent très fortement en 2004, pour la deuxième année consécutive. RFF perçoit ainsi, à ce titre, 1 037 millions d'euros de l'ensemble des subventions des administrations publiques, subventions européennes comprises. L'Etat verse 383 millions d'euros, environ le même montant qu'en 2003, soit 37 % de l'ensemble des subventions d'investissement perçues (graphique V 3.1). Le versement des régions s'accroît fortement (+ 50 %), portant ainsi le montant de leur contribution à plus de 356 millions d'euros (34 % de l'ensemble). Elles sont le deuxième financeur public des investissements de RFF. Les départements, en participant à hauteur 99 millions d'euros (près de 10 % de l'ensemble), accroissent leur participation à l'investissement de RFF de 45 % par rapport à 2003 et la multiplient par 3,3 par rapport à 2002.

**Graphique V 3.1**  
**Origine des subventions d'investissement versées à RFF en 2004**



Source : RFF

La forte augmentation de ces subventions s'explique surtout par la poursuite de la montée en puissance de la Ligne à Grande Vitesse « Est-européenne ». En effet, les appels de fonds sont toujours importants pour les collectivités locales concernées. Par ailleurs, la mobilisation des crédits inscrits aux Contrats de Plan Etat-Région se maintient à un rythme soutenu en 2004, pour l'ensemble des régions.

A noter enfin que la très forte progression du financement européen (+ 276 %) n'est qu'apparente puisque sur les 108 millions de subventions perçus en 2004, 25 millions d'euros sont des subventions 2003 encaissées en janvier 2004. Il n'en reste pas moins que les subventions européennes sont en forte hausse (+ 26 %).

## Les transferts vers la SNCF

En 2004, les dépenses des administrations publiques centrales et locales au profit de la SNCF toutes activités confondues (Grandes lignes, TER, fret) se sont montées à près de 4,5 milliards d'euros, hors contributions aux charges de retraites et surcompensation des régimes spéciaux (tableau V 3.2).

**Tableau V 3.2**  
**Transferts des administrations publiques centrales et locales au profit de la SNCF**

*en millions d'euros courants HT*

	2000	2001	2002	2003	2004
Compensations tarifaires et contributions de service	1 637	1 674	1 952	2 024	2 370
- versées par l'Etat			251	264	261
- versées par les régions			1 426	1 470	1 804
- versées par le STIF			275	290	305
Subventions de fonctionnement (versées par l'Etat)	234	133	65	34	28
Rémunération versée par le STIF	777	797	810	843	853
Service amortissement de la dette (versé par l'Etat)	677	677	677	677	677
Subventions d'investissement	242	363	598	605	572
<b>Total (hors charges de retraites et compensation régimes spéciaux)</b>	<b>3 567</b>	<b>3 644</b>	<b>4 102</b>	<b>4 183</b>	<b>4 500</b>
Charges de retraites	2 131	2 223	2 282	2 316	2 437
Surcompensation régimes spéciaux	564	501	482	475	381
<b>Total</b>	<b>2 695</b>	<b>2 724</b>	<b>2 764</b>	<b>2 791</b>	<b>2 818</b>
<b>Total (charges de retraites et compensation régimes spéciaux comprises)</b>	<b>6 262</b>	<b>6 368</b>	<b>6 866</b>	<b>6 974</b>	<b>7 318</b>

Sources : SNCF, DGCP

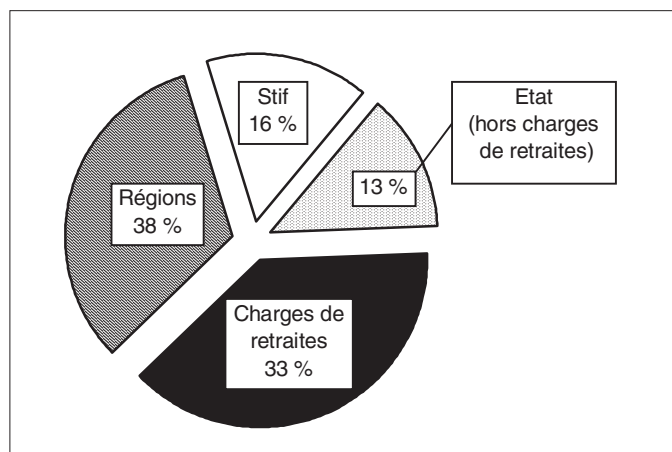
Après avoir sensiblement augmenté en 2002 (+ 13 %), les transferts au profit de la SNCF ont retrouvé le même rythme de progression qu'en 2001, à savoir une hausse de l'ordre de 2 %. L'augmentation des montants publics perçus par la SNCF en 2002 était liée à la forte progression des subventions d'investissements (+ 65 %) suite à la généralisation de la régionalisation. Des efforts importants en matière de renouvellement du matériel roulant avaient alors été réalisés. En 2003, le montant de ces subventions s'est accru de 1,2 %.

