



17 novembre 2020

...Projet de loi de finances pour 2021

## AVIS TRANSPORTS FERROVIAIRES, FLUVIAUX ET MARITIMES

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, réunie le mardi 17 novembre 2020 sous la présidence de M. Jean-François Longeot, a examiné le rapport pour avis de M. Philippe Tabarot sur les **crédits relatifs aux transports ferroviaires, fluviaux et maritimes du projet de loi de finances pour 2021**.

Le rapporteur **salue l'effort budgétaire conséquent** en faveur des transports ferroviaires, fluviaux et maritimes, mais formule plusieurs **réserves** :

- des **inquiétudes** demeurent sur le **respect de la trajectoire d'investissements de l'Aftif fixée par la LOM**. Une réflexion doit s'engager **sur l'avenir du financement des infrastructures de transport** : aux **dépenses certaines** doivent correspondre des **recettes elles aussi certaines** ;
- le « **plan de relance** » ferroviaire s'apparente, pour certains aspects, davantage à un « **plan de soutien** » : une part importante des montants prévus recouvre en réalité la compensation de pertes et de retards liés à la crise ou des dépenses déjà prévues, mais non budgétées ;
- ce PLF propose **une visibilité insuffisante** pour l'avenir des secteurs ferroviaire, fluvial et maritime : **le soutien financier doit être intensifié et pérennisé**.

Sous le bénéfice de ces observations et des quatre amendements qui ont été adoptés, **la commission, sur la proposition du rapporteur, a émis un avis favorable à l'adoption de ces crédits pour 2021**.

Attentive au maillage du territoire et soucieuse d'inscrire la politique des transports dans une démarche durable face aux enjeux climatiques, la commission a adopté **4 amendements** du rapporteur visant à :

- **augmenter de 300 millions d'euros** le soutien prévu par la mission plan de relance en faveur de la **régénération des petites lignes** ;
- rendre le **transport fluvial plus compétitif face à la route et face à la concurrence européenne**, et **dynamiser le verdissement de la flotte** en supprimant le plafond d'exonération des plus-values réalisées lors de la cession de bateaux de navigation intérieure affectés au transport de marchandises.
- **augmenter les moyens humains de l'Autorité de régulation des transports** pour lui permettre d'**exercer pleinement l'ensemble de ses missions**.

# 1. L'AGENCE DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE FRANCE : UNE COMPENSATION DES PERTES POUR 2020, MAIS DES INQUIÉTUDES PERSISTANTES SUR LA TRAJECTOIRE D'INVESTISSEMENTS FIXÉE PAR LA LOM ET L'AVENIR DE SON FINANCEMENT

## A. D'IMPORTANTES PERTES DE RECETTES EN 2020 POUR L'AFITF, EN GRANDE PARTIE COMPENSÉES PAR LES LOI ET PROJET DE LOI DE FINANCES RECTIFICATIVES

**La crise sanitaire a eu d'importantes répercussions sur les prévisions de recettes de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf) pour 2020.**

Les recettes liées à l'affectation de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) ont été versées conformément au montant prévu en loi de finances initiale pour 2020 (1,587 milliard d'euros), de même que la contribution volontaire exceptionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroute. La redevance domaniale a quant à elle rapporté 5,2 millions d'euros de plus que les prévisions initiales. En revanche, **le produit des recettes liées à la taxe sur le transport aérien, à la taxe d'aménagement du territoire et au produit des amendes-radars automatiques est considérablement inférieur aux estimations prévues**, avec des pertes respectives estimées d'après l'Afitf à 230 millions d'euros, 90 millions d'euros et 180 millions d'euros. À cet égard, **le rapporteur regrette que le rapport du Gouvernement, attendu par le Parlement avant le 1<sup>er</sup> octobre<sup>1</sup>, présentant l'impact prévisionnel de la crise et du confinement sur les ressources de l'agence n'ait pas été transmis à ce jour.**

La **troisième loi de finances rectificative** a augmenté les crédits du programme 203 de **250 millions d'euros**, pour financer l'agence par voie de subvention. Cette subvention a été versée fin août à l'Afitf. Le quatrième projet de loi de finances rectificative (PLFR 4) prévoit de compenser *« partiellement, à hauteur de 155 M€, la baisse des recettes de l'[Afitf] consécutive à la baisse des amendes issues du contrôle automatisé non majoré »<sup>2</sup>.*

En outre, l'Afitf indique que **le niveau de dépenses qui ne seront pas appelées en 2020**, par rapport aux prévisions initiales, est estimé à environ **70 millions d'euros**, ajoutant que : *« Si une affectation de ressources supplémentaires de l'ordre de 180 M€ est obtenue dans le cadre du [PLFR 4], il n'y aura pas couverture de l'intégralité des pertes de recettes, mais un budget suffisant pour que l'Agence assure l'ensemble de ses besoins effectifs de décaissement (en tenant compte des appels de fonds initialement prévus en 2020 qui seront décalés, du fait de l'impact de la crise) ».*

## B. DES PRÉVISIONS POUR 2021 BASÉES SUR DES HYPOTHÈSES OPTIMISTES

D'après la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), le montant des recettes perçues par l'agence en 2021 devrait s'établir à hauteur de **2,782 milliards d'euros** et se répartir de la manière suivante :

<sup>1</sup> Au titre de l'article 60 de la loi n° 2020-935 du 30 juillet 2020 de finances rectificative pour 2020.

<sup>2</sup> Article 2.

Recettes	2021
Taxe d'aménagement du territoire	567
Redevance domaniale	362
Amendes radars	278
Plan autoroutier SCA	60
TICPE	1 285
Contribution secteur aérien	230
<b>Total recettes</b>	<b>2 782</b>

en millions d'euros

La DGITM précise que ce niveau de recettes est supérieur au niveau de dépenses prévu par l'article 2 de la LOM (2 687 millions d'euros) en raison des montants supplémentaires prévus au titre des besoins spécifiques du Canal Seine-Nord Europe.

