

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

BUDGET GÉNÉRAL
MISSION INTERMINISTÉRIELLE
RAPPORTS ANNUELS DE PERFORMANCES
ANNEXE AU PROJET DE LOI DE RÉGLEMENT
DU BUDGET ET D'APPROBATION DES COMPTES POUR

2020

INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS



PROGRAMME 203

INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | BILAN STRATÉGIQUE

BILAN STRATÉGIQUE DU RAPPORT ANNUEL DE PERFORMANCES

Marc PAPINUTTI

Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer

Responsable du programme n° 203 : Infrastructures et services de transports

L'année 2020 a été marquée par l'entrée en vigueur des dispositions de la loi d'orientation des mobilités (LOM) qui revoit en profondeur la gouvernance de la mobilité et confirme le passage d'une politique des transports orientée vers les grands projets à une politique des mobilités mobilisant l'énergie de l'ensemble des acteurs, publics ou privés, nationaux et locaux et utilisant les nouveaux leviers de la technologie.

L'objectif est le développement des mobilités de demain qui devront mieux satisfaire les besoins des populations et des territoires et devront être : plus propres : réduire l'empreinte environnementale de nos déplacements ; plus connectées : accélérer la révolution numérique dans les transports pour anticiper les mutations de la mobilité ; plus solidaires : réduire les fractures territoriales pour faire de la mobilité physique un moteur de la mobilité sociale ; plus intermodales : mieux articuler toutes les offres pour les rendre plus attractives et offrir une vraie alternative à la possession d'un véhicule individuel ; plus sûres : réduire les accidents et risques liés aux mobilités ; plus soutenables : équilibrer les modèles économiques et rendre la gouvernance plus efficace.

S'agissant du secteur ferroviaire, l'année 2020 a marqué la poursuite de la mise en œuvre de la loi n° 2018-515 pour un nouveau pacte ferroviaire. Au 1er janvier 2020, le groupe public ferroviaire unifié, composé de sociétés, dont le capital est détenu à 100 % par l'État, et de leurs filiales a été constitué. La crise sanitaire a cependant fragilisé la situation financière du nouveau groupe. Face à l'ampleur et à la durée de cette crise, l'État a apporté un soutien particulièrement important à ce secteur clé de l'économie française. Dans le cadre du plan de relance, un soutien sans précédent de 4,7 Md€ en faveur du secteur ferroviaire a ainsi été décidé afin de limiter l'impact de la crise tout en répondant aux importants besoins d'investissements dans le réseau ferroviaire. 4,05 Md€ ont été octroyés au groupe SNCF via une recapitalisation de l'entreprise par l'État, et 650 M€ abonderont les crédits d'intervention budgétaire dédiés au financement d'investissements dans le secteur ferroviaire sur la période 2021-2024. Ces différentes ressources permettront de financer un haut niveau de régénération du réseau ferré national.

Ces investissements sont essentiels pour améliorer la qualité du système ferroviaire au bénéfice de tous : entreprises ferroviaires, voyageurs et chargeurs. Ils viennent s'ajouter aux efforts déjà consentis par l'Etat dans le cadre du nouveau pacte ferroviaire avec notamment la reprise de 35 Md€ de dette de la SNCF. L'État a d'ores et déjà repris 25 Md€ de dette en 2020, et reprendra les 10 Md€ restants en 2022. En parallèle, une démarche globale d'amélioration de la productivité permettra d'atteindre à moyen terme un modèle économique équilibré à l'échelle du groupe SNCF puis de SNCF Réseau. Une « règle d'or » instaurée par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire doit permettre d'éviter une reconstitution de l'endettement de SNCF Réseau.

Parallèlement, en réponse à la situation préoccupante des lignes de desserte fine du territoire et à la suite de la mission du préfet Philizot en 2019, le Gouvernement a engagé en 2020 avec les régions un plan « petites lignes » pour la remise à niveau des petites lignes ferroviaires et la remise à plat de leur gouvernance, visant à pérenniser les services de transport qu'elles assurent. Deux premiers protocoles d'accord ont été signés avec les régions Centre – Val de Loire et Grand Est en 2020. Le Gouvernement a également publié, fin 2020, le décret d'application de la loi d'orientation des mobilités visant à préciser les conditions dans lesquelles les régions peuvent, si elles en font la demande, bénéficier du transfert de gestion de certaines lignes de desserte fine du territoire peu fréquentées. L'État a par ailleurs fait le choix de mobiliser prioritairement les crédits des CPER 2015-2020 sur des opérations visant à améliorer la régularité, la fiabilité et la performance des lignes ferroviaires les plus circulées, y compris sur le réseau régional.

Les trains d'équilibre du territoire (TET), dont l'État est autorité organisatrice, ont été impactés en 2020 par la crise sanitaire avec une baisse de fréquentation de près de 35 %. Le plan de relance comprend 100 M€ d'investissements pour la rénovation de matériel roulant et d'installations de maintenance.

Les travaux de la section transfrontalière de la **liaison ferroviaire Lyon-Turin** se sont poursuivis sous la maîtrise d'ouvrage du promoteur public binational Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT). Fin 2020, près de 30 kilomètres de galeries ont été creusées, sur les 164 kilomètres au total.

Dans le **domaine du fret**, plusieurs mesures ont été poursuivies ou mises en œuvre comme la remise en état du réseau capillaire et des voies de services ou des opérations visant à augmenter le gabarit. Pour limiter les effets de la crise économique liée à la situation sanitaire sur les entreprises ferroviaires, l'État a consenti une augmentation de la compensation versée à SNCF Réseau, permettant la prise en charge de l'équivalent de près d'un semestre de redevances dues par les opérateurs.

Concernant le **réseau routier national non concédé**, la priorité à l'entretien et à la régénération du réseau existant est clairement affirmée par le Gouvernement. Elle s'est traduite par un effort supplémentaire sur les crédits d'entretien et de régénération en 2019 qui s'est poursuivi en 2020. Dans ce domaine, une priorité a été accordée à la surveillance et à l'entretien des ouvrages d'art. De plus, afin d'informer les décideurs et les citoyens en toute transparence sur cet état, les données correspondantes sont accessibles sur le site du ministère de la transition écologique. La sécurité constitue une deuxième priorité, qui se traduit par des aménagements tant pour les agents des directions interdépartementales des routes que pour les usagers. Enfin, la troisième priorité est l'optimisation de l'usage du réseau par la mise en œuvre de mesures de partage de la voirie dans les grandes zones urbaines (avec le développement de voies réservées), de mesures de régulation du trafic, et d'information des usagers. Cela se traduit, entre autres, par le déploiement pilote d'infrastructures connectées, préparant l'arrivée du véhicule autonome.

En matière de développement routier, les opérations déjà engagées en travaux se poursuivent concrétisant ainsi la mise en œuvre des volets routiers des contrats de plan État-région. Le montant total des crédits de paiement exécutés en 2020 au titre de l'action 1 s'établit à 625 M€ (dont fonds de concours des collectivités).

Les grands projets routiers ont progressé en 2020 :

- Obtention de la déclaration d'utilité publique pour les projets de mise à 2 fois 2 voies d'une section de la RN176 en Bretagne et de la RN147 au Nord de Limoges en Nouvelle-Aquitaine
- Démarrage des travaux en début d'année 2020 de la mise à 2 fois 2 voies d'une section de la RN102, de la RN7 dans la Nièvre, de la RCEA en Saône-et-Loire et de la RN164 en Bretagne.
- Mises en service d'une section à 2 fois 2 voies de la RN141, de la rocade sud de Strasbourg et de la RN4.

S'agissant du **réseau routier national concédé**, ont été réalisées des opérations financées par les sociétés autoroutières, dans le cadre des contrats de concession.

Concernant le **réseau fluvial**, Voies navigables de France a bénéficié de la dynamique enclenchée par la LOM pour la régénération et la modernisation des infrastructures, grâce à un soutien de l'AFITF porté à 114 M€ en 2020, en augmentation par rapport à 2017 et 2018. De plus, grâce au plan de relance gouvernemental destiné à répondre aux impacts économiques de la crise sanitaire, VNF bénéficiera de 175 M€ entre 2021 et 2022 en complément des moyens prévus par la LOM.

Enfin, dans l'optique de permettre au transport fluvial de marchandises de se renforcer comme un mode de transport plus propre et une solution crédible à la congestion routière, l'État a poursuivi et accru en 2020 sa contribution financière au plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (PAMI), mis en œuvre et financé par VNF, dans une dynamique de verdissement de la flotte.

La transformation de la **Société du Canal Seine Nord Europe** en établissement public local a eu lieu le 1er avril 2020 comme le prévoit la loi d'orientation des mobilités. Ce projet pour lequel l'État contribue à hauteur de 1,1 Md€ via l'AFITF, était au stade des études détaillées en 2020.

Dans le domaine portuaire, les opérations d'investissement se sont poursuivies, et le soutien du plan de relance a permis d'engager 30 M€ supplémentaires en 2020 en faveur de la transition écologique des ports (électricité à quai, report modal ...). L'année 2020 a également été marquée par la poursuite des travaux de préfiguration du nouvel établissement HAROPA, intégrant les ports de l'axe Seine (Le Havre, Rouen et Paris), qui sera créé au 1er juin 2021.

En ce qui concerne l'**intermodalité dans le domaine du fret**, le soutien et l'accompagnement à la mise en œuvre de solutions de report modal alternatives au transport routier de longue distance, s'appuyant sur des services de transport combiné par caisse, d'autoroutes ferroviaires/ferro-route et d'autoroutes de la mer, se sont poursuivis. Ceci se traduit

notamment par la prolongation de l'aide au transport combiné déjà existante pour une nouvelle période de 5 ans ayant reçu l'accord de la Commission européenne le 29 octobre 2019.

Concernant les transports urbains, l'État continue de soutenir leur développement. Un quatrième appel à projets relatif aux transports collectifs en site propre et aux pôles d'échanges hors Île-de-France a ainsi été lancé le 15 décembre 2020, avec une dotation de 450 M€ auxquels se sont ajoutés 200 M€ pour les métros au titre du plan de relance. Ses résultats seront annoncés en septembre 2021 pour les opérations hors relance. En Île-de-France, les opérations de ce type sont cofinancées à travers le contrat de plan État-Région. En parallèle, la réalisation du métro automatique Grand Paris Express, dont le coût est estimé à 42 Md€ courants, se poursuit sous la conduite de la Société du Grand Paris.

L'État a continué à soutenir en 2020 **l'innovation et les expérimentations** de nouvelles solutions de mobilités plus propres, solidaires, durables et performantes, en particulier en se nourrissant des opportunités permises par le numérique.

L'État poursuit par ailleurs son soutien aux acteurs de l'innovation pour une mobilité intelligente. Il a accéléré en 2020 le point d'accès national aux données de l'information multimodale (*transport.data.gouv.fr*) qui permet le déploiement de services d'information et de billettique multimodales de meilleure qualité. Il a en outre poursuivi la mobilisation pour le covoiturage du quotidien, avec l'objectif de tripler le nombre de trajets covoiturés d'ici 2024. Dans ce cadre a été développée la start-up d'État "Preuve de covoiturage" destinée à faciliter la mise en place de dispositifs d'aides financières par les collectivités locales et les entreprises.

En matière de mobilité servicielle (MaaS – Mobility as a Service), l'État soutient les collectivités locales dans la réalisation de biens communs et d'expérimentations, notamment via les travaux de normalisation coordonnés par le GART.

Dans le cadre du plan vélo et mobilités actives, l'État assure un cofinancement d'infrastructures cyclables, aux côtés des collectivités locales via 350 M€ sur 7 ans prévus au budget de l'AFITF. Ce fonds est inscrit dans la programmation des infrastructures de la loi d'orientation des mobilités. Il est consacré à la résorption de discontinuités d'itinéraires cyclables qui pénalisent la sécurité et la qualité du trajet des cyclistes et fait l'objet d'un appel à projets annuel. A l'issue de l'appel à projet lancé en 2020, **186 projets lauréats concernant 127 territoires bénéficieront d'une aide totale de 70 M€ de subventions** afin de réaliser des projets d'aménagements cyclables dont le budget total atteint 425 M€.

Le développement du véhicule automatisé, s'appuyant sur les nouvelles technologies, constitue également un enjeu majeur pour la mobilité des années à venir, la sécurité routière et l'industrie.

L'année 2020 a notamment été consacrée à la mise à jour de la stratégie de développement de la mobilité routière automatisée qui identifie cinq principaux enjeux collectifs que sont le développement sûr de la conduite sans opérateur à bord, l'amélioration des fonctions de connectivité, la validation de sécurité, l'acceptabilité et la gestion de la donnée. L'année 2020 a vu également la préparation des ordonnances relatives au cadre juridique de déploiement des véhicules automatisés et à l'accès aux données des véhicules (articles d'habilitation 31 et 32 de la loi d'orientation des mobilités) qui ont été transmises à la CNIL et au secrétariat général du Gouvernement fin décembre.