Les pouvoirs publics ont ainsi maintenu en 2004 les aides à l'investissement au niveau élevé de l'année précédente.

En 2004, les compensations tarifaires et les contributions de services se sont accrues, tous réseaux confondus, de 17 % (après + 16 % en 2002 et 3,7 % en 2003). C'est pourtant la hausse des contributions versées par les régions à l'activité TER (+ 23 %) qui est à l'origine de cette progression. Les compensations tarifaires ainsi que les compensations de services, relatives à l'exploitation du réseau TER, sont depuis 2002 intégralement versées par les régions, à l'exception des compensations des tarifs militaires toujours versées par l'Etat, à hauteur de 15 millions d'euros en 2004.

Les compensations de services sont en forte augmentation en 2004 car elles intègrent l'aide supplémentaire accordée pour faire face à l'augmentation des péages de RFF intervenue au 1<sup>er</sup> janvier 2004.

**Graphique V 3.2**  
Répartition des transferts vers la SNCF selon les administrations en 2004



Sources : SNCF, DGCP

Les subventions de fonctionnement versées par l'Etat à la SNCF ont continué à chuter, de 18 % en 2004 (- 48 % en 2003, - 51 % en 2002, - 43 % en 2001). L'Etat ne finance désormais pratiquement plus aucun investissement de la SNCF de façon directe. Outre l'effet de la régionalisation des TER, depuis 2003, l'Etat ne verse plus directement à la SNCF les aides au transport combiné, mais en fait bénéficier les différents opérateurs de transports.

L'Etat participe au désendettement de la SNCF en subventionnant le service d'amortissement de la dette (SAAD) à hauteur de 677 millions d'euros, reconduits systématiquement chaque année. Créé en 1991, le SAAD a pour objectif d'absorber une partie de la dette de la SNCF de façon à consolider sa structure financière.

Au total, en 2004, l'Etat finance directement 51,7 % des versements publics au profit de la SNCF (38,5 % en charges de retraites), les régions 32,5 % et le Stif, 15,8 % (graphique V 3.2). Les régions occupent une place de plus en plus importante dans le financement de la SNCF : l'année précédente leur participation s'élevait à environ 30 %.

En ce qui concerne les services régionaux de voyageurs (SRV) la loi prévoit, depuis le premier janvier 2002, que leur organisation et leur financement relèvent de la compétence des régions (à l'exception de l'Ile-de-France et de la Corse), et non plus de l'Etat.

L'arrêté du 8 août 2002 fixait le montant pour 2002 de la compensation financière globale allouée aux régions en contrepartie de ce transfert de compétence ainsi que ceux de ses trois composantes (la contribution pour l'exploitation des services transférés, la dotation pour tarifs sociaux et la dotation complémentaire pour le renouvellement du matériel roulant) (graphique V 3.3). La contribution pour l'exploitation de services incluait une part destinée aux péages des redevances à RFF de 62,3 millions d'euros (HT). En 2003, la compensation versée n'est plus ventilée en trois composantes (partage présenté fictif), mais l'arrêté prévoit qu'elle évolue globalement comme le taux de croissance de la dotation globale de fonctionnement : 1,0229403 en 2003. En 2004, 95 % de la dotation 2003 progresse suivant le taux d'actualisation de la dotation globale de fonctionnement (taux 2004 : 1,010698849), les 5 % restant évoluant comme la dotation globale de décentralisation (taux 2004 : 1,0193051). Toutefois, il est apparu que l'impact de la modification du barème des péages d'infrastructure intervenue depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002 avait été imparfaitement estimée. Aussi, l'Etat a-t-il abondé son aide de 214 millions d'euros (HT) pour permettre à la SNCF TER de faire face à ces augmentations.