Pour l'Afitf, « les prévisions de recettes pour 2021 reposent sur une **double hypothèse** : une **bonne reprise du trafic aérien, permettant la mise en œuvre effective de l'augmentation de la taxe sur le transport aérien et une remontée à son niveau normal du trafic routier** ». Le rapporteur considère ces **prévisions de recettes** – en particulier la contribution du secteur aérien – **optimistes et s'inquiète, en conséquence, du respect de la trajectoire fixée par la LOM pour 2021.**

Au-delà de la poursuite de la mise en œuvre de la trajectoire d'investissements prévue par la LOM – y compris les rattrapages nécessaires<sup>1</sup> – l'agence sera également chargée de **mettre en œuvre le plan de relance, pour les dépenses qu'elle aura à réaliser, de l'ordre de 2,5 milliards d'euros**, réparties de la manière suivante :

- Accélération des infrastructures : 425 M€
- Mobilités du quotidien : 900 M€
- Plan ferroviaire : 650 M€
- Verdissement des ports : 175 M€
- Cohésion des territoires : 290 M€

Selon l'Afitf, les moyens financiers alloués, constitués par des **dotations budgétaires, ne reposeront donc pas sur le produit des taxes affectées à l'Agence**. À l'occasion de son audition, le président de l'Afitf a néanmoins indiqué ne pas avoir connaissance du calendrier et des modalités prévus pour la mise en œuvre de ce plan par l'agence.

### C. UNE NÉCESSAIRE RÉFLEXION SUR L'AVENIR DU FINANCEMENT DE L'AGENCE

La LOM visait notamment à **donner de la visibilité en matière de programmation du financement des infrastructures de transport**. Elle a pour cela fixé une **trajectoire de dépenses de l'agence**. Or, depuis la publication de la LOM en décembre dernier, d'autres dépenses qui nécessitent l'intervention de l'Afitf ont été prévues, à savoir la **réalisation du canal Seine-Nord Europe**, d'une part, et le **plan de relance**, d'autre part. **Il est donc devenu impératif de clarifier la trajectoire de dépenses de l'Afitf en prenant en compte l'intégralité des dépenses prévues.**

Dès lors, des **recettes équivalentes à cette trajectoire doivent être sécurisées**. Comme l'a rappelé le président de l'Afitf au cours de son audition, les dépenses de l'agence, qui financent des

<sup>1</sup> L'Afitf indique que les rattrapages seront effectués sur les années 2021 à 2023 « afin de tenir le montant global de dépenses prévu ».

infrastructures de long terme, présentent un **caractère certain**. Or, les deux dernières années ont révélé le **caractère incertain, voire aléatoire de ses recettes**. En particulier, les recettes des amendes-radars sont particulièrement peu prévisibles, d'autant plus que l'Afitf en est la dernière bénéficiaire.

## 2. UN PLAN DE SOUTIEN INÉDIT POUR LE SECTEUR FERROVIAIRE À PÉRENNISER ET À AMPLIFIER

### A. UN SECTEUR FERROVIAIRE EN PLEINE MUTATION ET FRAGILISÉ PAR DEUX CHOCS D'AMPLEUR SURVENUS EN 2020

La transformation du groupe public ferroviaire en groupe public unifié au 1<sup>er</sup> janvier dernier et l'ouverture à la concurrence du transport national de voyageurs constituent des changements de premier ordre cette année. **Le transport ferroviaire – de voyageurs et de fret – a également été frappé, en 2020, par deux chocs d'ampleur**, à savoir les **mouvements sociaux** de décembre 2019 à janvier 2020, puis la **période de crise sanitaire et de confinement** – qui se poursuit – et qui a conduit à diminuer considérablement le plan de transport voyageurs.

En ce qui concerne la **SNCF**, d'après la direction du groupe, les **grèves de janvier** représentent une perte déjà significative, de l'ordre de **300 millions d'euros de chiffres d'affaires**<sup>1</sup>. L'impact de la crise sanitaire pour le groupe au premier semestre 2020 se chiffre à **3,9 milliards d'euros de chiffre d'affaires** et 3,2 milliards d'euros de marge opérationnelle. Les pertes se concentrent sur SNCF Voyageurs (- 3,1 milliards d'euros d'impact sur le chiffre d'affaires), mais ont également touché le **gestionnaire d'infrastructure** SNCF Réseau, avec une baisse de chiffre d'affaires de 709 millions d'euros. La mise en place d'un plan de crise renforcé et de mesures d'économies a néanmoins permis de réaliser 1,1 milliard d'euros d'économies au premier semestre 2020.

S'agissant des **entreprises ferroviaires** représentées au sein de l'**association française du rail** (Afra), la majorité des circulations **fret** a opportunément pu être maintenue pendant la première période de confinement<sup>2</sup>. Les pertes du secteur s'élèvent néanmoins à **plus de 200 millions d'euros**<sup>3</sup>. Le **transport de voyageurs** a quant à lui connu de plus importantes difficultés, à l'image de **Thello** qui a suspendu ses circulations en raison de la fermeture des frontières et faute d'obtenir des sillons acceptables<sup>4</sup>.

L'activité des **industries ferroviaires** a elle aussi été **mise à mal** par la crise sanitaire, avec l'arrêt de certains sites industriels pendant des jours, voire des semaines. D'après la Fédération des industries ferroviaires (FIF), la chaîne d'approvisionnement, **« qui a résisté à la crise sanitaire, en est sortie très affaiblie et des craintes apparaissent sur les risques de défaillance »**.

À ces conséquences déjà négatives liées à la crise s'ajoutent encore, pour l'ensemble du secteur, des **craintes quant à l'avenir**, liées au changement de comportements des voyageurs, à la généralisation du télétravail ou encore à la durée du confinement.

<sup>1</sup> Les pertes cumulées liées aux grèves de décembre 2019 et de janvier 2020 s'élèvent à près de 1 milliard d'euros.

<sup>2</sup> D'après l'Afra « *la suppression de la majorité des circulations voyageurs a permis de libérer des sillons au bénéfice des circulations fret* ». Des aménagements ont néanmoins été nécessaires pour maintenir les circulations, ce qui a engendré des surcoûts.

<sup>3</sup> Les aides dont ont bénéficié les entreprises ont été déduites de ce montant.