Enfin, **la décarbonation des transports** à horizon 2050 est un objectif central des politiques publiques. La stratégie nationale bas-carbone et la stratégie pour le développement de la mobilité propre, intégrée à la programmation pluriannuelle de l'énergie ont ainsi été révisées, leur nouvelle version ayant été publiée en avril 2020.

Le programme d'engagements volontaires pour l'environnement qui permet un accompagnement méthodologique des transporteurs, commissionnaires et chargeurs dans leurs actions de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants était assis sur une convention prenant fin au 31 décembre 2020. Il a été reconduit sur 2021-2023, avec des objectifs renforcés.

La mobilisation des moyens du PIA dans le cadre de la gouvernance en place s'est poursuivie sur le sujet (trains hydrogène par exemple).

Dans le secteur du transport routier, l'année 2020 a été marquée par l'adoption du paquet Mobilité I qui conduit à des avancées significatives pour une concurrence équilibrée et pour une meilleure protection des salariés du secteur accompagnées d'un renforcement des moyens de contrôle. L'année 2020 a également été marquée par les négociations relatives à la mise en place d'un accord avec le Royaume-Uni, à la suite de sa sortie de l'Union

européenne et la préparation des mesures spécifiques aux transports routiers, indispensables à une continuité des échanges économiques.

Face à la crise sanitaire, l'action du ministère chargé des transports s'est davantage portée sur les contrôles en bord de route afin de limiter les risques de développement des pratiques irrégulières (cabotage irrégulier, développement de l'exercice illégal de l'activité de transporteur routier, etc.) et de s'assurer que les conducteurs routiers bénéficient de conditions sanitaires suffisantes (accès à un point d'eau, etc.). Le contrôle en entreprise a subsisté, dans un cadre interministériel, notamment avec les DI(R)ECCTE, dans l'objectif de lutter contre les fraudes au travail illégal ou à l'activité partielle ainsi que les fraudes complexes en général.

Le déploiement d'outils de contrôle plus performants a été poursuivi en 2020. La préparation du déploiement du contrôle sanction automatisé des surcharges illustre également les projets portés par le ministère pour moderniser le contrôle. Sur le plan économique ses services ont été quotidiennement mobilisés dès les premières semaines de cette crise sanitaire, aux côtés des acteurs du transport routier, de la chaîne alimentaire et de la mobilité, pour assurer la continuité des services.

Dans le secteur du transport public particulier de personnes (T3P) le ministère a renforcé son action de lutte contre les fraudes, notamment en finalisant l'opération de renouvellement total des cartes papier délivrées jusqu'en septembre 2017 par des cartes sécurisées et en engageant un contrôle des obligations qui incombent aux plateformes au titre de l'article 1er de la loi Grandguillaume.

L'impact de la crise sanitaire a pu être maîtrisé à la fois en matière de soutiens aux secteurs nécessaires mais également de bonne exécution des actions malgré un contexte difficile.

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF 1	Réaliser au meilleur coût les projets de desserte planifiés et moderniser efficacement les réseaux de transports
INDICATEUR 1.1	Intérêt socio-économique des opérations
OBJECTIF 2	Améliorer la qualité des infrastructures de transports
INDICATEUR 2.1	Coût des opérations de régénération et d'entretien du réseau ferré
INDICATEUR 2.2	État des réseaux routier, ferroviaire et fluvial
OBJECTIF 3	Améliorer la régulation dans les transports routiers et développer la part des modes alternatifs à la route
INDICATEUR 3.1	Part modale des transports non routiers
INDICATEUR 3.2	Part de marché des grands ports maritimes
INDICATEUR 3.3	Contrôle des transports routiers

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF

1 – Réaliser au meilleur coût les projets de desserte planifiés et moderniser efficacement les réseaux de transports

INDICATEUR

1.1 – Intérêt socio-économique des opérations

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2020 Réalisation	2020 Cible PAP 2020
Intérêt socio-économique des opérations ferroviaires, fluviales et portuaires	€/€ public investi	1,9	0,5	Non connu	Non connu	1,0	>1,5
Intérêt socio-économique des opérations routières	€/€ public investi	2,5	2,8	3,3	3,3	3,3	>3,0

Commentaires techniques

Les opérations retenues sont celles qui bénéficient d'un calcul d'intérêt socio-économique au plus près de la décision de lancement de la réalisation et non pas à la mise en service des infrastructures.

1.1.1 Intérêt socio-économique des opérations ferroviaires, fluviales, maritimes et portuaires

Champ : opérations de développement ferroviaires, fluviales et portuaires d'un montant supérieur à 20 M€.

Source des données : maîtres d'ouvrage des projets (RFF/SNCF Réseau, VNF, grands ports maritimes...).

Ce sous-indicateur concerne :

- les opérations d'un montant supérieur à 20 M€ ;
- les opérations, tous secteurs confondus, pour lesquelles le bénéfice socio-économique doit être calculé réglementairement (lorsqu'il y a une DUP notamment).

Les opérations ferroviaires prises en compte dans le calcul du sous-indicateur sont celles qui doivent faire l'objet d'une convention de réalisation au cours de l'année considérée. Concernant les opérations portuaires maritimes, il s'agit des opérations dont la décision de subvention a été prise.

Les opérations prises en compte au titre du RAP 2020 sont les suivantes :

Opérations prises en compte au titre de 2020	Montant (M€) (1)	Conditions économiques	Taux d'actualisation	Valeur actualisée nette par euro public investi (en €) (2)	Montant investi valorisé (1)*(2)
Développement des terminaux à conteneur au GPM du Havre	154,5	01/07/2018	4,50%	3,29	509
SNCF Réseau – Remise à niveau Lourches Valenciennes	29	01/07/2016	4,50%	-6,47	-188
SNCF Réseau – Régénération voie Angoulême-Saintes	27	01/01/2017	4,50%	-1,01	-27
SNCF Réseau – Modernisation de la ligne des Horloges	50	01/01/2017	4,50%	-0,74	-37
Total 2020	260,5			1,0	257,1

(1) Montant de l'investissement estimé au stade de l'évaluation socio-économique.

(2) Valeur actualisée nette (différence entre les avantages socio-économiques pour la collectivité d'une part, intégrant notamment les effets en termes de temps de transport, de bruit et de pollution atmosphérique, et les coûts d'investissement et d'entretien d'autre part) rapportée au montant des financements publics.

1.1.2 Intérêt socio-économique des opérations routières

Champ : opérations de développement du réseau routier national non concédé.

Sources des données : système d'informations financières DGITM (direction générale des infrastructures, des transports et de la mer).

Le calcul de ce sous-indicateur repose sur le montant de l'investissement et sur le bénéfice socio-économique actualisé (1).

Les opérations prises en compte pour le calcul du sous-indicateur sont celles ayant fait l'objet, dans l'année précédente, d'une première affectation d'AE au titre des travaux (2).

La valeur de l'indicateur correspond à la valeur médiane des bénéfices socio-économiques actualisés rapportés aux montants d'investissement. Ce calcul permet de tenir compte des opérations de faible montant dont la contribution à la valeur moyenne serait faible.

(1) Le calcul se conforme à l'instruction-cadre du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transports, en s'appuyant sur la notion de bénéfice socio-économique actualisé qui se calcule comme la différence entre les avantages et les coûts de toute nature qui sont induits par l'opération et calculés par rapport à la situation de référence (le calcul est fait en monnaie constante mais les flux positifs et négatifs sont actualisés).

(2) Il peut en effet s'écouler un laps de temps non négligeable entre la DUP, correspondant au premier calcul du bénéfice socio-économique, et la décision de faire, matérialisée par l'affectation des crédits pour les premiers travaux de réalisation.

Le calcul de la réalisation 2020 du sous-indicateur 1.1.2 est basé sur le tableau ci-dessous :

Dpt	voie	Libellé opération	Coût total de l'opération (en M€) (1)	Bénéfice actualisé (en M€)	Investissement (en M€) (2)	Bénéfice actualisé par euro investi (en €)
33	RN250 /A660	RN25 /A660 : Desserte du bassin d'Arcachon	48,1	2390	51,8	46,2
22	RN164	RN164 - mise à 2x2 voies sur le secteur de Merdrignac	30	98	28	3,3
78	RN10	RN10 – requalification à Trappes	95	-14	107,7	-0,1
Total 2020				2474	187,5	13,2

Sur ces trois opérations, la valeur médiane correspond à la deuxième valeur (3,3).

(1) Pour le mode routier, le coût total de l'opération correspond au montant de l'opération inscrit au CPER lorsqu'elle est intégralement financée ou au montant de l'opération lorsque son inscription au CPER est partielle.

(2) Le coût d'investissement, différent du coût total de l'opération, est calculé à partir du coût total de l'opération et de la durée estimée des travaux. Il correspond aux dépenses actualisées liées à la construction de l'infrastructure hors taxe. Il tient compte des taux d'actualisation socio-économique tutélares en vigueur. Le calcul socio-économique des projets est mené en conformité avec l'instruction gouvernementale en vigueur à la date de réalisation de l'étude socio-économique.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Indicateur 1.1.1 – Intérêt socio-économique des opérations ferroviaires, fluviales, maritimes et portuaires (bénéfice actualisé ramené à l'euro public investi)

Aucune opération fluviale n'entre pour 2020 dans le périmètre du calcul de cet indicateur. C'est le panel d'opérations portuaires et ferroviaires qui permet d'atteindre un bénéfice socio-économique de 1 euro par euro public investi pour 2020, soit en deçà de la cible 2020 mais néanmoins supérieur à la réalisation 2019.

Cette valeur positive est rendue possible par l'opération portuaire "Développement des terminaux à conteneur au GPM du Havre", dont la part État représente 24 M€ et dont le bénéfice sur investissement est évalué à 3,29 € par euro

public investi. Cette opération n'était pas identifiée lors de la prévision initiale du PAP 2020 car programmée courant 2020 pour une attribution de subvention à l'été 2020. Cette réalisation 2020 est toutefois conforme à la prévision actualisée présentée au PAP 2021.

Dans le domaine ferroviaire, la programmation n'était pas suffisamment avancée lors de l'élaboration du PAP 2021 pour permettre la production d'une liste fiable d'opérations. Cette liste est produite à l'occasion du RAP 2020 et contient trois opérations : la remise à niveau de la ligne Louches-Valenciennes, la régénération de la voie Angoulême-Saintes, et la modernisation de la ligne des Horlogers.

Le bilan socio-économique de la remise à niveau de la ligne Louches-Valenciennes s'explique par la reprise des circulations voyageurs et le retour des coûts d'exploitation qui ne sont pas compensés par la hausse des recettes.

Indicateurs 1.1.2 – Intérêt socio-économique des opérations routières

Dans le domaine routier, trois opérations pour lesquelles la rentabilité socio-économique est calculée ont fait l'objet d'une première affectation d'autorisations d'engagement au titre des travaux en 2019. La réalisation 2020 est de 3,3 (valeur médiane). Celle-ci est strictement conforme à la prévision actualisée.

Il est à noter que cette valeur est plutôt élevée pour les projets routiers (ceux-ci présentent de manière usuelle un Bénéfice sur Investissement (B/I) compris entre 1,5 et 2,5) et bénéficie de la très forte rentabilité socio-économique de la desserte du Bassin d'Arcachon. En effet, cette opération affiche un B/I de 46 en raison d'une très forte amélioration des conditions de circulation sur l'axe après aménagement sachant que celui-ci présente actuellement régulièrement de très importantes zones de congestion.

OBJECTIF

2 – Améliorer la qualité des infrastructures de transports

INDICATEUR

2.1 – Coût des opérations de régénération et d'entretien du réseau ferré

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2020 Réalisation	2020 Cible PAP 2020
Coût kilométrique moyen des opérations de régénération	k€ courants par km	1605	1540	1437	1494	1630	<1305
Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien	k€ courants par km	54,19	55,26	55,33	57,14	53,58	<53,4

Commentaires techniques

Sources des données : SNCF Réseau

Indicateur 2.1.1 Coût kilométrique moyen des opérations de régénération

Cet indicateur est calculé en rapportant le coût total des opérations de régénération des voies au nombre de kilomètres de voies régénérées. Il n'intègre pas à ce stade les renouvellements de voies sur les lignes à grande vitesse, ni ceux des appareils de voies (aiguillages), dont le coût n'est pas comparable au coût moyen des travaux de renouvellement des voies. Le calcul de ce coût (dont l'unité fictive est nommée GOPEQ pour « grande opération programmée équivalent ») pour une année donnée, intègre l'ensemble des opérations dont la majorité des travaux se sont déroulés au cours de l'année donnée. Le coût du GOPEQ d'une année peut donc comprendre des dépenses pluriannuelles. Il ne sera, à ce titre, stabilisé définitivement que deux à trois années après l'année considérée.