En 2004, le montant de la compensation TER versé par l'Etat aux régions s'élève donc à 1,7 milliard d'euros (HT) qu'elles abondent largement. La SNCF perçoit ainsi des régions, pour son activité TER, plus de 2,2 milliards d'euros dont près de 1,8 milliard pour le fonctionnement et 425 millions destinés au financement de l'investissement en matériel roulant (graphique V 3.3).

## Graphique V 3.3

Les transferts de l'État et des collectivités locales vers l'activité TER de la SNCF en 2004

ÉTAT			
en millions d* HT	2004	2003	2002
<b>Somme versée par l'Etat à la SNCF activité TER :</b>	<b>15,1</b>	<b>14,8</b>	<b>13,7</b>
- tarifs militaires	15,1	14,8	13,7
<b>Sommes versées par l'État* aux Régions :</b>	<b>1714,3</b>	<b>1471,8</b>	<b>1438,7</b>
<b>Exploitation</b>	<b>1508,1</b>	<b>1269,4</b>	<b>1240,9</b>
- la contribution pour l'exploitation des services transférés à la Région*	1330,5	1095,2	1070,6
- la dotation compensation tarifs sociaux	177,6	174,2	170,3
<b>Investissement</b>	<b>206,2</b>	<b>202,4</b>	<b>197,8</b>
- la dotation complémentaire pour le renouvellement du matériel roulant	206,2	202,4	197,8

\* y.c majoration pour tenir compte des augmentations des barèmes des redevances payées à RFF

REGIONS (Hors Ile de France et Hors Corse)			
en millions d* HT	2004	2003	2002
<b>Sommes versées par les Régions à la SNCF activité TER :</b>	<b>2 211,8</b>	<b>1 925,1</b>	<b>1 972,6</b>
<b>Contribution d'exploitation</b>	<b>1 787,0</b>	<b>1 468,0</b>	<b>1 404,7</b>
- exploitation des services	1 554,0	1 258,3	1 204,4
- compensation tarifs sociaux	233,0	209,6	200,3
<b>Subventions d'investissement</b>	<b>424,8</b>	<b>457,1</b>	<b>567,9</b>
- pour financement du matériel roulant	424,8	457,1	567,9

SNCF Activité TER			
en millions d* HT	2004	2003	2002
<b>Sommes versées par l'Etat à la SNCF activité TER :</b>	<b>15,1</b>	<b>14,8</b>	<b>13,7</b>
- tarifs militaires	15,1	14,8	13,7
<b>Sommes versées par les Régions à la SNCF activité TER :</b>	<b>2 211,8</b>	<b>1 925,1</b>	<b>1 972,6</b>
<b>Exploitation</b>	<b>1 787,0</b>	<b>1 468,0</b>	<b>1 404,7</b>
- la contribution pour l'exploitation des services transférés la Région	1 554,0	1 258,3	1 204,4
- la dotation compensation tarifs sociaux	233,0	209,6	200,3
<b>Subventions d'investissement</b>	<b>424,8</b>	<b>457,1</b>	<b>567,9</b>
- pour financement du matériel roulant	424,8	457,1	567,9
<b>Total reçu par SNCF Activité TER</b>	<b>2 226,9</b>	<b>1 939,9</b>	<b>1 986,3</b>

Sources : DAEI/SESP, SNCF, DTT

La SNCF Ile-de-France, quant à elle, a perçu plus de 1,2 milliard d'euros par le STIF au titre du fonctionnement (graphique V 3.1). Les aides à l'investissement se sont élevées à 95 millions d'euros, financées majoritairement par la région Ile-de-France.

## Les transferts vers la RATP

En 2004, la RATP a reçu des administrations publiques un montant de 2 milliards d'euros, soit 78 millions d'euros de plus que l'année précédente (+ 4 %) (tableau V 3.3).