<sup>4</sup> Pour l'Afra : « *la mauvaise qualité du réseau qui empire est un des principaux facteurs de la baisse de ses circulations.* »

## B. UN SOUTIEN INÉDIT ET INDISPENSABLE AU SECTEUR, MAIS PERFECTIBLE

### 1. Une hausse considérable de l'enveloppe consacrée au transport ferroviaire sous l'effet du plan de relance

Dans ce contexte, les crédits relatifs au transport ferroviaire du projet de loi de finances (PLF) pour 2021, majoritairement répartis entre le programme 203 « Infrastructures et services de transports » de la mission « *Écologie, développement et mobilités durables* » et le programme « *Écologie* » de la mission « *Plan de relance* »<sup>1</sup>, sont ventilés de la manière suivante :

Le **programme 203** prévoit notamment :

- une **contribution de l'État à SNCF Réseau à hauteur de 2,47 milliards d'euros** en crédits de paiement (CP) et en autorisations d'engagement (AE) – contre 2,39 milliards d'euros en 2020 – au titre de **l'amélioration et du développement du réseau ferré national** ;
- un **fonds de concours de l'Afitf de 257 millions d'euros** en CP, qui retrace notamment **la part État des contrats de plan État-régions** (contre 244 millions d'euros en 2020) ;
- un **fonds de concours estimé à 192 millions d'euros** en CP et en AE consistant en un reversement des dividendes du groupe SNCF – que l'État renonce à percevoir – au bénéfice de SNCF Réseau, qui concourt au **financement de la régénération du réseau**. Cette estimation connaît une importante diminution par rapport à celle de 2020 (662 millions d'euros), en raison des chocs traversés par le groupe ;
- **314,6 millions d'euros en CP** et 514,6 millions d'euros en AE au titre des « transports collectifs » (contre 22 millions d'euros en 2020), qui correspondent principalement à la **budgetisation du compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transports conventionnés de voyageurs »**, que l'article 28 du projet de loi de finances prévoit de supprimer. Ce montant retrace les **dépenses relatives au financement du déficit d'exploitation des trains d'équilibre du territoire** ;
- **202 millions d'euros en CP** au titre des **transports combinés** (contre 32 millions d'euros en 2020), dont 27 millions d'euros d'aides à l'exploitation de services de transport combiné, 5 millions d'aide au service transitoire d'autoroute ferroviaire alpine et **170 millions supplémentaires de soutien au fret ferroviaire**. D'après la DGITM, une partie de cette enveloppe (63 millions d'euros) est affectée à la prise en charge par l'État de la moitié de la redevance de circulation due par les entreprises de fret ferroviaire à SNCF Réseau et le reliquat permettra une hausse de l'aide à l'exploitation des services de transports – de l'ordre de 20 millions d'euros, pour atteindre 47 millions d'euros – ainsi que la mise en place d'une aide à l'exploitation des services de wagons isolés et le financement d'aides au démarrage de services d'autoroutes ferroviaires ;
- un fonds de concours de **45 millions d'euros en AE et en CP** pour la mise en sécurité des passages à niveau et des tunnels (contre 40 millions d'euros en 2020).

La mission **Plan de relance** évoque un soutien au secteur ferroviaire de l'ordre de **4,75 milliards d'euros**.

D'abord, **4,05 milliards d'euros de recapitalisation de la SNCF** sont prévus. D'après la DGITM, la SNCF les **allouera ensuite à SNCF Réseau** et ces montants seront complétés par **600 millions d'euros financés par le groupe SNCF (produits de cessions)**. Ces montants permettront de financer :

- le maintien de l'effort de SNCF Réseau en matière de régénération du réseau ferré national (2,3 milliards d'euros) ;

<sup>1</sup> Le Gouvernement a en effet fait le choix de concentrer les crédits budgétaires nouveaux dédiés à la relance dans une mission nouvelle au sein du projet de loi de finances pour 2021.

- les surcoûts pour SNCF Réseau liés à des évolutions réglementaires (traitement de la végétation sans glyphosate, loi Didier sur les ouvrages de rétablissement...) pour 1,5 milliard d'euros ;
- la contribution de SNCF Réseau à la remise en état des petites lignes ferroviaires (320 millions d'euros) ;
- les surcoûts pour SNCF Réseau liés à une meilleure prise en compte des besoins du fret ferroviaire dans la programmation des plages travaux (210 millions d'euros) ;
- des investissements visant à accélérer la sécurisation des passages à niveau (80 millions d'euros), la résorption des points noirs bruits (120 millions d'euros), ou encore la mise en accessibilité PMR des gares (120 millions d'euros) ;

Ensuite, la mission Plan de relance prévoit **650 millions d'euros de crédits État relatifs au réseau ferroviaire**, qui abonderont les budgets 2021 et 2022 de l'Afitf, aux fins suivantes :

- 100 millions d'euros en faveur des trains de nuit ;
- 300 millions d'euros en faveur de l'accélération des CPER ferroviaires, sur le volet « petites lignes » ;
- 250 millions d'euros en faveur du fret ferroviaire.

En outre, **200 millions d'euros** sont prévus au titre de la réalisation de la liaison ferroviaire entre Lyon et Turin dans le cadre de la mission Plan de relance.

Enfin, **692 millions d'euros** (en AE et en CP) sont prévus au titre de la **charge de la dette de SNCF Réseau reprise par l'État** dans le programme 355 du même nom.

## 2. Un plan de soutien indispensable à intensifier et à pérenniser

### a) Un soutien particulièrement bienvenu à destination du gestionnaire d'infrastructure

Au terme de la **quinzaine d'heures d'auditions conduites par le rapporteur**, les montants ainsi prévus par le projet de loi de finances pour 2021 au titre du transport ferroviaire appellent des **remarques en demi-teinte**.

Sur la **forme**, l'éclatement des crédits consacrés au transport ferroviaire entre plusieurs missions, programmes et ministères, **nuît à la lisibilité du budget**. De surcroît, **de nombreux acteurs entendus ont indiqué ne pas avoir connaissance ni de la ventilation ni des modalités précises de chacun de ces engagements**.

Sur le **fond**, le rapporteur **salue les efforts consentis en faveur du gestionnaire d'infrastructure**. Il était en effet **impératif de soutenir SNCF Réseau dans ses missions de régénération et de développement du réseau**, d'autant plus dans la perspective de l'ouverture à la concurrence du transport national de voyageurs. Comme l'a souligné la SNCF à l'occasion de son audition, l'objectif est de stabiliser les efforts de régénération de SNCF Réseau à hauteur de **2,9 milliards d'euros**.