La régénération des voies ferrées représente environ la moitié des dépenses totales de renouvellement et de mise aux normes de sécurité de SNCF réseau. Les principales autres dépenses concernent celles de la réparation des ouvrages d'art et de la régénération de la signalisation.

Indicateur 2.1.2 Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien

Cet indicateur était calculé, avant la mise en œuvre de la réforme ferroviaire de 2014, en rapportant au kilométrage total de voies du réseau ferré national le montant facturé à RFF par la SNCF en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué pour l'entretien du réseau. La rémunération de cette mission était fixée dans la convention de gestion de l'infrastructure passée entre RFF et la SNCF. Avec la création du gestionnaire d'infrastructure unifié, SNCF Réseau, cette convention n'a plus lieu d'être. Pour autant le coût de l'entretien reste suivi en interne, et l'indicateur est reconstruit à partir des données issues des systèmes de gestion de SNCF Réseau.

Périmètre : hors dépenses d'investissements, frais financiers et de contractualisation des PPP (*partenariat public privé*) et hors CSG (*convention de service en gare*). En revanche, le volet entretien des PPP est inclus dans le champ de cet indicateur.

INDICATEUR

2.2 – État des réseaux routier, ferroviaire et fluvial

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2020 Réalisation	2020 Cible PAP 2020
État des structures de chaussées sur le réseau routier non concédé (moyenne des notes IQRN)	Note sur 20	16,05	16,05 (valeur 2018)	15,9	15,9	Sans objet	>17
État des ouvrages d'art sur le réseau routier non concédé	%	88,9	88,9	88,5	88,6	88,6	>87,7
État des voies du réseau ferré national	mm	0,9	0,90	1,02	1,02	0,96	<1,02
Taux de disponibilité du réseau fluvial principal	%	96,1	97,52	98,0	98,0	94,87	98,0

Commentaires techniques

Indicateurs 2.2.1 État des structures de chaussées sur le réseau non concédé

L'indicateur présent dans la maquette 2020 a été remplacé dès le PAP 2021 par un nouvel indicateur suite à l'évolution technologique induite par le nouvel outil d'auscultation des chaussées entré en vigueur lors de la campagne d'auscultation 2018. Les valeurs issues de cette campagne 2018 sont disponibles dès 2019 permettant d'initier une nouvelle chronique des données. Les valeurs de réalisation à prendre en compte pour ce RAP 2020 sont donc les suivantes :

	Unité	Indicateur de contexte	Tendance attendue pour l'évolution	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2020 Réalisation	2020 Cible PAP 2020
Etat des structures de chaussées sur le réseau non concédé : proportion des chaussées nécessitant un entretien de surface ou de structure (D à I)	%	N'est pas un indicateur de contexte	Baisse	Sans objet	46,10	Sans objet	48,9	48,9	Non déterminé
dont proportion des chaussées nécessitant un entretien structurel (G à I)	%	N'est pas un indicateur de contexte	Baisse	Sans objet	16,75	Sans objet	18,96	18,64	Non déterminé

Champ : réseau routier national non concédé.

Sources des données : données patrimoniales recueillies dans l'outil national ISIDOR qui agrège les données de la connaissance du patrimoine du réseau routier national. Relevés réalisés dans le cadre de la démarche IQRN3D à partir des véhicules aigles 3D et du procédé LCMS – usage d'un laser balayant la chaussée par tronçons très fins (de l'ordre du centimètre), qui apporte une quantité d'information plus importante que les images photos utilisées auparavant. Un nouvel outil d'auscultation IQRN a été développé au cours de l'année 2018. A l'aide de ce nouvel outil, une nouvelle méthode permettant de déterminer un nouvel indicateur plus précis de qualité de service des chaussées est mise en place. Grâce à ce nouvel outil, les données relevées annuellement concernent quasiment l'ensemble du réseau routier national non concédé et pas uniquement un tiers comme c'était le cas jusqu'à présent.

La modification de méthodologie liée aux progrès technologiques et à la maille de mesure de l'indicateur, ne permet aucune comparaison entre les anciens indicateurs et les nouveaux. Il convient de considérer que l'année 2019 (campagne d'auscultation 2018) est une nouvelle référence et que dès 2020 avec un relevé de l'ensemble du réseau (campagne d'auscultation 2019), l'évolution de l'indicateur sera déterminante pour la politique d'entretien des chaussées.

Ce nouvel indicateur est construit sur la base de neuf classes d'entretien (dites « IQP » pour « indicateur de programmation ») qui ont été définies afin de déterminer les types d'entretien nécessaire à partir du relevé des dégradations surfaciques d'une voie et des données patrimoniales. : classe A à I.

A Zone saine

B Entretien ponctuel léger

C Entretien ponctuel lourd

D Préventif léger

E Préventif classique

F Préventif lourd

G Réhabilitation niveau 1

H Réhabilitation niveau 2

I Réhabilitation à déterminer

Une classe est déterminée pour chaque section de 200m du réseau

Afin de traduire l'indicateur de qualité de service (pour les usagers), l'indicateur du PAP, présente les linéaires des classes D à I pour déterminer le linéaire de chaussées nécessitant un entretien de surface et de structure. Ce linéaire est ensuite rapporté à la totalité du linéaire toute classe confondue.

Cet indicateur s'analyse en complétant l'information avec un autre sous-indicateur présentant le linéaire de chaussées nécessitant un entretien structurel (G à I) qui traduit l'aspect patrimonial et les besoins d'investissement des chaussées du réseau routier national non concédé.

La mesure est réalisée chaque année sur au moins 90 % du linéaire des chaussées du réseau routier national sur la voie circulée par les poids-lourds. Les données relevées l'année n sont disponibles et exploitables dans l'année suivante (n+1).

La valeur du RAP de l'année N rendra donc compte de l'état du réseau de la campagne de relevé de l'année n-1.

2.2.2 État des ouvrages d'art sur le réseau routier non concédé

Champ : réseau routier national non concédé.

Sources des données : système d'information image qualité des ouvrages d'art (IQA) géré par le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).

La démarche « Image qualité des ouvrages d'art du réseau routier national (IQA) », mise en œuvre depuis 1995, permet d'évaluer l'état des ouvrages d'art du réseau routier national à partir de catalogues de désordres permettant de les classer suivant leur état et d'identifier ceux susceptibles de poser des problèmes structurels. Un tiers environ des ouvrages est inspecté chaque année.

L'ensemble des données recueillies par la démarche IQA est traduit par un classement de l'état des ouvrages d'art :

- 1 – ouvrages en bon état apparent,
- 2 – ouvrages ayant des défauts mineurs,
- 2E – ouvrages de type 2 dont les risques d'évolution des désordres peuvent à court terme affecter la structure,
- 3 – ouvrages dont la structure est altérée et nécessite des travaux de réparation, sans caractère d'urgence,
- 3U – ouvrages dont la structure est gravement altérée et nécessite des travaux de réparation urgents liés à l'insuffisance de capacité portante de l'ouvrage ou à la rapidité d'évolution des désordres.

L'indicateur de l'état des ouvrages d'art du réseau routier national représente la proportion de la surface totale des ouvrages d'art dont la structure peut être considérée en « bon » état (c'est-à-dire classés en catégorie 1, 2 et 2E), par opposition aux ouvrages dont la structure est qualifiée d'altérée ou de gravement altérée et qui sont classés en catégories 3 ou 3U.

Cet indicateur relatif à l'état structurel des ouvrages d'art se limite aux ponts. Il est calculé sur la totalité du patrimoine par tiers relevés chaque année.

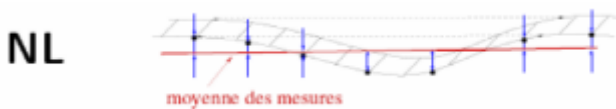
Par souci d'homogénéité avec l'indicateur sur les chaussées, l'indicateur sur les ouvrages d'art est depuis 2017 un indicateur consolidé calculé en fonction des 3 années glissantes N-1, N-2 et N-3. Les valeurs des années précédentes ont été recalculées selon cette nouvelle méthode.

2.2.3 État des voies du réseau ferré national

Champ : lignes du réseau ferré national de catégorie UIC 1 à 6 (nomenclature de l'Union internationale des chemins de fer).

Sources des données : SNCF-Réseau.

Cet indicateur vise à appréhender l'évolution de l'état des voies du réseau ferré national. Il est construit à partir des relevés de nivellement longitudinal (NL), qui mesurent l'écart, dans le plan vertical, du plan de roulement de chaque file de rail par rapport à son profil en long théorique. Le périmètre de cet indicateur se rapporte aux lignes dites de catégorie UIC 1 à 6 (nomenclature de l'Union internationale des chemins de fer), qui supportent l'essentiel du trafic (90% du total des circulations et 75% du total des circulations TER).



Jusqu'à la mise en œuvre de la réforme, la cible à atteindre était fixée dans la convention de gestion de l'infrastructure (CGI) entre RFF et la SNCF. En effet, le NL dépend, au-delà des travaux de régénération de l'infrastructure, de l'entretien réalisé sur l'ensemble de l'infrastructure. Depuis la mise en place du gestionnaire d'infrastructure unifié, la cible fait l'objet d'arbitrages internes à SNCF Réseau.

2.2.4 Taux de disponibilité du réseau fluvial principal

Sources des données : Voies navigables de France (VNF).

L'indicateur est calculé en rapportant le nombre de jours effectivement disponibles pour la navigation, sur les itinéraires du réseau réduit au réseau principal, au nombre de jours d'ouverture prévus (365 jours, hors jours fermés à la navigation, à savoir les jours fériés et les jours de chômages qui ont fait l'objet d'une décision du conseil d'administration – CA - de VNF). Cette différence entre jours de chômage annoncés en CA et jours réels d'arrêt de navigation comprend les fermetures pour aléas climatiques, les travaux de réparation suite à des avaries sur ouvrage ou à la détection d'un dysfonctionnement, et les impondérables des chantiers ayant pour conséquence l'augmentation du délai initial des chômages.

Les arrêts de navigation sont saisis sur la base « Avis à la batellerie ».

ANALYSE DES RÉSULTATS

Indicateur 2.1 – Coût des opérations de régénération et d'entretien du réseau ferré

Indicateur 2.1.1 – Coût kilométrique moyen des opérations de régénération du réseau ferré

Le coût provisoire 2020 des opérations de régénération du réseau ferré s'établit à un niveau élevé par rapport à 2019 et au coût prévisionnel 2020 (+5,8% par rapport à 2019 et +9% par rapport à la prévision actualisée). Le coût du GOPEQ est fortement influencé par le coût de production en "Suites Rapides" (méthode de renouvellement rapide des voies par l'utilisation d'une usine roulante, intégrant une succession d'engins de travaux mécanisés lourds, intervenant de façon simultanée et réalisée par des entreprises externes), qui représente environ 60 à 65% des GOPEQ réalisés. Ces écarts importants s'expliquent par le fait que la production a été très perturbée par la crise sanitaire liée à l'épidémie de COVID-19. En effet, des chantiers ont été préparés et finalement reportés avec pour conséquence des dépenses comptabilisées sans production ; d'autres ont vu leur durée de réalisation allongée pour assurer un maximum de production ; d'autres encore ont fait l'objet d'arbitrages au profit du traitement de zones en urgence (mesures conservatoires pour éviter une baisse de performance). Enfin, des surcoûts au titre de l'application des mesures sanitaires ont été supportés par les entreprises de travaux publics, et répercutés dans les comptes de SNCF Réseau.

Indicateur 2.1.2 – Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien du réseau ferré

Le chiffre présenté (53,58 k€ courants par km) est une première approximation en cours de fiabilisation.

Par rapport à 2019, la production reste stable avec un peu plus de 48 000 km de voies entretenues. Les coûts sont quant à eux en baisse par rapport à l'année dernière d'environ 0,1 M€ (soit - 3,7%).

Indicateur 2.2 – État des ouvrages routiers et ferroviaires

Indicateurs 2.2.1 – État des structures de chaussées du réseau routier national non concédé

La méthode d'auscultation des chaussées étant nouvelle, il n'y a pas de possibilité de comparaison avec la prévision initiale inscrite dans le projet annuel de performance pour 2020.

Indicateurs 2.2.2 – État des ouvrages d'art du réseau routier national non concédé

La valeur de cet indicateur marque une très légère dégradation par rapport à 2019 (il passe de 88,9% en 2019 à 88,6 % en 2020). Les actions de rénovation des ouvrages d'art ont en partie permis de compenser la dégradation tendancielle annuelle de ce patrimoine en limitant le taux d'ouvrages en mauvais état structurel.

La surface de ponts considérée comme en « mauvais état » (ouvrages notés 3 et 3U) représentent désormais 11,3 % de la surface totale des ponts (contre 11,1 % en 2019). Les ouvrages classés 3U (dégradés et urgents) représentent 1,41 % de la surface totale des ponts du réseau routier national non concédé contre 1,42 % en 2019. Néanmoins, le nombre d'ouvrages en mauvais état structurel reste en proportion équivalente entre 2020 et 2019 (1,2%), soit 140 ponts à réparer urgemment contre 128 en 2019.