Le premier poste de dépenses des administrations publiques pour la RATP en 2004 reste, comme les années précédentes, celui des compensations tarifaires, dont le montant s'est élevé à 1 078 millions d'euros, en hausse de 1 % par rapport à 2003. L'augmentation des transferts publics perçus par la RATP s'explique également par la progression des aides à l'investissement. Elles s'étaient déjà accrues de 50 % en 2003 en raison de la montée en charge des opérations d'extension des réseaux inscrites au Contrat de plan Etat-Région Ile-de-France, ainsi que de la décision de la région Ile-de-France de financer, en partie, l'acquisition de matériel roulant sur le RER.

En 2004, les subventions perçues par la RATP sont affectées au financement d'opérations de développement inscrites au Contrat de plan Etat-Région : travaux en cours pour le tramway des Maréchaux Sud, prolongement et augmentation de la capacité de transport de la ligne 13, doublement des quais du tramway T2, prolongement de la ligne 14 à Olympiades; études pour le prolongement de lignes de métro et de tramway. Les aides à l'investissement permettent également de renforcer l'offre sur la ligne A du RER par le déploiement de matériel à deux niveaux. Enfin, elles contribuent à des opérations d'amélioration du service aux voyageurs dans le domaine de l'accessibilité, de la sécurité des réseaux, et de l'information voyageurs.

**Tableau V 3.3**  
**Transferts des administrations publiques centrales et locales au profit de la RATP**

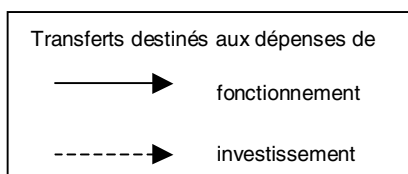
*en millions d'euros courants HT*

	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Subventions de fonctionnement</b>	<b>776,0</b>	<b>778,0</b>	<b>769,8</b>	<b>763,5</b>	<b>786,5</b>
- Contribution forfaitaire			670,8	662,8	677,2
- Contribution incitative à la vente			91,6	93,3	101,7
- Bonus/malus qualité de service			7,4	7,4	7,6
<b>Compensations tarifaires</b>	<b>971,0</b>	<b>967,0</b>	<b>1 003,0</b>	<b>1 067,0</b>	<b>1 078,1</b>
<b>Aides à l'investissement</b>	<b>76,0</b>	<b>58,0</b>	<b>78,6</b>	<b>118,0</b>	<b>162,1</b>
- Subventions du programme			45,7	95,5	116,7
versées par : Région			39,9	70,0	84,0
Etat			5,8	23,0	16,9
Autres collectivités			0,0	2,5	15,8
- Subventions hors programme			32,9	22,5	45,5
versées par : Région			15,8	13,3	19,2
STIF			11,3	5,5	17,2
Collectivités locales			5,9	2,7	9,0
Etat			0,0	1,1	0,0
<b>Total transferts publics perçus</b>	<b>1 823,0</b>	<b>1 803,0</b>	<b>1 851,4</b>	<b>1 948,5</b>	<b>2 026,7</b>

Source : RATP



Graphique V 3.4  
Circuits des transferts de l'Etat et des collectivités locales vers la RATP, la SNCF Ile-de-France et le réseau OPTILE en 2004



en millions d'euros courants HTVAD

ETAT	2004	2003	2002
<b>TOTAL versé par l'Etat</b>	<b>878,2</b>	<b>935,1</b>	<b>861,3</b>
- à la Région	229,0	228,0	224,4
- au STIF	629,9	682,1	629,3
▪ Concours publics	547,9	609,1	575,0
▪ Produits sur amendes	82,0	73,0	79,0
- à la RATP ss forme de subv à l'investissement	16,9	24,1	5,8
▪ au titre du programme	16,9	23,0	5,8
▪ hors programme	-	1,1	-
- à la SNCF ss forme de subv à l'investissement	2,4	0,9	1,8
▪ au titre du programme	2,4	0,9	1,8
▪ hors programme	///	///	///