Le rapporteur se félicite également des crédits de **soutien au fret ferroviaire** qui, comme l'a précisé l'Afra, « *répondent dans les grandes lignes à la première étape du plan présenté par 4F<sup>1</sup> [l'Alliance Fret Ferroviaire français du futur]* ». Le rapporteur sera particulièrement vigilant à la **poursuite de ces premiers efforts** dans le cadre de la stratégie pour le développement du fret ferroviaire qui doit être présentée par le Gouvernement d'ici la fin de l'année<sup>2</sup>.

Néanmoins, le rapporteur considère que les investissements sur le réseau et en faveur du fret ferroviaire doivent impérativement être amplifiés par **une amélioration de la productivité et de la qualité de service fournie par le gestionnaire d'infrastructure**.

<sup>1</sup> 4F, juin 2020, « *Le fret ferroviaire pour concilier relance économique et écologie – Les propositions de l'Alliance 4F pour doubler la part de marché du fret ferroviaire en 2030* ».

<sup>2</sup> Aux termes de l'article 178 de la loi n° 2019-1428 de la loi d'orientation des mobilités.

## b) Un effort à sécuriser dans le temps et à renforcer pour atteindre nos objectifs en matière de report modal

Pour autant, et comme l'ont souligné un grand nombre d'acteurs auditionnés, une proportion considérable des montants inscrits au titre de la mission « Plan de relance » correspondent soit à des **compensations des pertes ou des retards liés à la crise sanitaire et au confinement**, soit à des **dépenses déjà prévues** – comme la fin du glyphosate ou les investissements liés à la loi Didier<sup>1</sup> – **mais non budgétées**.

Cette remarque n'enlève rien au **caractère indispensable des investissements prévus par le projet de loi de finances pour 2021**. Pour autant, il y a un **glissement sémantique** à nommer « Plan de relance » un projet qui s'apparente davantage – par certains de ses volets – à un « plan de soutien ».

D'une part, si cet effort est bienvenu, **il mériterait toutefois de s'inscrire dans une vision de plus long terme, allant au-delà de 2022**. Il est en effet essentiel de **donner aux différents acteurs davantage de visibilité sur cinq ou dix ans**. Ainsi, l'Afra se réjouit du soutien apporté au gestionnaire d'infrastructure, « *pivot du système ferroviaire et qui doit avoir les moyens d'assurer ses missions* ». Cet **engagement devra néanmoins être conforté dans la durée**. L'Allemagne a par exemple fait le choix de la durée en annonçant, en janvier dernier, un plan de modernisation de 86 milliards d'euros sur dix ans – dont 62 milliards d'euros de fonds publics et 24 milliards d'euros de la Deutsche Bahn.

D'autre part, certains acteurs auditionnés considèrent que le « Plan de relance » prévu par le projet de loi de finances pour 2021 n'est **pas suffisant pour tenir les engagements de la France en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre**. Ainsi, d'après le rapport réalisé conjointement par le Réseau action climat, la Fondation Nicolas Hulot pour la nature et l'homme et France nature environnement « *Transport ferroviaire : sommes-nous sur les rails ?* », un investissement supplémentaire de 3 milliards d'euros par an serait nécessaire jusqu'en 2030 pour atteindre les objectifs de report modal fixés par la Stratégie nationale bas carbone. En outre, le plan de relance est jugé insuffisant en matière de transports ferroviaires d'environ 1 milliard d'euros par an par la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT)<sup>2</sup>. La FIF regrette quant à elle l'absence de volet relatif à la modernisation du matériel roulant.

Enfin, compte tenu de l'importance des sommes en jeu, la commission considère **indispensable un suivi de la bonne utilisation de ces fonds, notamment en ce qui concerne les fonds affectés à SNCF Réseau**.

## c) La mise en œuvre du PLF pour 2021 : des points de vigilance à prendre en compte

### • Veiller à la bonne articulation entre trains de nuit et circulations fret

La décision du Gouvernement de **développer les trains de nuit** – après la décision, sous le précédent Gouvernement, de fermer plusieurs lignes – **répond à une demande du public**, comme le montre une enquête de la FNAUT de juillet dernier<sup>3</sup>. Néanmoins, au-delà de l'effet d'annonce, **le rapporteur s'inquiète de la cohabitation de cette activité avec le fret**, qui rencontre déjà d'importantes difficultés opérationnelles dans le montage de ses plans de transports, en raison notamment, d'après l'Afra, « *de la mauvaise qualité du réseau et des sillons* ».

En outre, les modalités de ce développement doivent être précisées, concernant notamment le **matériel** affecté à ces circulations. La question se pose également de savoir si ces lignes feront l'objet d'une mise en concurrence.

<sup>1</sup> Loi n° 2014-774 du 7 juillet 2014 visant à répartir les responsabilités et les charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement des voies.

<sup>2</sup> FNAUT, 7 septembre 2020, Communiqué : « Plan de relance et mobilité : la FNAUT reconnaît des avancées, mais l'effort d'investissement est insuffisant, il doit être renforcé et pérennisé ».

<sup>3</sup> FNAUT, 9 juillet 2020, Communiqué : « Trains de nuit : les résultats d'une enquête de la FNAUT auprès des voyageurs »

- **Engager une réflexion sur les conséquences de la fermeture du Compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transports conventionnés de voyageurs »**

L'article 28 du PLF pour 2021 prévoit la **suppression du compte d'affectation spéciale qui retraçait le financement de la compensation relative au déficit d'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET) et des contributions versées aux régions au titre des lignes TET qu'elles ont reprises**. D'après l'exposé des motifs, cette budgétisation s'explique notamment par l'ouverture à la concurrence qui rend le recours à un compte d'affectation spéciale inadapté.

Jusqu'à présent, le CAS était abondé par trois recettes : une fraction de la taxe d'aménagement du territoire (TAT) payée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, la contribution de solidarité territoriale (CST) due par les entreprises de services de transport ferroviaire de voyageurs et la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) acquittée par les entreprises de service de transport ferroviaire de voyageurs dont le chiffre d'affaires soumis à la CST est supérieur à 300 millions d'euros. De fait, ces deux dernières étaient exclusivement versées par la SNCF, dans une logique de péréquation entre les activités plus rentables (TGV) et celles déficitaires.