Dans le même temps, la surface de ponts nécessitant un entretien spécialisé pour prévenir des dégradations rapides de leur structure à court terme (ouvrages notés 2E) représente désormais 36,1% (contre 33 % en 2019) de la surface totale des ponts. Le nombre de ponts notés 2E quant à lui augmente passant de 2769 à 2915 ouvrages du parc évalué.

Indicateur 2.2.3 – État des voies du réseau ferré national

La période de confinement liée à la crise de la COVID-19 a généré une légère dégradation du niveau global du nivellement longitudinal par rapport à 2019. Durant cette période, les bourreuses n'ont quasiment pas fonctionné et dans le même temps, le programme de régénération a été stoppé.

Le programme de bourrage annuel 2020 n'a pas pu être rattrapé totalement tout comme le programme de régénération.

Toutefois, l'objectif d'un nivellement longitudinal inférieur à 1,02 mm a été tenu grâce à une nouvelle priorisation des zones et une replanification complète des opérations de nivellement au deuxième semestre.

Indicateur 2.2 4 – Taux de disponibilité du réseau fluvial principal

Pour 2020, le taux de disponibilité avec événements climatique est de 94,87%, en baisse de 2,65 points. Les fortes périodes d'étiages sur le réseau en sont la principale raison notamment sur la Meuse, en étiage continu du 8 juillet au 22 octobre portant le taux de disponibilité sur la section à 53,01%.

A titre d'information, le taux de disponibilité sans événements climatiques s'établit à 97,31% en 2020 contre 97,93% en 2019, cette baisse est principalement liée à l'avarie de l'écluse de Sablons sur le Rhône, entre le 18 février et le 8 mars, perturbant fortement les trafics sur l'ensemble de l'itinéraire.

La crise sanitaire liée à la Covid 19 n'a pas eu d'incidence sur le taux de disponibilité du réseau à grand gabarit, celui-ci étant resté navigable durant toute la période de la crise sanitaire.

OBJECTIF

3 – Améliorer la régulation dans les transports routiers et développer la part des modes alternatifs à la route

INDICATEUR mission**3.1 – Part modale des transports non routiers**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2020 Réalisation	2020 Cible PAP 2020
Part modale des transports collectifs dans l'ensemble des transports intérieurs terrestres de voyageurs	%	17,4	17,8 (provisoire)	18,6	18,6	15,1 (estimation)	>19,8
Part modale du transport ferroviaire dans le transport intérieur terrestre de marchandises	%	9,0	9 (provisoire)	9,5	9,5	7,9 (estimation)	>10,4
Part modale du transport fluvial dans le transport intérieur terrestre de marchandises	%	1,9	2,0 (provisoire)	2,2	2,2	1,9 (estimation)	>2,2
Part modale du vélo dans les trajets domicile-travail	%	2,1	2,4	3,5	3,5	3,3 (estimation)	>3,5

Commentaires techniques

Sources des données : Bilan annuel des transports^[1] en 2019 (daté de décembre 2020) dont l'élaboration repose notamment sur le Service de la donnée et des études statistiques (SDES) du Commissariat général au développement durable (CGDD). Il est rappelé que le bilan annuel portant sur l'année n est publié chaque année, au plus tôt à la fin du premier semestre de l'année n+1.

Ainsi, le Bilan annuel des transports en 2020 sera publié à la fin du 1er semestre de l'année 2021. Ce rythme de recueils et d'élaboration des données statistiques conduit à retenir des estimations à la date de publication du rapport annuel de performances (ici RAP 2020). En particulier, l'impact incertain de l'épidémie de Covid-19 conduit à une marge d'erreur significativement plus importante que les années précédentes.

Les chiffres définitifs (consolidés) sont fournis dans la mesure du possible avec le projet annuel de performances de l'année suivante (ici PAP 2022, à l'été 2021) et commentés dans le rapport annuel de performances de l'année suivante (ici RAP 2021). Les données commentées dans le RAP 2020 sont donc celles de 2019.

Par ailleurs, suite à la mise en place en 2020 d'une nouvelle méthodologie entraînant une rupture de série pour le transport routier de marchandises, une rétopolation des données concernées est en cours. Les indicateurs portant sur le transport de marchandises depuis 2018 sont donc provisoires.

Il est rappelé que les trafics aériens ont été exclus des transports intérieurs dans le calcul du premier sous-indicateur. Le ratio considéré est donc la part modale des transports collectifs dans l'ensemble des transports intérieurs terrestres de voyageurs.

Enfin, la source des données du sous-indicateur relatif à la part modale du vélo dans les trajets domicile-travail est l'enquête annuelle de recensement de la population (INSEE) dont la donnée définitive est dans la mesure du possible disponible à l'été de l'année n+1 (ici PAP 2022 à l'été 2021 pour la donnée 2020) et commentée dans le rapport annuel de performances de l'année suivante (ici RAP 2021).

[1] Nouvelle dénomination du rapport de la Commission des Comptes des Transports de la Nation, suite à la suppression de cette Commission.

INDICATEUR

3.2 – Part de marché des grands ports maritimes

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2020 Réalisation	2020 Cible PAP 2020
% du trafic total	%	13	12,7	13,3	12,5	11,9	>13,8
% du trafic conteneurisé	%	6,5	6,3	6,5	6,1	5,6	>6,8

Commentaires techniques

Sources des données :

– Les trafics portuaires français sont transmis au Ministère de la Transition Écologique et Solidaire (MTES) par les autorités portuaires françaises dans le cadre de l'arrêté R154-1 du code des ports maritimes.

– Depuis le PAP 2017, le MTES utilise la nouvelle liste de vingt-quatre ports étrangers pour lesquels les trafics sont régulièrement publiés sur leur site Internet ; ces ports enregistrent des trafics significatifs et concurrencent les ports français : Algeciras, Ancona, Amsterdam, Antwerpen, Barcelona, Bilbao, Bremen Bremerhaven, Cartagena, Ferrol San-Cibrao, Genova, Ghent, Gijón, Hamburg, Huelva, La Coruña, La Spezia, Livorno, Ravenna, Rotterdam, Tarragona, Trieste, Valencia, Venezia et Zeebrugge.

– Depuis le PAP 2018, à cette nouvelle liste a été ajouté le port de Sines (Portugal) sur l'axe Atlantique compte tenu de la hausse constante et importante de son trafic. La liste de référence a alors été portée à vingt-cinq ports étrangers, sans pour autant modifier de façon significative les valeurs 2016 et 2017.

– Tel qu'annoncé à l'occasion de la rédaction du RAP 2019, en 2018 le port belge de Gent a fusionné avec ceux des Pays-Bas de Terneuzen et de Vlissingen, sous le nom de « North Sea Port ». Cette nouvelle situation nécessite de réajuster l'indicateur « % du trafic total » pour 2018, 2019 et pour la prévision de 2020. L'indicateur « % du trafic conteneurisé » n'est pas impacté.

En ajoutant, les ports de Terneuzen et de Vlissingen, il y a désormais vingt-sept ports étrangers de référence.

Méthodologie :

– Les parts de marchés sont exprimées en pourcentage concrétisant les parts de tonnage de marchandises embarquées, débarquées ou transbordées annuellement dans chacun des grands ports maritimes métropolitains français par rapport aux 32 ports européens pris pour référence (25 ports européens auxquels s'ajoutent 7 ports français (Dunkerque, Le Havre, Rouen, Bordeaux, La Rochelle, Saint Nazaire et Marseille)).

– La réalisation de l'année N est susceptible d'évoluer jusqu'à la fin de l'année N+1 et parfois au-delà.

– L'estimation des trafics d'un port pour une année non révolue est calculée avec les trafics de la dernière année pour laquelle les trafics sont publiés, et des projections de croissance du PIB du pays du port concerné établies par la Commission européenne ou le FMI.

INDICATEUR

3.3 – Contrôle des transports routiers

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2020 Réalisation	2020 Cible PAP 2020
Intensité des contrôles des entreprises du transport routier de marchandises	%	7	9	10	6	2	11
Nombre de véhicules de transport routier de marchandises et de voyageurs en infraction rapporté au nombre de véhicules contrôlés en bord de route	%	19,5	20	19	19	23	19

Commentaires techniques

Source des données : Bases de données GRECO (gérées par la DGITM) sur la base des informations remplies par les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL).

3.3.1 Intensité des contrôles des entreprises de transport routier de marchandise

Ce sous-indicateur vise les entreprises françaises de transport routier de marchandises en véhicules lourds (plus de 3,5 t). Le contrôle en entreprise permet de vérifier l'ensemble de l'activité des entreprises, au regard du respect de l'ensemble des réglementations applicables au transport routier de marchandises (réglementation sociale, organisation du travail, situation financière et fiscale...). Ces contrôles peuvent être effectués en partenariat

interministériel, notamment avec le ministère chargé du travail, avec lequel le ministère chargé des transports a signé un protocole, définissant notamment l'organisation et les objectifs de ce travail en commun.

Le sous-indicateur est le rapport du nombre d'entreprises françaises de transport routier de marchandises pour compte d'autrui possédant une licence communautaire destinée à l'utilisation des véhicules lourds (plus de 3,5 t) contrôlées par les CTT (contrôleurs des transports terrestres) des DREAL sur le nombre total des entreprises inscrites au registre de transport de marchandises (entreprises mixtes comprises) présentes au premier janvier de l'année considérée dans le registre des entreprises de transport de marchandises, de voyageurs et des commissionnaires tenus par les DREAL.

3.3.2 Nombre de véhicules de transport routier de marchandises et de voyageurs en infraction rapporté au nombre de véhicules contrôlés en bord de route

Ce sous-indicateur mesure l'activité de contrôle au regard de l'ensemble des véhicules en circulation sur l'ensemble du réseau routier français : véhicules étrangers, véhicules de transport public collectif et particulier de personnes (autocars...), véhicules utilitaires légers (moins de 3,5 t) et transports réalisés pour compte propre.

Le sous-indicateur est le rapport du nombre de véhicules en infraction sur le nombre total des véhicules contrôlés en bord de route de l'année considérée.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Sous-indicateur 3.1.1 à 3.1.3 – Part modale des transports non routiers

Cet indicateur, créé en 2006, permet d'apprécier le rééquilibrage, pour le transport de voyageurs et de marchandises, vers les modes alternatifs à la route, ferroviaire et fluvial pour le fret et vers les transports collectifs pour les voyageurs.

Pour le transport intérieur de voyageurs (hors aérien), l'analyse des résultats porte sur l'évolution entre 2018 et 2019 : le transport intérieur de voyageurs, exprimé en voyageurs-kilomètres, augmente de 0,2 %. Cette hausse est principalement portée par le transport collectif (+ 2,7 %), alors que le transport individuel est en repli (-0,3 %). Dans ce cadre, le transport ferroviaire rebondit fortement (+ 5,1 %) après le mouvement social du deuxième trimestre 2018, et malgré celui de décembre 2019. En revanche, les transports urbains (- 2,2 %) et le transport routier (- 0,1 %) diminuent. Néanmoins, les autocars « Macron » continuent de connaître une hausse importante (+ 8,1 %).

Du fait de ces évolutions, les parts modales évoluent en faveur du transport ferroviaire collectif : 82,2 % pour le transport individuel, 11,6 % pour le mode ferré et 6,2 % pour les autobus, autocars et tramways, soit un total de 17,8 % pour les transports collectifs (cette donnée reste provisoire en raison d'un rebaselement du bilan de la circulation à venir).

Pour l'année 2020, les réalisations sont encore des estimations dans l'attente de la publication du Bilan annuel des transports à paraître mi-2021. Elles seront fortement impactées par les effets de la pandémie de Covid-19.

Pour le transport terrestre de marchandises (hors oléoduc), l'activité (exprimée en tonne-kilomètres) croît de 2,8 % en 2019 par rapport à 2018. Cette croissance est le fait du transport routier (+ 2,8 %), du transport ferroviaire (+ 1,7 %) et du transport fluvial dont la hausse est particulièrement marquée (+ 9,8 %).

En 2019, les parts modales restent stables par rapport à 2018 : 89 % pour le transport routier, 9 % pour le transport ferroviaire (se substituant à la valeur de réalisation 2019 à 8,5% dans le tableau de valeurs) et 2 % pour le transport fluvial.

Pour l'année 2020, il est rappelé que les chiffres avancés sont encore des estimations dans l'attente de la publication du Bilan annuel des transports à paraître mi-2021. La part modale du transport ferroviaire devrait diminuer sous l'effet de la pandémie de Covid-19, et la part modale du transport fluvial resterait relativement stable.