REGION ILE-DE-FRANCE	2004	2003	2002
<b>TOTAL versé par la Région Île-de-France :</b>	<b>345,8</b>	<b>378,9</b>	
- au STIF			
▪ Concours publics	198,3	220,4	208,1
- à la RATP ss forme de subv à l'investissement	103,2	83,3	55,6
▪ au titre du programme	84	70,0	39,9
▪ hors programme	19,2	13,3	15,8
- à la SNCF ss forme de subv à l'investissement	27,1	58,8	87,0
▪ au titre du programme	10,1	2,2	3,3
▪ hors programme	17,0	56,5	83,7
- à OPTILE	17,2	16,5	nd

RATP	2004	2003	2002
<b>Sommes perçues pour le fonctionnement (uniquement du STIF)</b>			
Subventions	786,5	763,5	769,8
- contribution forfaitaire	677,2	662,8	670,8
- rémunération de la vente	101,7	93,3	91,6
- bonus/malus qualité service	7,6	7,4	7,4
Compensations tarifaires	1078,1	1 067,0	1003,0
<b>Total</b>	<b>1 864,6</b>	<b>1 830,5</b>	<b>1 772,8</b>
<b>Sommes perçues pour l'investissement</b>			
Subventions au titre du programme	116,7	95,5	45,7
- de l'État	16,9	23,0	5,8
- de la Région IdF	84	70,0	39,9
- des Départements	15,8	2,5	-
Subventions hors programme	45,5	22,5	32,9
- du STIF (sur le produit des amendes)	17,24	5,5	11,3
- de l'État	-	1,1	-
- de la Région IdF	19,2	13,3	15,8
- des Départements	9,0	2,7	5,9
<b>Total</b>	<b>162,18</b>	<b>118,0</b>	<b>78,6</b>
<b>Total des sommes publiques perçues</b>	<b>2 026,8</b>	<b>1 948,5</b>	<b>1 851,4</b>

OPTILE	2004	2003
<b>Sommes perçues pour le fonctionnement</b>		
Compensations tarifaires versées par le STIF	310,5	310,9
- Carte Orange	220,0	216
- Carte Imagine R	53,5	55,5
- Billets	10,4	10
- Carte scolaire	26,6	29,4
Subventions versées par les départements	23,9	23,3
<b>Total</b>	<b>334,4</b>	<b>334,2</b>
<b>Sommes perçues pour l'investissement</b>		
- versées par les départements	43,0	41,0
- versées par la région Ile-de-France	17,2	16,5
<b>Total</b>	<b>60,2</b>	<b>57,5</b>
<b>Total des sommes publiques perçues</b>	<b>394,6</b>	<b>391,7</b>

STIF	2004	2003	2002
<b>Transferts publics reçus par le STIF</b>			
Concours publics	1066,0	1185,0	1118,7
- par l'État (51,4%)	547,9	609,1	575,0
- par la Région IdF (18,6%)	198,3	220,4	208,1
- par les Départements (30,0%)	319,8	355,5	335,6
Versement Transport	2580,0	2 399,0	2 298,8
<b>Total</b>	<b>3 646,0</b>	<b>3 584,0</b>	<b>3 417,5</b>
Produit des amendes	82,0	73,0	79,0

DEPARTEMENTS (75,92,93,94,78,91,95,77)	2004	2003	2002
<b>TOTAL versé par les départements</b>	<b>412,1</b>	<b>425,6</b>	
- au STIF	319,8	355,5	335,6
▪ Concours publics			
- à la RATP ss forme de subv à l'investissement	24,8	5,2	5,9
▪ au titre du programme	15,8	2,5	-
▪ hors programme	9	2,7	5,9
- à la SNCF ss forme de subv à l'investissement	0,6	0,6	0,1
▪ au titre du programme	///	///	///
▪ hors programme	0,6	0,6	0,1
- à OPTILE	66,9	64,3	
▪ pour le fonctionnement	23,9	23,3	nd
▪ pour l'investissement	43,0	41,0	nd