La SNCF et plusieurs syndicats ferroviaires, entendus par le rapporteur, se sont inquiétés du **devenir de ces taxes dans le contexte de l'ouverture à la concurrence**. Le rapporteur considère qu'une réflexion doit être engagée sur ce sujet et conduire soit à une refonte de cette fiscalité, soit à sa suppression. Interrogée, la DGITM a indiqué travailler à des propositions sur le sujet qui pourront être présentées d'ici le prochain PLF.

- **Renforcer le soutien prévu aux lignes de desserte fine du territoire et sécuriser les éventuels transferts réalisés sur la base du volontariat**

Les crédits du plan de relance et de la recapitalisation de la SNCF consacrés aux lignes de desserte fine du territoire s'élèveraient à **620 millions d'euros** (dont 320 millions au titre de SNCF Réseau et 300 millions de crédits État). Les 300 millions d'euros de crédits État ont vocation à abonder le budget de l'Afitf **sur deux ans**. En revanche, il n'a pas été précisé si la contribution de SNCF Réseau de 320 millions d'euros s'étalera au-delà de 2021, mais cette option semble *a priori* probable. **Si cet effort peut être salué, il reste, en tout état de cause, bien inférieur aux besoins identifiés** par le préfet Philizot dans son rapport de février dernier, qui évaluait le **besoin de financement global à engager entre 2020 et 2028 à 6,4 milliards d'euros, soit environ 700 millions d'euros annuels**. C'est pourquoi **la commission a adopté un amendement visant à augmenter de 300 millions d'euros le soutien prévu par la mission « Plan de relance » aux « petites lignes », indispensables au maillage du territoire**.

Des protocoles d'accord avec les régions Grand Est et Centre-Val de Loire ont d'ores et déjà été signés sur la question des petites lignes pour définir trois catégories de lignes : celles considérées comme structurantes, intégralement prises en charge par SNCF Réseau, celles qui continueront à faire l'objet d'un co-financement et enfin celles susceptibles d'être transférées aux régions sur la base du volontariat, conformément à l'article 172 de la LOM. Si aucun objectif quantitatif n'a été fixé, ces transferts seraient susceptibles de concerner un potentiel de 1 000 à 1 500 kilomètres de lignes.

Néanmoins, comme l'a souligné le préfet Philizot au cours de son audition, **la réussite de tels transferts suppose le respect de certaines conditions**. D'abord, il appartient aux régions de se doter des moyens techniques nécessaires à l'apprentissage de l'exercice de cette responsabilité de gestion d'infrastructure. Ensuite, il est nécessaire de veiller à **garantir la bonne fluidité du réseau**, et à **définir précisément les conditions d'exploitation et le partage des rôles**. Enfin, il est indispensable de **clarifier les relations financières et le calcul des soultes à opérer**. Sur ce dernier point et d'après l'avis de l'Autorité de régulation des transports (ART) publié en octobre dernier<sup>1</sup>, le projet de décret d'application de l'article 172 de la LOM est pour l'heure trop imprécis.

<sup>1</sup> Avis n° 2020-069 du 22 octobre 2020 portant sur le projet de décret relatif au transfert de gestion de lignes ferroviaires d'intérêt local ou régional à faible trafic et au transfert de missions de gestion de l'infrastructure sur de telles lignes, et portant diverses dispositions.



## C. L'INSTAURATION D'UN CLIMAT DE CONFIANCE DANS LA PERSPECTIVE DE L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE : UN IMPÉRATIF

### 1. Un manque de visibilité quant au cadre de l'ouverture à la concurrence

Alors que plusieurs régions ont d'ores et déjà annoncé l'ouverture à la concurrence de leurs services conventionnés et que l'ouverture à la concurrence des services librement organisés (SLO) est prévue le 12 décembre 2020, **certains potentiels nouveaux entrants ont été touchés de plein fouet par la crise sanitaire, ce qui devrait retarder leur arrivée.** La DGITM estime que les nouveaux opérateurs pour les SLO sont plutôt attendus pour le 2<sup>e</sup> trimestre 2021. D'après l'Afra, les entreprises ont été contraintes de procéder à des choix dans leurs réponses aux appels d'offres.

Dans ce contexte déjà fragile, **le rapporteur regrette que l'examen du PLF 2021 se déroule alors que les négociations relatives à l'actualisation du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau sont encore en cours.** Le contrat 2017-2026 aurait dû, aux termes de l'article L. 2111-10 du code des transports, être actualisé en 2020. En raison du retard pris, **le ministre chargé des transports a indiqué qu'il ne serait sans doute publié qu'à l'été 2021. Or le contrat de performance est un document stratégique dans le contexte de l'ouverture à la concurrence,** puisqu'il détermine notamment les objectifs de performance, de qualité et de sécurité fixés à SNCF Réseau, les orientations en matière d'exploitation, d'entretien et de renouvellement du réseau, mais aussi et surtout la **trajectoire financière de SNCF Réseau**, en particulier les moyens qui lui sont alloués ainsi que **les principes qui seront appliqués pour la détermination de la tarification de l'infrastructure et l'évolution prévisionnelle des redevances d'utilisation de l'infrastructure.**

Ensuite le **cadre social n'est pour l'heure pas achevé.** Ni les salariés ni les entreprises n'ont donc de visibilité dans la perspective de l'ouverture à la concurrence. Auditionnés par le rapporteur, **plusieurs syndicats ferroviaires ont fait part de leurs inquiétudes sur ce point.** D'une part, le décret de décembre 2018<sup>1</sup> relatif au transfert des contrats de travail des salariés en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs n'a pas encore été modifié à la suite de l'annulation des II et III de l'article 5 par le Conseil d'État<sup>2</sup>. Interrogée, la DGTIM a indiqué que le décret modificatif était en cours d'examen au Conseil d'État. D'autre part, à la suite de l'échec des négociations sur l'accord sur les classifications et les rémunérations, le Gouvernement n'a pas encore publié l'ordonnance prévue à l'article 167 de la LOM<sup>3</sup>.