Sous indicateur 3.1.4 Part modale du vélo dans les trajets domicile-travail

En 2019, l'indicateur de part modale du vélo pour les trajets domicile-travail publié par l'INSEE augmente de 14% pour passer de 2,1% en 2017 et 2018 à 2,4% en 2019. La progression de cet indicateur est globalement inférieure à la projection qui prévoit un triplement de la part à l'horizon 2024. L'année 2020, exceptionnelle pour la progression du vélo, devrait en partie combler ce retard.

Pour l'année 2020, il est rappelé que les chiffres avancés sont encore des estimations dans l'attente de la publication du Bilan annuel des transports à paraître mi-2021. Ces estimations ont été exceptionnellement réalisées sur la base d'enquêtes de mobilité réalisées par un institut de sondage (6 vagues en 2020), en attendant les résultats de l'enquête annuelle de recensement de l'INSEE qui fait référence.

Les résultats de l'enquête de mobilité des personnes parue en 2020 a permis de mesurer la part modale du vélo tous motifs confondus à 2,7% en 2019, stable depuis 2008, marquant ainsi la fin du déclin du vélo. Annoncé par le Premier ministre le 14 septembre 2018 à Angers, le plan vélo vise à tripler la part modale de la bicyclette dans les déplacements du quotidien afin de passer de 3 % à 9 % en 2024.

Indicateur 3.2 – Part de marché des grands ports maritimes

1. Part de marché globale : la part des trafics portuaires des 7 GPM métropolitains, par rapport aux ports européens de référence, qui était attendue à 13,3 % au PAP 2020, et avait été actualisée en juillet 2020 à 12,5 % pour le PAP 2020, atteint en 2020 : 11,9 % (-0,8 points par rapport à 2019).

Ces résultats sont d'abord la conséquence des impacts économiques exceptionnels liés à la crise sanitaire en 2020 sur le transport maritime. L'activité des ports a été impactée à partir de mars 2020, avec le début du premier confinement national. Compte tenu de la persistance de la crise sanitaire au niveau mondial, cette tendance s'est confirmée, et les 7GPM ont continué de perdre des trafics. Au total sur l'année 2020, l'ensemble des 7 GPM métropolitains a perdu -13,6% de trafic portuaire par rapport à l'année 2019, passant de 268 Mt à 231,6 Mt.

Les résultats des GPM français ont également été affectés par les mouvements sociaux liés à la réforme des retraites, entre décembre 2019 et janvier 2020. Ces mouvements ont notamment fortement impacté le port du Havre.

L'ensemble du trafic des ports européens de comparaison a reculé de -8,2%. Les baisses de trafic concernent essentiellement les produits pétroliers et les marchandises diverses (dont les conteneurs).

2. Concernant le second indicateur, la part des trafics de marchandises conteneurisées des 7 GPM métropolitains, qui était prévue à 6,5 % au PAP 2020, s'établit finalement à 5,6 % au RAP 2020. Ce résultat s'explique par les mêmes raisons que pour le trafic général (crise sanitaire et mouvements sociaux fin 2019-début 2020).

Au total le tonnage lié aux conteneurs diminue de 11,3 % entre 2020 et 2019 pour les 7 GPM, il s'établit à 41,1 Mt.

Le trafic sur l'ensemble des ports étrangers considérés dans l'indicateur est en recul à -2,6% pour s'établir à 738,8 Mt en 2020.

Indicateur 3.3 – Contrôle des transports terrestres

Sous-indicateur 3.3.1

Les résultats consolidés pour 2020 concernant les contrôles en entreprise font apparaître une importante dégradation, en s'établissant à 2% au lieu des 9 % prévisionnels en raison pour l'essentiel de la crise sanitaire mais également des mouvements sociaux fin 2019 qui se sont poursuivis début 2020.

L'activité des services de régulation des transports routiers des DREAL et des contrôleurs des transports terrestres a été réorientée vers les contrôles en bord de route et sur les quais de chargement et déchargement, qui permettent d'avoir une vision large des acteurs du transport, entreprises nationales ou non établies sur le territoire opérant en véhicules lourds ou légers, et de s'assurer de la mise en œuvre effective des obligations sanitaires pour assurer aux conducteurs des conditions de travail décentes.

Sous-indicateur 3.3.2

En 2020, le nombre de véhicules en infraction par rapport au nombre de véhicules contrôlés a atteint 23 %, en hausse de 4 % par rapport à la prévision actualisée et de 3 % par rapport à l'année 2019. Ce bon résultat est lié essentiellement au recentrage de l'activité sur les contrôles en bord de route lors de la crise sanitaire. Dans ce cadre, les services de régulation des transports routiers des DREAL ont été appelés à exercer une vigilance accrue afin de lutter contre les dérives visant l'exercice illégal de la profession de transporteur routier compte tenu de la demande grandissante en termes de livraisons, ou contre les fraudes aux règles de cabotage dont auraient pu profiter certaines entreprises étrangères

Les contrôles sur les quais de chargement et de déchargement qui font partie des priorités de contrôle identifiées dans la dernière instruction de contrôle, mais également dans le cadre des instructions particulières de contrôle données par

la DGITM pour prendre en compte la crise sanitaire, permet d'optimiser les contrôles et donnent de très bons résultats car ce type de contrôle a l'avantage de concentrer sur un espace réduit de nombreux véhicules de transport routier, sans nécessiter d'interception.

Par ailleurs, les équipements dont sont dotés les contrôleurs des transports terrestres permettent une amélioration de la recherche de la fraude, sous toutes ses formes : les outils d'aides à la détection de la fraude au tachygraphe et aux dispositifs anti-pollution (AdBlue) sont déjà opérationnels et très performants.

Les services sont également incités à mener des campagnes de contrôles coordonnés et ciblés : cabotage, véhicules utilitaires légers, fraudes aux dispositifs anti-pollution et au tachygraphe.

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2020 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS OUVERTS ET DES CRÉDITS CONSOMMÉS

2020 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Total y.c. FdC et AdP prévus en LFI
<i>Prévision LFI 2020 Consommation 2020</i>					
01 – Routes - Développement	64 129 602	766 726 188	37 112 160	867 967 951	608 000 000
04 – Routes - Entretien	170 862 841 355 881 767	112 830 230 505 396 161	3 034 108 5 472 927	286 727 179 866 750 856	853 127 179
41 – Ferroviaire	-1 207 244		2 386 399 909 3 605 781 667	2 386 399 909 3 604 574 423	3 263 399 909
42 – Voies navigables	250 466 098 247 511 114	3 934 348		250 466 098 251 445 462	251 866 098
43 – Ports	400 000 956 918	38 373 915	99 659 204 150 823 555	100 059 204 190 154 388	132 409 204
44 – Transports collectifs	1 239 671	344 292	21 649 113 409 404 898	21 649 113 410 988 861	211 649 113
45 – Transports combinés	67 713	3 353 611	27 109 039 31 501 597	27 109 039 34 922 921	48 109 039
47 – Fonctions support	29 397 167 22 531 370	769 101	7 210 629	29 397 167 30 511 100	31 247 167
50 – Transport routier	1 300 000 2 752 616	2 375 722 1 390 053	1 966 109 1 543 977	5 641 831 5 686 646	5 641 831
51 – Sécurité ferroviaire	1 124 695	2 116 108	28 510 755	0 31 751 558	40 000 000
52 – Transport aérien	4 700 000 9 399 907	15 012 000 4 013 599	15 880 000 11 030 540	35 592 000 24 444 046	35 592 000
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF			250 000 000	0 250 000 000	0
Total des AE prévues en LFI	457 126 106	130 217 952	2 555 697 482	3 143 041 540	5 481 041 540
Ouvertures / annulations par FdC et AdP	+7 921 215 405 (hors titre 2)			+7 921 215 405	
Ouvertures / annulations hors FdC et AdP	+1 049 286 993 (hors titre 2)			+1 049 286 993	
Total des AE ouvertes	12 113 543 938 (hors titre 2)			12 113 543 938	
Total des AE consommées	704 388 130	1 326 417 376	4 538 392 707	6 569 198 213	

2020 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Total y.c. FdC et AdP prévus en LFI
<i>Prévision LFI 2020 Consommation 2020</i>					
01 – Routes - Développement	57 612 575	523 446 879	44 094 623	625 154 077	671 175 586
04 – Routes - Entretien	182 143 875 327 421 895	118 330 230 469 217 650	3 034 108 5 479 182	303 508 213 802 118 727	869 908 213
41 – Ferroviaire	3 166 499		2 387 799 909 3 457 018 038	2 387 799 909 3 460 184 538	3 294 001 072

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Total y.c. FdC et AdP prévus en LFI
<i>Prévision LFI 2020</i>					
<i>Consommation 2020</i>					
42 – Voies navigables	250 466 098 247 346 471	4 253 047	250 347	250 466 098 251 849 865	252 266 098
43 – Ports	400 000 1 319 606	9 004 366	99 659 204 127 446 723	100 059 204 137 770 695	143 628 934
44 – Transports collectifs	697 393		21 649 113 245 104 259	21 649 113 245 801 652	333 375 956
45 – Transports combinés	89 013	2 919 691	32 109 039 31 496 853	32 109 039 34 505 557	38 109 039
47 – Fonctions support	29 397 167 24 159 341	775 359	5 050 528	29 397 167 29 985 227	31 247 167
50 – Transport routier	1 300 000 2 859 974	2 375 722 1 419 786	1 966 109 1 479 339	5 641 831 5 759 099	5 641 831
51 – Sécurité ferroviaire	746 694	10 178 881	176 870 24 373 828	176 870 35 299 403	40 176 870
52 – Transport aérien	4 850 000 8 103 631	8 600 000 1 118 393	23 400 000 21 403 313	36 850 000 30 625 337	36 850 000
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF			250 000 000	0 250 000 000	0
Total des CP prévus en LFI	468 557 140	129 305 952	2 569 794 352	3 167 657 444	5 716 380 766
Ouvertures / annulations par FdC et AdP	+6 772 800 694 (hors titre 2)			+6 772 800 694	
Ouvertures / annulations hors FdC et AdP	+328 120 971 (hors titre 2)			+328 120 971	
Total des CP ouverts	10 268 579 109 (hors titre 2)			10 268 579 109	
Total des CP consommés	673 523 092	1 022 334 051	4 213 197 033	5 909 054 176	

2019 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LFI) ET DES CRÉDITS CONSOMMÉS

2019 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total hors FdC et AdP prévus en LFI	Total y.c. FdC et AdP
<i>Prévision LFI 2019</i>					
<i>Consommation 2019</i>					
01 – Routes - Développement	39 483 402	526 052 424	38 658 399	0	586 750 000 604 194 225
04 – Routes - Entretien	213 348 489 358 652 464	119 400 000 504 870 381	3 200 000 5 743 386	335 948 489	851 996 489 869 266 230
41 – Ferroviaire	7 712 653	312	2 420 235 588 3 085 794 483	2 420 235 588	3 004 235 588 3 093 507 448
42 – Voies navigables	251 466 098 249 126 804	2 536 671	717 900	251 466 098	252 866 098 252 381 374
43 – Ports	400 000 1 222 463	6 213 393	99 374 836 126 403 057	99 774 836	132 124 836 133 838 913
44 – Transports collectifs	1 845 056	71 965 880	152 437 602 303 252 900	152 437 602	392 437 602 377 063 836
45 – Transports combinés	-174 945		27 109 039 -32 313 578	27 109 039	85 109 039 -32 488 522
47 – Fonctions support	18 297 176 14 834 783	801 522	5 725 254	18 297 176	20 147 176 21 361 559

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total hors FdC et AdP prévus en LFI	Total y.c. FdC et AdP
	<i>Prévision LFI 2019</i>				
	<i>Consommation 2019</i>				
50 – Transport routier	1 300 000 2 923 309	2 375 722 1 032 082	1 966 109 1 856 589	5 641 831	5 641 831 5 811 979
51 – Sécurité ferroviaire	254 884	12 282 980	27 919 344	0	32 000 000 40 457 208
52 – Transport aérien	3 700 000 7 919 678	8 600 000 2 847 309	42 390 000 39 034 447	54 690 000	54 690 000 49 801 434
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF				0	0 0
Total des AE prévues en LFI	488 511 763	130 375 722	2 746 713 174	3 365 600 659	5 417 998 659
Total des AE consommées	683 800 550	1 128 602 952	3 602 792 182		5 415 195 684