SNCF ILE-DE-FRANCE	2004	2003	2002
<b>Sommes perçues pour le fonctionnement (uniquement du STIF)</b>			
Subventions	347,8	320,6	320,7
- contribution forfaitaire	295,8	274,6	274,5
- rémunération de la vente	49,4	47,0	46,0
- bonus/malus qualité service	2,6	-1,0	0,2
Compensations tarifaires	807,8	796,2	762,1
<b>Total</b>	<b>1155,6</b>	<b>1116,7</b>	<b>1082,8</b>
<b>Sommes perçues pour l'investissement</b>			
Subventions au titre du programme	12,5	3,2	5,1
- de l'État	2,4	0,9	1,8
- de la Région IdF	10,1	2,2	3,3
- des Départements	///	///	///
Subventions hors programme	82,6	86,8	97,6
- du STIF (sur le produit des amendes)	65,0	29,7	13,8
- de l'État	///	///	///
- de la Région IdF	17,0	56,5	83,7
- des Départements	0,6	0,6	0,1
<b>Total</b>	<b>95,1</b>	<b>90,0</b>	<b>102,7</b>
<b>Total des sommes publiques perçues</b>	<b>1250,7</b>	<b>1206,7</b>	<b>1185,5</b>

Sources : DAEI/SESP, STIF, RATP, SNCF, OPTILE

## Les transferts vers VNF

Voies navigables de France (VNF), établissement public à caractère industriel et commercial, reçoit, en 2004, près de 71 millions d'euros de subventions, en baisse de 7,5 % par rapport à 2003, après - 16,2 % l'année précédente (tableau V 3.4).

Les subventions d'exploitation, avec 4,6 millions d'euros, augmentent de 6,5 % en 2004. L'Etat multiplie sa contribution par plus de 4,5 passant de 0,15 millions à 0,74 millions d'euros. Toutefois, comme l'année précédente, la part de l'Etat reste très inférieure à celles des départements et des communes puisque ces dernières financent à plus de 80 % les aides d'exploitation. Les régions, en revanche, ne participent pas aux dépenses de fonctionnement de VNF.

Ces subventions se rapportent pour la plupart à des opérations d'entretien (dragages...) effectuées pour diverses collectivités et remboursées à l'établissement par ces dernières. Leur croissance, remarquable en 2004, est liée à des opérations qui ne sont pas nécessairement renouvelées d'année en année.

**Tableau V 3.4**  
Transferts des administrations publiques au profit de VNF

*en millions d'euros courants HTVAD*

	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Subventions de fonctionnement versées</b>	<b>2,38</b>	<b>3,04</b>	<b>3,34</b>	<b>2,94</b>	<b>4,62</b>
<i>dont - Etat</i>	0,00	0,00	0,34	0,15	0,74
- départements	0,95	1,31	1,29	1,38	1,17
- autres (communes, CCI,...)	1,44	1,72	1,71	1,41	2,71
<b>Dotation en capital versée par l'Etat</b>	-	<b>30,49</b>	-	-	-
<b>Subventions d'investissement versées</b>	<b>97,85</b>	<b>63,89</b>	<b>87,86</b>	<b>73,47</b>	<b>66,06</b>
<i>dont - Etat</i>	81,69	33,31	56,79	38,02	39,72
- régions	7,75	13,15	21,14	17,96	14,52
- départements	4,26	5,27	4,38	6,63	5,13
- union européenne	3,14	10,76	4,07	8,52	5,77
- autres (communes, CCI,...)	1,00	1,41	1,49	2,34	0,92
<b>Total</b>	<b>100,23</b>	<b>97,41</b>	<b>91,20</b>	<b>76,41</b>	<b>70,68</b>

Source : VNF

En 2004, les subventions d'investissement se sont élevées à 66 millions d'euros en recul de 10 % par rapport à 2003 et de 25 % par rapport à 2002. Alors que l'Etat et les régions participent peu ou pas du tout au financement des dépenses de fonctionnement, ils ont versé plus de 82 % de l'ensemble des subventions d'investissement à VNF en 2004. Les subventions de l'Etat ont légèrement augmenté (+ 4,5 %) tandis que celles des régions sont en recul (- 19,2 %), tout comme celles des départements (- 22 %) ainsi que des autres acteurs locaux (communes, CCI,...) (- 60 %).

En outre, VNF a reçu de l'union européenne 5,8 millions d'euros de subventions d'investissement, également en recul après la forte hausse de 2003.

Les subventions d'investissement reçues ont été notamment destinées à l'amélioration de la sécurité sur l'ensemble du réseau, ainsi qu'à l'amélioration de la fiabilité du réseau magistral.