En outre, le **cadre réglementaire de l'ouverture à la concurrence n'est toujours pas prêt.** Les projets de décrets relatifs au transfert de gestion des petites lignes, d'une part et au transfert de gestion de certaines gares, d'autre part, ont fait l'objet de critiques de la part de l'ART, notamment sur le champ d'application de chacun des dispositifs prévus et sur l'absence d'articulation entre ces derniers.

En définitive, la commission considère que la réussite de l'ouverture à la concurrence repose en grande partie sur **la capacité à instaurer un fort climat de confiance entre les différentes parties prenantes (État, régions, salariés, SNCF Réseau et entreprises ferroviaires).** Cette capacité dépend notamment des modalités d'actualisation du contrat de performance, de l'achèvement du cadre de l'ouverture à la concurrence et des garanties supplémentaires qui pourront être apportées quant à l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure.

---

<sup>1</sup> Décret n° 2018-1242 du 26 décembre 2018 relatif au transfert des contrats de travail des salariés en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs.

<sup>2</sup> Décision n° 428422 du 28 février 2020 du Conseil d'État statuant au contentieux.

<sup>3</sup> Cet article prévoyait un délai d'habilitation de 9 mois. L'article 14 de la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de Covid-19 a prolongé de quatre mois ce délai.

## 2. Donner à l'ART les moyens d'exercer la plénitude de ses missions

Dans ce contexte d'incertitudes et de mutations, **le régulateur joue un rôle déterminant**. Pour autant, et alors que le champ des secteurs régulés par l'ART s'est considérablement étendu<sup>1</sup>, ses moyens n'ont pas été augmentés à due proportion. La subvention pour charges de service public (SCSP) de l'ART prévue pour 2021, **semblable à celle de 2020**, s'élève à **11,4 millions d'euros**. Les charges de personnel constituent le principal poste de dépense de l'autorité. Le plafond d'emplois de l'autorité, fixé par l'article 40 du PLF, est de **101 ETP**, soit 7 ETP supplémentaires par rapport à l'année précédente.

Or, malgré cette augmentation, **les moyens humains de l'ART restent insuffisants au regard des besoins considérables de chacun des secteurs régulés**. C'est pourquoi la commission, sur proposition du rapporteur, a adopté un **amendement visant à augmenter le plafond d'emploi de l'autorité de 6 ETP**.

## 3. UNE IMPORTANTE HAUSSE DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENTS EN FAVEUR DU TRANSPORT FLUVIAL, MODE PARTICULIÈREMENT RÉSILIENT

### A. LA RÉSILIENCE DU TRANSPORT FLUVIAL FACE À LA CRISE

Comme l'a souligné VNF au cours de son audition, le transport fluvial a fait preuve de **résilience** et de **réactivité** face à la crise sanitaire. Le **trafic de fret s'est maintenu à hauteur de 75 %** durant le premier confinement – porté notamment par une forte demande des céréaliers qui a conduit à un transfert de cale du BTP vers l'agroalimentaire – et a connu une tendance au redressement à partir de juin. Le secteur du **tourisme fluvial** a quant à lui été davantage impacté. VNF précise toutefois que la filière des bateaux de location habitables sans permis a connu une bonne saison cet été, grâce à la clientèle française.

Cette **résilience** du secteur s'explique notamment par les **mesures de soutien conséquentes mises en œuvre par VNF** en matière de redevances domaniales et de péages et par les dispositifs de droit commun (chômage partiel notamment) prévus par l'État.

Elle est également la **preuve de l'important potentiel de la voie d'eau**, qui reste pour l'heure **sous-exploité** : si la France possède le premier réseau de voies navigables en Europe (8 500 km), la part modale du transport fluvial dans le transport intérieur terrestre de marchandises dépasse à peine les 2 %. En plus d'être **capacitaire** (le trafic sur la Seine aval et le Rhône pourrait être quadruplé sans modifier les caractéristiques des ouvrages), le transport fluvial est **fiable, écologique** et permet de **desservir le cœur des villes**.

Ce mode de transport reste toutefois **moins compétitif** que la route, en raison notamment des **ruptures de charges** qui s'imposent, mais aussi du **surcoût de manutention fluviale** dans les grands ports maritimes.

Au total, la commission considère que si le mode fluvial s'est montré résilient pendant la crise, il n'en demeure pas moins **nécessaire de renforcer sa compétitivité**. Dans cet objectif et afin d'encourager au **renouvellement de la cale**, elle a adopté un amendement qui vise à **supprimer le plafond d'exonération des plus-values réalisées lors de la cession de bateaux de navigation intérieure affectés au transport de marchandises**.

---

<sup>1</sup> En 2019, le champ de compétences de l'Autorité s'est élargi à la régulation des redevances aéroportuaires et des activités de gestionnaire d'infrastructure et des activités de sûreté exercées par la RATP en Île-de-France et à l'ouverture des données de mobilité et de billettique.

## B. UNE AUGMENTATION CONSIDÉRABLE DE LA TRAJECTOIRE D'INVESTISSEMENTS DE VNF, À PÉRENNISER DANS LE CONTRAT D'OBJECTIFS ET DE PERFORMANCE

Le secteur fluvial a longtemps souffert – au même titre que le secteur ferroviaire – d'un important **sous-investissement dans la régénération et la modernisation de son réseau**, comme l'a montré l'audit réalisé par le cabinet Mensia en 2017.

Ces investissements connaissent néanmoins **une évolution favorable**, sous l'effet notamment de l'augmentation progressive prévue par le rapport annexé de la LOM des crédits de l'Afitf consacrés à la régénération et à la modernisation des voies navigables pour atteindre 110 millions d'euros par an entre 2019 et 2022 et 130 millions d'euros entre 2023 et 2027.

Comme pour le secteur ferroviaire, le projet de loi de finances prévoit un soutien du secteur fluvial au titre du programme 203 d'une part et au titre du programme « Écologie » de la mission « Plan de relance » d'autre part. Ainsi, **248 millions d'euros** sont prévus en AE et en CP par le programme 203 pour la subvention pour charges de service public versée à VNF (soit 2 millions de moins qu'en 2020), que vient compléter un fonds de concours de 120 millions d'euros de l'Afitf. Le plan de relance prévoit quant à lui une enveloppe de **175 millions d'euros supplémentaires, sur 2 ans, pour la régénération du réseau fluvial**.