2019 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total hors FdC et AdP prévus en LFI	Total y.c. FdC et AdP
	<i>Prévision LFI 2019</i>				
	<i>Consommation 2019</i>				
01 – Routes - Développement	54 476 965	463 204 186	41 953 272	0	589 033 865 559 634 424
04 – Routes - Entretien	189 809 700 316 898 444	124 800 000 515 635 171	3 200 000 6 117 733	317 809 700	833 857 700 838 651 348
41 – Ferroviaire	913 310	443	2 421 195 588 3 094 421 268	2 421 195 588	3 034 616 394 3 095 335 022
42 – Voies navigables	251 466 098 248 799 706	973 629	850 732	251 466 098	252 866 098 250 624 067
43 – Ports	400 000 1 883 714	4 006 869	99 374 836 138 120 204	99 774 836	131 395 483 144 010 786
44 – Transports collectifs	1 643 865		12 437 602 214 768 344	12 437 602	292 658 656 216 412 209
45 – Transports combinés	124 494		32 109 039 33 078 804	32 109 039	38 359 039 33 203 297
47 – Fonctions support	18 297 176 13 946 617	856 239	5 520 193	18 297 176	20 147 176 20 323 050
50 – Transport routier	1 300 000 2 217 702	2 375 722 1 010 036	1 966 109 1 903 607	5 641 831	5 641 831 5 131 345
51 – Sécurité ferroviaire	284 960	9 643 658	22 161 024	0	32 000 000 32 089 641
52 – Transport aérien	4 700 000 6 063 131	6 100 000 2 281 879	24 107 000 18 019 025	34 907 000	34 907 000 26 364 035
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF				0	0 0
Total des CP prévus en LFI	465 972 974	133 275 722	2 594 390 174	3 193 638 870	5 265 483 242
Total des CP consommés	647 252 908	997 612 111	3 576 914 204		5 221 779 223

PRÉSENTATION PAR TITRE ET CATÉGORIE DES CRÉDITS CONSOMMÉS

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Consommées* en 2019	Ouvertes en LFI pour 2020	Consommées* en 2020	Consommés* en 2019	Ouverts en LFI pour 2020	Consommés* en 2020
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	683 800 550	457 126 106	704 388 130	647 252 908	468 557 140	673 523 092
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	428 484 004	195 260 008	446 005 906	398 930 085	206 691 042	413 761 102
Subventions pour charges de service public	255 316 545	261 866 098	258 382 224	248 322 824	261 866 098	259 761 990
Titre 5 – Dépenses d'investissement	1 128 602 952	130 217 952	1 326 417 376	997 612 111	129 305 952	1 022 334 051
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	1 126 693 853	130 217 952	1 324 192 843	995 725 713	129 305 952	1 019 988 214
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	1 909 100	0	2 224 534	1 886 397	0	2 345 837
Titre 6 – Dépenses d'intervention	3 602 792 182	2 555 697 482	4 538 392 707	3 576 914 204	2 569 794 352	4 213 197 033
Transferts aux ménages	69 744	0	353 916	135 367	0	1 663 011
Transferts aux entreprises	3 559 022 433	2 548 430 429	4 161 917 938	3 490 853 870	2 562 527 299	3 812 081 802
Transferts aux collectivités territoriales	29 791 721	4 784 108	60 601 724	70 913 439	4 784 108	131 252 964
Transferts aux autres collectivités	13 908 284	2 482 945	315 519 128	15 011 529	2 482 945	268 199 257
Total hors FdC et AdP		3 143 041 540			3 167 657 444	
Ouvertures et annulations* hors titre 2		+8 970 502 398			+7 100 921 665	
Total*	5 415 195 684	12 113 543 938	6 569 198 213	5 221 779 223	10 268 579 109	5 909 054 176

* y.c. FdC et AdP

FONDS DE CONCOURS ET ATTRIBUTIONS DE PRODUITS

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en 2019	Prévues en LFI pour 2020	Ouvertes en 2020	Ouverts en 2019	Prévus en LFI pour 2020	Ouverts en 2020
Dépenses de personnel						
Autres natures de dépenses	2 256 261 440	2 338 000 000	7 921 215 405	2 048 721 887	2 548 723 322	6 772 800 694
Total	2 256 261 440	2 338 000 000	7 921 215 405	2 048 721 887	2 548 723 322	6 772 800 694

RÉCAPITULATION DES MOUVEMENTS DE CRÉDITS

ARRÊTÉS DE RATTACHEMENT DE ADP

Mois de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
02/2020		1 876 470		1 876 470				
03/2020		549 591		549 591				
04/2020		401 587		401 587				
05/2020		488 157		488 157				

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

Mois de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
06/2020		496 810		496 810				
07/2020		1 217 217		1 217 217				
08/2020		534 615		534 615				
09/2020		977 989		977 989				
10/2020		1 732 607		1 732 607				
11/2020		1 402 155		1 402 155				
12/2020		1 776 091		1 776 091				
01/2021		364 966		364 966				
Total		11 818 255		11 818 255				

ARRÊTÉS DE RATTACHEMENT DE FDC

Mois de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
02/2020		16 562 201		36 474 023				
03/2020		1 234 835 603		20 085 195				
04/2020		461 547 379		73 410 856				
05/2020		125 301 629		219 507 602				
06/2020		14 866 416		15 913 106				
07/2020		33 998 299		136 185 287				
08/2020		773 224 393		1 318 832 058				
09/2020		343 380 902		27 542 632				
10/2020		49 656 435		605 090 067				
11/2020		727 264 560		167 633 792				
12/2020		4 131 797 487		4 121 321 208				
01/2021		4 910 629		19 822 386				
Total		7 917 345 935		6 761 818 213				

ARRÊTÉS DE REPORT D'AENE

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
23/01/2020		592 531 711						
Total		592 531 711						

ARRÊTÉS DE REPORT DE FDC

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
06/02/2020		163 007 970		23 057 793				

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
Total		163 007 970		23 057 793				

ARRÊTÉS DE REPORT GÉNÉRAL HORS FDC HORS AENE

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
12/02/2020		16 387 832		29 119 747				
Total		16 387 832		29 119 747				

DÉCRETS D'ANNULATION DE FDC OU DE ADP

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
15/12/2020						835 774		835 774
15/02/2021						7 113 011		
Total						7 948 785		835 774

DÉCRETS DE TRANSFERT

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
07/08/2020		4 500 000		4 500 000				
24/11/2020		1 013 276		1 013 276				
Total		5 513 276		5 513 276				

LOIS DE FINANCES RECTIFICATIVES

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
30/07/2020		250 000 000		250 000 000				
30/11/2020		21 846 204		20 430 155				
Total		271 846 204		270 430 155				

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

TOTAL DES OUVERTURES ET ANNULATIONS (Y.C. FDC ET ADP)

	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
Total général		8 978 451 183		7 101 757 440		7 948 785		835 774

ÉVALUATION DES DÉPENSES FISCALES

Avertissement

Le niveau de fiabilité des chiffrages de dépenses fiscales dépend de la disponibilité des données nécessaires à la reconstitution de l'impôt qui serait dû en l'absence des dépenses fiscales considérées. Par ailleurs, les chiffrages des dépenses fiscales ne peuvent intégrer ni les modifications des comportements fiscaux des contribuables qu'elles induisent, ni les interactions entre dépenses fiscales.

Le chiffrage initial pour 2020 a été réalisé sur la base des seules mesures votées avant le dépôt du projet de loi de finances pour 2020. Dès lors, le chiffrage actualisé peut différer de celui-ci, notamment lorsqu'il tient compte d'aménagements intervenus depuis le dépôt du projet de loi de finances pour 2020.

Les dépenses fiscales ont été associées à ce programme conformément aux finalités poursuivies par ce dernier.

« ε » : coût inférieur à 0,5 million d'euros ; « - » : dépense fiscale supprimée ou non encore créée ; « nc » : non chiffrable.

Le « Coût total des dépenses fiscales » constitue une somme de dépenses fiscales dont les niveaux de fiabilité peuvent ne pas être identiques (cf. caractéristique « Fiabilité » indiquée pour chaque dépense fiscale). Il ne prend pas en compte les dispositifs inférieurs à 0,5 million d'euros (« ε »). La portée du total s'avère toutefois limitée en raison des interactions éventuelles entre dépenses fiscales. Il n'est donc indiqué qu'à titre d'ordre de grandeur et ne saurait être considéré comme une véritable sommation des dépenses fiscales du programme.

DÉPENSES FISCALES PRINCIPALES SUR IMPÔTS D'ÉTAT (12)

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffrage définitif 2019	Chiffrage initial 2020	Chiffrage actualisé 2020
800403	Remboursement d'une fraction de taxe intérieure de consommation sur le gazole utilisé par certains véhicules routiers Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2018 : 27676 Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 1999 - Dernière modification : 2014 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 265 septies</i>	1 382	nc	1 674
800404	Tarif réduit de taxe intérieure de consommation (remboursement) pour le gazole utilisé comme carburant des véhicules de transport public collectif de voyageurs Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2018 : 1662 Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2001 - Dernière modification : 2013 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 265 octies</i>	225	219	282
820204	Tarif réduit pour l'électricité consommée par les transports collectifs ferroviaires et routiers (train, métro, tramway, câble, autobus hybride rechargeable et électrique, trolleybus) Taxe intérieure de consommation sur la fourniture d'électricité <i>Bénéficiaires 2018 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Ordre de grandeur - Création : 2015 - Dernière modification : 2016 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 266 quinquies C-8-C-c</i>	232	198	211
800103	Tarif réduit de taxe intérieure de consommation (remboursement) pour les carburants utilisés par les taxis Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2018 : 27577 Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 1982 - Dernière modification : 2007 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 265 sexes</i>	59	58	60
800117	Exonération de la taxe intérieure de consommation pour les produits énergétiques utilisés comme carburant ou combustible pour le transport de marchandises sur les voies navigables intérieures. Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2018 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Ordre de grandeur - Création : 2011 - Dernière modification : 2011 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 265 bis 1 e</i>	47	48	43

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffrage définitif 2019	Chiffrage initial 2020	Chiffrage actualisé 2020
800119	<p>Exonération de taxe intérieure de consommation pour les carburants destinés aux moteurs d'avions et de navires lorsqu'ils sont utilisés dans le cadre de la construction, du développement, de la mise au point, des essais ou de l'entretien des aéronefs et navires et de leurs moteurs</p> <p>Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques</p> <p><i>Bénéficiaires 2018 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2017 - Dernière modification : 2017 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 265 bis 2</i></p>	27	27	24
820205	<p>Tarif réduit pour la consommation d'électricité par les exploitants d'aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, dont la consommation totale d'électricité est strictement supérieure à 222 wattheures par euro de valeur ajoutée, pour les besoins de cette exploitation</p> <p>Taxe intérieure de consommation sur la fourniture d'électricité</p> <p><i>Bénéficiaires 2018 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Ordre de grandeur - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 266 quinquies 8 C f</i></p>	1	5	1
800118	<p>Exonération de taxe intérieure de consommation pour les produits suivants à usage combustible : gaz de houille, gaz à l'eau, gaz pauvre et gaz similaires, biogaz</p> <p>Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques</p> <p><i>Bénéficiaires 2018 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2016 - Dernière modification : 2016 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 266 quinquies-7</i></p>	nc	nc	nc
800217	<p>Tarif réduit de taxe intérieure de consommation du gaz naturel utilisé dans les véhicules routiers (GNV)</p> <p>Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques</p> <p><i>Bénéficiaires 2018 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2017 - Dernière modification : 2017 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 265 -1 - tableau B 1° (indice 36)</i></p>	nc	nc	nc
230510	<p>Exonération des plus-values de cession de bateaux affectés au transport fluvial de marchandises</p> <p>Dispositions communes à l'impôt sur le revenu (bénéfices industriels et commerciaux) et à l'impôt sur les sociétés</p> <p><i>Bénéficiaires 2018 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Ordre de grandeur - Création : 2011 - Dernière modification : 2011 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 238 sexdecies</i></p>	€	€	€
800209	<p>Tarif réduit de taxe intérieure de consommation (remboursement) pour le gazole utilisé pour les engins à l'arrêt équipant les véhicules de transport de marchandises et les véhicules à usages spéciaux (dépanneuses, camions-grues...)</p> <p>Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques</p> <p><i>Bénéficiaires 2018 : 4 Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2007 - Dernière modification : 2009 - Dernière incidence budgétaire : 2022 - Fin du fait générateur : 2021 - code des douanes : 265 B-1 (troisième alinéa)</i></p>	€	€	€
800214	<p>Tarif réduit de taxe intérieure sur la consommation pour le carburant ED95, carburant diesel comportant entre 90 % et 95 % d'éthanol</p> <p>Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques</p> <p><i>Bénéficiaires 2018 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2016 - Dernière modification : 2016 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 265-1-tableau B-1° (indice 56)</i></p>	€	€	€
Coût total des dépenses fiscales		1 973	555	2 295

■ DÉPENSES FISCALES SUBSIDIAIRES SUR IMPÔTS D'ÉTAT (1)

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière subsidiaire		Chiffage définitif 2019	Chiffage initial 2020	Chiffage actualisé 2020
120113	<p>Exonération partielle de la prise en charge par l'employeur, une collectivité territoriale ou Pôle emploi, des frais de transport entre le domicile et le lieu de travail</p> <p>Traitements, salaires, pensions et rentes viagères</p> <p><i>Bénéficiaires 2018 : (nombre non déterminé) Menages - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Ordre de grandeur - Création : 1948 - Dernière modification : 2018 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 81-19° ter</i></p>	145	145	150
Coût total des dépenses fiscales		145	145	150

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action <i>Prévision LFI Consommation</i>	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 * Dépenses de personnel	Autres titres *	Total y.c. FdC et AdP	Titre 2 * Dépenses de personnel	Autres titres *	Total y.c. FdC et AdP
01 – Routes - Développement		867 967 951	608 000 000 867 967 951		625 154 077	671 175 586 625 154 077
04 – Routes - Entretien		286 727 179 866 750 856	853 127 179 866 750 856		303 508 213 802 118 727	869 908 213 802 118 727
41 – Ferroviaire		2 386 399 909 3 604 574 423	3 263 399 909 3 604 574 423		2 387 799 909 3 460 184 538	3 294 001 072 3 460 184 538
42 – Voies navigables		250 466 098 251 445 462	251 866 098 251 445 462		250 466 098 251 849 865	252 266 098 251 849 865
43 – Ports		100 059 204 190 154 388	132 409 204 190 154 388		100 059 204 137 770 695	143 628 934 137 770 695
44 – Transports collectifs		21 649 113 410 988 861	211 649 113 410 988 861		21 649 113 245 801 652	333 375 956 245 801 652
45 – Transports combinés		27 109 039 34 922 921	48 109 039 34 922 921		32 109 039 34 505 557	38 109 039 34 505 557
47 – Fonctions support		29 397 167 30 511 100	31 247 167 30 511 100		29 397 167 29 985 227	31 247 167 29 985 227
50 – Transport routier		5 641 831 5 686 646	5 641 831 5 686 646		5 641 831 5 759 099	5 641 831 5 759 099
51 – Sécurité ferroviaire		31 751 558	40 000 000 31 751 558		176 870 35 299 403	40 176 870 35 299 403
52 – Transport aérien		35 592 000 24 444 046	35 592 000 24 444 046		36 850 000 30 625 337	36 850 000 30 625 337
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF		250 000 000	0 250 000 000		250 000 000	0 250 000 000
Total des crédits prévus en LFI *	0	3 143 041 540	3 143 041 540	0	3 167 657 444	3 167 657 444
Ouvertures / annulations y.c. FdC et AdP		+8 970 502 398	+8 970 502 398		+7 100 921 665	+7 100 921 665
Total des crédits ouverts	0	12 113 543 938	12 113 543 938	0	10 268 579 109	10 268 579 109
Total des crédits consommés	0	6 569 198 213	6 569 198 213	0	5 909 054 176	5 909 054 176
Crédits ouverts - crédits consommés		+5 544 345 725	+5 544 345 725		+4 359 524 933	+4 359 524 933

* hors FdC et AdP pour les montants de la LFI

Les actions du P203 qui sont présentées dans la suite de ce document correspondent, pour leurs parties relatives aux investissements portés par l'Etat directement ou par ses opérateurs, à la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'Etat dans les systèmes de transports de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) qui est rappelé ci-dessous.

Cette stratégie et cette programmation visent quatre objectifs :

1° Réduire les inégalités territoriales et contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultra-marins, en renforçant l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes

agglomérations ou aux pays limitrophes, ainsi qu'au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;

2° Renforcer les offres de déplacements du quotidien, améliorer la qualité et la sécurité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux et en assurer la pérennité, remédier à la saturation des villes et de leurs accès et améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains ;

3° Accélérer la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution et la congestion routière, en favorisant le rééquilibrage modal au profit des déplacements opérés par les modes individuels, collectifs et de transport de marchandises les moins polluants, tels que le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun ou les modes actifs, en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel et en facilitant les déplacements multimodaux ;

4° Améliorer l'efficacité des transports de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires et des ports, accélérer le report modal et diminuer l'impact environnemental des transports de marchandises.

A cette fin, cinq programmes d'investissement prioritaires sont mis en place :

- L'entretien et la modernisation des réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ;
- La résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires, afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ;
- Le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales prioritairement par des aménagements des itinéraires existants ;
- Le développement de l'usage des mobilités les moins polluantes et des mobilités partagées au quotidien, afin de renforcer la dynamique de développement des transports en commun, les solutions de mobilité quotidienne alternatives à la voiture individuelle et les mobilités actives au bénéfice de l'environnement, de la santé, de la sécurité et de la compétitivité ;
- Le soutien à une politique de transport des marchandises ambitieuse, et notamment le renforcement de l'accessibilité des ports, des pôles logistiques et des grands itinéraires internationaux ferroviaires, maritimes et fluviaux.

La stratégie d'investissements dans les systèmes de transports contribue par ailleurs à l'achèvement du maillage du territoire par des grands itinéraires ferroviaires, routiers, cyclables et fluviaux, nationaux et internationaux, articulés de façon cohérente avec les systèmes de dessertes locales.

PASSAGE DU PLF À LA LFI

	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
PLF	0	3 159 091 688	3 159 091 688	0	3 183 707 592	3 183 707 592
Amendements	0	-16 050 148	-16 050 148	0	-16 050 148	-16 050 148
LFI	0	3 143 041 540	3 143 041 540	0	3 167 657 444	3 167 657 444

Quatre mesures sont venues impacter directement le programme 203 au cours du débat parlementaire du PLF 2020. Elles se sont traduites par une diminution des crédits du programme à hauteur de 16 050 148 € :

- L'amendement II-1246 adopté par l'Assemblée nationale procède à un mouvement à la baisse des crédits du programme à hauteur de 2 500 000 €.

- L'amendement II-26 adopté par l'Assemblée nationale procède à une diminution des crédits du programme à hauteur de 12 150 148 €.
- L'amendement II-963 adopté par l'Assemblée nationale procède à une diminution des crédits du programme à hauteur de 500 000 €.
- L'amendement II-1063 adopté par l'Assemblée nationale procède à une diminution des crédits du programme à hauteur de 900 000 €.

JUSTIFICATION DES MOUVEMENTS RÉGLEMENTAIRES ET DES LOIS DE FINANCES RECTIFICATIVES

L'ensemble de ces mouvements correspond au tableau suivant en AE et en CP :

	AENE 01/01	Annulations	Blocages d'AE	Reports	Transferts et LFR	Total
AE	592 531 711	- 7 948 785	- 22 703 517	179 395 802	277 359 480	1 018 634 691
CP	Sans objet	- 835 774	Sans objet	52 177 541	275 943 431	327 285 198

Les AE affectées non engagées (AENE) correspondent aux opérations d'investissement pluriannuelles de l'Etat dont les engagements et les paiements sont réalisés sur plusieurs exercices budgétaires.

Les blocages d'AE correspondent à l'application de la réglementation budgétaire relative aux retraits d'engagements juridiques basculés (REJB). Le désengagement de ces AE antérieures à l'exercice ne permet par leur réutilisation, sauf cas de dérogation.

Hors AENE, le total de ces mouvements aboutit à une augmentation des crédits du programme d'environ 426,1 M€ d'AE et de 327,3 M€ de CP.

Les arrêtés de report

Le montant total des reports accordés de 2019 vers 2020 s'est élevé à 592 531 711 € d'AE affectées non engagées (AENE) pour les opérations d'investissement pluriannuelles de l'Etat, 179 395 802 € d'AE et 52 177 541 € de CP, décomposés de la manière suivante :

- Arrêté du 23 janvier 2020 portant report de crédits : 592 531 711 € d'AENE ;
- Arrêté du 6 février 2020 portant reports de crédits : 163 007 970 € d'AE et 23 057 793 € de CP de fonds de concours ;
- Arrêté du 12 février 2020 portant report de crédits : 16 387 832 € d'AE et 29 119 747 € de CP de crédits budgétaires.

Les décrets d'annulation et de transfert

Le montant total des décrets d'annulation de crédits 2020 sur le programme 203 s'est élevé à -7 948 785 € en AE et -835 774 en CP et concerne exclusivement des fonds de concours. Ce montant se déduit des deux décrets suivants :

- Décret n° 2020-1605 du 15 décembre 2020 portant annulation de crédits : - 835 774 € d'AE/CP ;
- Décret n° 2021-164 du 15 février 2021 portant annulation de crédits : - 7 113 011 € d'AE.

Ces décrets ont permis à l'Etat de rembourser des trop-perçus versés par les collectivités suite à des achèvements d'opérations.

Le programme 203 a par ailleurs été concerné par deux décrets de transfert pour un montant global de + 5 513 276 € d'AE/CP :

- Décret n° 2020-1015 du 7 août 2020 portant transfert de crédits : + 4 500 000 € d'AE/CP transférés sur le programme 203 à partir du programme 123 « Conditions de vie outre-mer » pour le financement des études de la piste aéroportuaire de Mayotte et des liaisons d'aménagement du territoire (LAT) touchés par la crise de la covid 19.
- Décret n° 2020-1448 du 24 novembre 2020 portant transfert de crédits : + 1 013 276 € d'AE/CP transférés sur le programme 203 à partir des programmes 122 « Concours spécifiques et administration » au titre de la compensation pour le transfert des aéroports en Polynésie et à partir du programme 351 « Fonds d'accompagnement interministériel Ressources humaines » au titre du cofinancement du projet de modernisation du réseau et la réorganisation des services de Voies Navigables de France (VNF).

Les lois de finances rectificatives

La loi n° 2020-935 du 30 juillet 2020 de finances rectificative pour 2020 a ajouté 250 M€ en AE/CP au programme 203 pour une subvention exceptionnelle à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France en compensation de la baisse de recette prévisionnelle liée à la crise sanitaire des taxes affectées à l'agence. Les fonds de concours rattachés en 2020 au programme 203, grâce notamment à cette compensation, ont fait l'objet d'une sous-consommation importante.

La loi n° 2020-1473 du 30 novembre 2020 de finances rectificative pour 2020 a également ajouté 21 846 204 € en AE et 20 430 155 € en CP au programme 203 pour financer notamment une partie des péages fret en soutien au secteur touché par la crise sanitaire.

■ ORIGINE ET EMPLOI DES FONDS DE CONCOURS ET ATTRIBUTIONS DE PRODUITS

Sauf cas exceptionnel comme cette année 2020, la majorité des fonds de concours perçus par le programme 203 provient de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) qui, conformément à l'article R. 1512-12 du code des transports, contribue au financement :

1° De projets d'intérêt national, international ou ayant fait l'objet d'un contrat de plan ou d'une convention équivalente entre l'Etat et les régions, relatifs à la réalisation ou à l'aménagement d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales, portuaires, y compris les équipements qui en sont l'accessoire indissociable, d'ouvrages de défense contre la mer, ainsi qu'à la création ou au développement de liaisons ferroviaires, fluviales ou maritimes régulières de transport de fret ;

2° De projets relatifs à la création ou au développement de transports collectifs de personnes, y compris l'acquisition des matériels de transport ;

3° Des concours publics dus, au titre de l'Etat, au titulaire du contrat de partenariat prévu à l'article 153 de la loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009.

En 2020, les premières AE de l'AFITF relatives au plan de relance du gouvernement ont été mises en place en anticipation de l'exercice 2021.

Les fonds de concours perçus par d'autres tiers sont en grande partie versés par les collectivités locales dans le cadre de leur participation financière aux Contrats de plan État-Région (CPER).

Enfin depuis 2017, un fonds de concours de SNCF est versé à SNCF Réseau pour la régénération du réseau ferroviaire. En 2020, 4,05 Md€ ont été versés à ce fonds de concours par la SNCF, consécutivement à la recapitalisation de la SNCF, mesure du plan de relance décidé en 2020 par le Gouvernement (ce montant figure au sein de l'action 41 dans le tableau ci-dessous).

Les attributions de produits perçues par le programme 203 sont plus minoritaires et concernent notamment le paiement de prestations réalisées par les services techniques centraux de la DGITM.