**Cette augmentation est bienvenue** : elle permet de **confirmer et d'accélérer la tendance haussière** : VNF pourra ainsi disposer d'un budget d'investissement total, tous financements confondus, de plus de **300 millions d'euros en 2021 et 2022**.

Néanmoins, comme pour le secteur ferroviaire, cette hausse **mériterait d'être pérennisée**, en particulier dans le cadre de la **signature du contrat d'objectifs et de performance entre VNF et l'État** prévu par l'article 148 de la LOM en cours de finalisation.

S'agissant du plafond d'emplois de VNF en revanche, le rapporteur s'alarme de sa **diminution à hauteur de 99 ETP**, après une diminution de 92 ETP en 2020. Si l'établissement est engagé dans une démarche de modernisation, qui, à terme, permettra de dégager des gains de productivité, cette trajectoire semble néanmoins inquiétante, alors même que davantage de moyens sont prévus pour la régénération du réseau.

## 4. UN BUDGET STABLE EN FAVEUR DES AFFAIRES MARITIMES ET PORTUAIRES QUI NE DOIT PAS FAIRE OUBLIER L'IMPORTANCE DES DÉFIS À RELEVER POUR LE SECTEUR

### A. L'IMPACT DIFFÉRENCIÉ DE LA CRISE SANITAIRE SELON LES SECTEURS DU TRANSPORT MARITIME

Le secteur du **transport maritime** a été affecté de manière hétérogène par la crise sanitaire.

D'une part, les **compagnies de transports de passagers connaissent d'importantes difficultés**. Les **compagnies de croisières** sont, d'après la Direction des affaires maritimes (DAM), le segment le plus durement touché, avec des paquebots mis à l'arrêt quasi total dans le monde entier. Le **secteur des ferries**, dont les marges sont extrêmement faibles, a été très affecté par la crise sanitaire, avec une baisse de chiffre d'affaires de l'ordre de 75 %. En ce qui concerne le trafic transmanche, le redémarrage espéré pendant l'été a été brutalement interrompu en raison du rétablissement d'une quatorzaine à l'entrée du Royaume-Uni. Les liaisons avec le Maghreb ont également été fortement touchées.

Dans ce contexte, le rapporteur **salue** la décision du Gouvernement **de soutenir**, dans le PLFR 4, **les entreprises de transport de passagers soumis à la concurrence internationale à hauteur de 30 millions d'euros**. Cette aide consistera en un remboursement en 2021, pour les ferries effectuant des liaisons internationales hors DSP, de la part salariale des cotisations sociales. Des inquiétudes demeurent néanmoins pour le secteur des ferries dans la perspective du **Brexit**.

S'agissant du **transport de marchandises**, la situation est assez **contrastée** selon le type de marchandises transportées. Le **vrac sec** a connu une forte baisse de ses activités au premier semestre en raison de la baisse de la demande chinoise en charbon et minerais de fer, et le taux de fret des gros navires a chuté. Néanmoins, comme l'a souligné la DAM, l'activité est ensuite repartie. Concernant le **vrac liquide**, les navires ont un temps été utilisés comme des stocks flottants, et ont réalisé une bonne année. L'activité du secteur des **conteneurs** s'est globalement maintenue, au prix néanmoins de la mise à l'encre d'une partie des navires. Les **compagnies du secteur offshore** rencontrent quant à elles d'importantes difficultés. L'activité des **services portuaires**, directement liée aux trafics portuaires, a aussi souffert de la crise sanitaire.

Enfin, d'importantes difficultés en matière de **relève des équipages** ont été signalées pendant la crise et ce sujet demeure prégnant en raison des reconfinements et des entraves aux déplacements internationaux.

## **B. UN EFFORT STABLE À DESTINATION DES AFFAIRES MARITIMES ET PORTUAIRES DANS LES PROGRAMMES 203 ET 205, COMPLÉTÉ PAR UNE ENVELOPPE SUPPLÉMENTAIRE BIENVENUE EN FAVEUR DU VERDISSEMENT DES PORTS DANS LE PLAN DE RELANCE**

Le budget pour 2021 est le **premier budget du Ministère de la mer**, « recréé » en août dernier, trente ans après le dernier ministère de la mer autonome. Aussi, la commission sera particulièrement attentive, dans son exécution, à la **répartition des compétences entre la ministre de la mer, d'une part et le ministre chargé des transports, d'autre part**.

Les **crédits relatifs aux affaires maritimes et portuaires** prévus par les programmes 203 « Services et infrastructures de transport » – pour ce qui concerne les ports – et 205 « Affaires maritimes » s'élèvent pour 2021 à **259 millions d'euros en CP** (et 255 millions d'euros en AE), contre 261 millions d'euros en CP en 2020.

### **1. Le secteur portuaire en attente d'une stratégie depuis près de trois ans**

Environ **100 millions d'euros sont consacrés aux infrastructures portuaires et à l'entretien des ports**. Ces crédits correspondent, en majorité, aux **dépenses de dragage** prévues pour l'entretien des accès et des ouvrages d'accès des grands ports maritimes (GPM). À ce montant s'ajoute un fonds de concours versé par l'Afitf et estimé à 42,8 millions d'euros en CP pour 2021, notamment destinés à financer la part de l'État du volet portuaire des CPER.

En outre, le programme « Écologie » de la mission « Plan de relance » prévoit une enveloppe de **175 millions d'euros en faveur du verdissement des ports** qui devrait être complétée par un cofinancement des ports, des collectivités territoriales et de l'Union européenne. Ces crédits ont notamment vocation à soutenir l'électrification des quais, la création de points d'avitaillement en gaz naturel liquéfié et en hydrogène, ou encore le développement d'infrastructures de report modal. Sur ce dernier point, le rapporteur rappelle que **plus de 80 % des pré- et post-acheminements portuaires reposent encore sur le mode routier**. Aussi leur massification doit-elle s'inscrire dans un **plan bien plus ambitieux en faveur du report modal vers le ferroviaire et la voie d'eau**. Le rapport de M. Michel Vaspert au nom de la mission d'information relative à la gouvernance et à la performance des ports maritimes a évalué le besoin à 5 milliards d'euros environ sur 10 ans.

Si le soutien budgétaire prévu par le plan de relance constitue une première étape nécessaire, le rapporteur rappelle que la **stratégie nationale portuaire**, attendue depuis près de trois ans, n'a toujours pas été publiée. Alors que **la part de marché des GPM français diminue par rapport à celle de leurs principaux concurrents européens<sup>1</sup>**, **la compétitivité de nos ports doit**

---

<sup>1</sup> Le document de politique transversale « Politique maritime de la France » actualise la prévision de part de marché du trafic total de 13 à 12,5 % pour 2020 pour les GPM, par rapport aux 32 ports européens pris pour référence, avec une part de marché du conteneur, qui pourrait s'établir à 6,1 %, au lieu de 6,5 % pour 2020.

**urgemment s'améliorer.** La proposition de loi<sup>1</sup> de M. Michel Vaspert, qui traduit les principales recommandations de son rapport, formule des propositions concrètes dans cet objectif.

Enfin, le rapporteur note qu'un amendement visant à instituer une méthode forfaitaire de détermination de la valeur des quais portuaires et des terre-pleins qui leur sont fonctionnellement rattachés et qui a vocation à s'appliquer aux impositions dues à compter de 2024 a été adopté à l'Assemblée nationale et semble aller dans le sens d'une **clarification du régime applicable aux ports en matière de fiscalité foncière.**

## **2. Un budget en faveur des affaires maritimes relativement stable et qui acte la pérennisation du soutien de l'État à la SNSM**

**159 millions d'euros sont prévus**, en CP, au titre des **affaires maritimes**, contre 161 millions d'euros en 2020. Comme l'a fait remarquer la DAM, il s'agit d'un budget assez **stable**. À ces montants s'ajoute une enveloppe de **25 millions d'euros** prévue par le Plan de relance en faveur du **verdissement de la flotte de contrôle ou de balisage de l'État**, avec notamment la construction d'un baliseur océanique et d'un baliseur côtier, qui pourraient être des démonstrateurs sur le plan de la transition écologique. Sur la question du **verdissement du transport maritime**, le rapporteur salue l'adoption, à l'Assemblée nationale, d'un amendement visant à prolonger le dispositif de suramortissement fiscal prévu à l'article 39 *decies* C du code général des impôts de 2022 à 2024. Plus ambitieuse, la proposition de loi de M. Michel Vaspert visait à l'étendre jusqu'en 2025.

### **Les discussions en cours à l'échelle internationale et européenne en matière de verdissement du transport maritime**

La dynamique de verdissement des ports s'inscrit dans un objectif plus large de verdissement du **transport maritime**, qui est responsable d'environ 2 % des émissions de gaz à effet de serre.

L'**Organisation maritime internationale (OMI)** est récemment parvenue à un **premier compromis**, dans l'objectif de diminuer l'intensité carbone du transport maritime international de 40 % d'ici 2030 et de 50 % d'ici 2050. Ce compromis prévoit notamment la mise en place d'outils nouveaux, parmi lesquels une certification de l'efficacité énergétique par navire et d'un système de mesure de l'intensité carbone de chaque navire. Néanmoins, comme l'a rappelé la Ministre de la mer devant la commission : « **Le compromis final n'est pas aussi ambitieux que ce que nous et nos partenaires européens aurions voulu, mais il constitue toutefois une étape importante** ».

En parallèle, le **Parlement européen** s'est montré favorable à une **inclusion du transport maritime dans le marché carbone**. D'après la DGITM, la France est favorable à un mécanisme de marché, précisant néanmoins que le projet au niveau européen doit être compatible avec les négociations en cours à l'OMI, notamment de manière à ne pas conduire à terme à une double taxation dépassant l'effet recherché.

Près de la moitié des crédits (79,5 millions d'euros) du programme 205 sont consacrés au **soutien à la flotte de commerce**, pour la rendre **plus compétitive**. Ils consistent en des compensations, à l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM) et à l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (ACOSS) des exonérations de charges sociales patronales.

En outre, **32,6 millions d'euros sont consacrés à la sécurité et à la sûreté maritime**. À cet égard, le rapporteur **salue la pérennisation du montant de la subvention versée à la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM)** à hauteur de **10,5 millions d'euros**. Comme l'a précisé la DAM, ces moyens répondent notamment à la bosse d'investissements de l'association correspondant au renouvellement de la flotte. À terme, ils ont vocation à être complétés par l'affectation de 5 % du produit de la taxe sur les éoliennes en mer. Par ailleurs, et comme l'a

<sup>1</sup> Proposition de loi n° 723 (2019-2020) de M. Michel Vaspert et plusieurs de ses collègues, relative à la gouvernance et la performance des ports maritimes français, déposée le 24 septembre 2020.

indiqué la Ministre de la mer devant la commission, un **pacte d'engagement pour les sauveteurs en mer** devrait être signé d'ici la fin de l'année.

Au-delà des questions relatives à son financement, le rapporteur relève qu'à la suite du travail réalisé par M. Didier Mandelli au nom de la mission commune d'information sur le sauvetage en mer, un **travail de démocratisation est en cours au sein de l'association**, dans le cadre du projet « **Cap 2030** ». D'après son président, M. Emmanuel de Oliveira, cette démarche s'est d'abord traduite par une consultation, en mars dernier, des 8 500 bénévoles, conduisant à l'élaboration de 13 propositions. Deux chantiers principaux ont d'ores et déjà été engagés et sont encore en cours : la **révision des statuts de la SNSM**, d'une part, et une **réforme de l'organisation et du fonctionnement interne de l'association**, d'autre part.



**Jean-François Longeot**  
Président de la commission  
Sénateur  
(*Union Centriste*)  
du Doubs



**Philippe Tabarot**  
Rapporteur pour avis  
Sénateur  
(*Les Républicains*)  
des Alpes-Maritimes

COMMISSION  
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE  
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

[http://www.senat.fr/commission/dvpt\\_durable/index.html](http://www.senat.fr/commission/dvpt_durable/index.html)

Téléphone : 01.42.34.23.20

Consulter le dossier législatif :

<http://www.senat.fr/dossier-legislatif/pjlf2021.html>