En AE, les fonds de concours (FDC) et attributions de produits (ADProduits) rattachés en 2020 se répartissent de la manière suivante par action du programme :

Action	libellé	FDC AFITF	FDC Autres	ADProduits	Total
01	Routes - Développement	665 110 744	753 638 755		1 418 749 499
04	Routes - Entretien	563 000 000	37 304 667	10 406 105	610 710 772
41	Ferroviaire	440 800 000	4 813 100 644		5 253 900 644
42	Voies navigables	3 500 000	746 273		4 246 273
43	Ports	68 200 000	14 344 266		82 544 266
44	Transports collectifs	503 516 408	720 768		504 237 176
45	Transports combinés	10 540 000			10 540 000
47	Fonctions support		223 408	1 412 150	1 635 558
50	Transport routier	1 700 000			1 700 000
51	Sécurité ferroviaire	40 000 000			40 000 000
52	Transport aérien		900 000		900 000
Total général		2 296 367 152	5 620 978 783	11 818 255	7 929 164 190

En CP, les fonds de concours et attributions de produits rattachés en 2020 se répartissent de la manière suivante :

Action	libellé	FDC AFITF	FDC Autres	ADProduits	Total
01	Routes - Développement	471 702 501	320 984 343		792 686 844
04	Routes - Entretien	533 000 000	37 305 570	10 406 105	580 711 675
41	Ferroviaire	270 472 627	4 813 100 644		5 083 573 271
42	Voies navigables	2 850 000	746 273		3 596 273
43	Ports	41 375 000	12 196 949		53 571 949
44	Transports collectifs	214 140 130	720 768		214 860 898
45	Transports combinés				-
47	Fonctions support		223 408	1 412 150	1 635 558
50	Transport routier	2 100 000			2 100 000
51	Sécurité ferroviaire	40 000 000			40 000 000
52	Transport aérien		900 000		900 000
Total général		1 575 640 258	5 186 177 955	11 818 255	6 773 636 469

RÉSERVE DE PRÉCAUTION ET FONGIBILITÉ

	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
Mise en réserve initiale	0	52 232 678	52 232 678	0	52 217 314	52 217 314
Surgels	0	0	0	0	0	0
Dégels	0	-52 232 678	-52 232 678	0	-52 217 314	-52 217 314

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
Réserve disponible avant mise en place du schéma de fin de gestion (LFR de fin d'année)	0	0	0	0	0	0

Montant de la réserve de précaution initiale

Le montant de la réserve sur les crédits du P203 s'est élevé à 120 M€ soit environ 3,8 % de la LFI 2020 (pour mémoire 2,9 % en 2019 et 2018 et 7,6 % en 2017). Cette réserve a été répartie sur plusieurs programmes : 52 M€ sur le P203, 52 M€ sur le programme 198 « Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres » et 16 M€ sur le compte d'affectation spéciale (CAS) « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs » (SNTCV) des trains d'équilibre du territoire (TET).

La partie de la réserve portant sur le 203 a été entièrement dégelée en 2020.

Fongibilité

Par ailleurs, la fongibilité au sein du programme a permis de financer les principaux mouvements suivants en 2020 :

- 297 M€ ont été transférés entre concours TET et TER (sous-action 41-03 et 41-02) à montants constants, ce qui correspond au nouveau périmètre de chaque concours après prise en compte des transferts de lignes TET vers les TER ;
- 20 M€ ont été transférés de l'investissement routier (sous-action 01, 10 M€) et de la régénération routière (sous-action 04-01, 10 M€) vers l'entretien routier (sous-action 04-02) pour contribuer aux frais de fonctionnement des DIR (fonction d'ingénierie routière des DIR liée aux investissements).

DÉPENSES PLURIANNUELLES

CONTRATS DE PLAN ÉTAT-RÉGION (CPER)

Génération 2015 - 2020

Action / Opérateur	Rappel du montant contractualisé	Prévision 2020		Consommation 2020		Consommation cumulée	
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01 - Routes - Développement	3 143 204 167	318 000 000	347 000 000	480 455 499	228 740 525	1 914 745 368	1 050 315 143
41 - Ferroviaire	2 120 550 750	180 000 000	209 400 000	311 859 927	237 696 083	1 355 656 453	778 476 390
42 - Voies navigables	2 134 716				464 906	2 137 425	1 704 352
43 - Ports	323 359 185	30 000 000	39 600 000	73 367 648	26 105 277	254 731 692	142 892 487
44 - Transports collectifs	1 428 125 000	190 000 000	302 000 000	383 081 722	152 413 552	1 410 318 747	476 144 298
Total	7 017 373 818	718 000 000	898 000 000	1 248 764 796	645 420 343	4 937 589 685	2 449 532 670

Génération 2007 - 2014

Action / Opérateur	Rappel du montant contractualisé	Prévision 2020		Consommation 2020		Consommation cumulée	
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
41 - Ferroviaire	2 796 300 000				3 177 100		
42 - Voies navigables					38 392		
43 - Ports	478 400 000				1 160 507		
44 - Transports collectifs					73 665 557		
45 - Transports combinés					20 250		
Total	3 274 700 000				78 061 806		

I - Avancement général des contrats État-régions 2015-2020

Les 27 contrats de plan État-région (CPER) 2015-2020, dont 5 au titre des régions d'outre-mer Guadeloupe, Guyane, Martinique, Mayotte et la Réunion ainsi que les contrats de plan interrégionaux Vallée de la Seine, Plan Rhône et Plan Seine ont été signés en 2015.

Après revoyure (signature d'avenants aux contrats métropolitains en 2016 et 2017), les ressources État inscrites aux CPER s'élèvent 7 063,92 M€ auxquelles s'ajoutent 155,84 M€ au titre des deux contrats de plan interrégionaux Vallée de la Seine et Plan Rhône, soit un total de 7 219,7 M€. Par ailleurs, au titre du volet fluvial, Voies Navigables de France (VNF) a prévu de mobiliser environ 277,8 M€ (CPER et CPIER).

Le mandat du 23 octobre 2020 donné par le Premier ministre précise que les engagements des CPER 2015-20 en matière de mobilité courent jusqu'à 2022. La plupart des régions a donc adopté des avenants de prolongation du volet mobilité des CPER jusqu'à 2022. En effet, une partie de l'enveloppe mobilité du plan de relance est consacrée à l'accélération des CPER sur 2020-22.

Concernant spécifiquement l'outre-mer, la loi du 28 février 2017 de programmation relative à l'égalité réelle outre-mer (EROM) institue les plans et les contrats de convergence comme instruments de sa mise en œuvre. Les plans constituent des outils de planification à long terme sur 10 à 20 ans, les contrats de convergence et de transformation

(CCT) étant les outils de contractualisation et de programmation. Ceux-ci se sont substitués à partir du 1^{er} janvier 2019 aux contrats État-région outre-mer (Guadeloupe, Martinique, Mayotte, La Réunion, Guyane) ainsi qu'aux contrats de développement (Saint-Pierre et Miquelon, Wallis et Futuna, Polynésie française). La Nouvelle-Calédonie qui a fait l'objet d'un référendum d'autodétermination le 04 novembre n'est pas concernée, à ce jour, par ce dispositif. Sur le volet mobilité de ces CCT à échéance 2022, l'Etat a ajouté près de 24 M€ sur le programme 203 aux crédits CPER non exécutés, portant sa part à 227,7 M€.

II - Exécution financière des contrats de projets 2007-2014

Le montant contractualisé sur les infrastructures de transports collectifs et ferroviaires est de 2,796 Md€.

Le montant contractualisé sur les infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires est de 478,4 Md€.

Concernant l'exécution financière des contrats de plan 2007-2014, le taux final global de mise en place des ressources État des CPER, en AE, fin 2014, était de 86 %. Aucune autorisation d'engagement n'a été mise en place à partir de 2015 et postérieurement au titre de ces contrats de projets 2007-2014, la nouvelle génération de contrats 2015-2020 leur succédant.

Le taux d'exécution en AE des contrats de projets 2007-2014, pour les régions métropolitaines, variait de 57 % à 93 %.

III - Mise en œuvre des contrats de plan État-régions 2015-2020

Le taux d'avancement national des CPER (pour les crédits de l'Etat mis en place en autorisations d'engagement) fin 2020 est de 70 % en moyenne. La nette accélération s'explique en grande partie par l'alimentation par les enveloppes issues du plan de relance. Néanmoins, des disparités existent entre les régions du fait de la différence de maturité des projets proposés au financement des CPER ou de la réorientation des crédits en cours de CPER.

CONTRATS DE CONVERGENCE ET DE TRANSFORMATION (CCT)

Génération CCT 2019-2022

Action / Opérateur	Rappel du montant contractualisé	Prévision 2020		Consommation 2020		Consommation cumulée jusqu'au 31/12/2020	
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01 - Routes - Développement	181 610 000			1957000	1564861	16768186	1564861
42 - Voies navigables	1 350 000			122224	88978	385045	184483
43 - Ports	44 320 000			10656	1254810	6 116720	6031458
Autre (multimodal, modes doux...)	400 000			300 000	0	300 000	0

T

MARCHÉ DE PARTENARIAT / ROCADE L2 À MARSEILLE

La liaison L2 est une voie rapide urbaine reliant les autoroutes A7 au Nord et A50 à l'Est. La L2, longue de 9,3 km et constituée de deux sections Est et Nord, permet de contourner le centre-ville et de délester les boulevards qui font aujourd'hui fonction de rocade.

La rocade L2 doit notamment répondre aux besoins suivants :

- reconquérir les voiries du centre-ville en les allégeant du trafic automobile et de la pollution. La L2 participera également au soulagement du trafic sur les sections terminales des autoroutes A7 et A50, en limitant leur fonction à l'accès au centre-ville ;
- améliorer la qualité de vie des habitants des quartiers traversés notamment en supprimant l'effet de coupure de l'avenue Allende existante, en atténuant les nuisances (bruit, pollution) et en développant des modes doux de circulation ;
- permettre le développement de modes de transports collectifs dans les secteurs traversés et, éventuellement à terme, sur le tracé même de la L2 en préservant la possibilité d'affecter une voie réservée aux bus.

Périmètre du projet et son état d'avancement

Le ministère a conclu le 7 octobre 2013 le contrat de partenariat avec le groupement constitué d'industriels et de structures financières.

Ce groupement a constitué la « Société de la Rocade L2 de Marseille » (SRL2) pour exécuter le contrat. Ce contrat, d'une durée de 30 ans, comprend la conception et la construction de la totalité de la L2 Nord ainsi que l'ensemble des travaux nécessaires à l'achèvement de la L2 Est. Le partenaire privé, maître d'ouvrage, est également chargé de l'entretien et de la maintenance de la totalité de l'itinéraire, l'exploitation restant de la responsabilité de la DIR Méditerranée.

La section Est a été mise à disposition le 24 novembre 2016 pour une mise en service le 29 novembre 2016. La section Nord a été mise à disposition le 13 août 2018. L'ensemble de l'infrastructure est en service depuis le 25 octobre 2018. Les derniers travaux d'insertion urbaine de l'infrastructure vont avoir lieu en début d'année 2021.

a) Les coûts d'investissement (coûts de conception et de construction de la L2 intégrant les coûts de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre et d'acquisitions foncières) font l'objet d'un cofinancement entre la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (27,5 %), le département des Bouches-du-Rhône (22,5 %), la métropole Aix-Marseille-Provence (22,5 %) et l'État (27,5 %).

Les paiements correspondants sont effectués :

i) en période de construction, par les collectivités territoriales qui versent l'intégralité de leur part (coûts+indexation) et par l'État pour le montant correspondant à la seule indexation de la part d'investissement lui revenant ;

Il est à noter que les versements effectués en période de construction par l'État comprennent, outre la seule indexation des coûts d'investissement lui revenant, les parts des coûts d'investissement du conseil départemental des Bouches-du-Rhône (22,5% de l'investissement) et de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole (22,5% de l'investissement) dont l'État fait l'avance au titre d'une convention de fonds de concours.

ii) à compter de la mise à disposition des ouvrages : uniquement par l'État pour la part des coûts d'investissement lui revenant, via une redevance spécifique versée semestriellement au moyen de fonds de concours de l'AFITF jusqu'à la fin du contrat.

b) Les coûts de financement, financés par l'État seul : les paiements correspondants sont effectués par des redevances spécifiques, payées en titre 3 par le programme 203, versées semestriellement au moyen de fonds de concours de l'AFITF à compter de la mise à disposition des ouvrages jusqu'à la fin du contrat.

c) Les coûts de fonctionnement, financés par l'État seul : ces coûts sont également payés par des redevances spécifiques versées semestriellement à compter de la mise à disposition des ouvrages jusqu'à la fin du contrat. La part

des coûts de fonctionnement correspondant aux coûts liés aux grosses réparations et au renouvellement des ouvrages et équipements est couverte par des fonds de concours de l'AFITF. Le reste des coûts de fonctionnement (les coûts de gestion, les dépenses d'entretien courant, de maintenance et de gestion technique de la L2, ainsi que celles relatives aux fluides) est couvert par le budget propre du programme 203.

Objectifs de performance assignés au partenaire privé

Outre le programme fonctionnel, les objectifs principaux de performance assignés au titulaire sont les suivants :

- entretenir, maintenir et renouveler les ouvrages et les équipements de l'autoroute L2 afin d'assurer la disponibilité, la sécurité et la pérennité de l'infrastructure ;
- respecter les engagements pris par l'État dans le cadre des procédures de déclaration d'utilité publique, notamment sur les enjeux de développement durable ;
- faciliter l'exercice des missions de service public par l'exploitant.

AE CP	2018 et avant		2019		2020		2021	2022	2023 et après
	Prévision	Exécution	Prévision	Exécution	Prévision	Exécution	Prévision	Prévision	Prévision
Investissement	227 136 391	232 311 391	0	0	66 000 000	0	2 201 173	0	0
	34 253 008	21 400 000	6 900 000	6 150 000	7 500 000	6 034 800	5 744 382	7 675 545	170 545 628
Fonctionnement	16 720 000	10 536 000	9 300 000	9 050 000	9 500 000	9 210 000	10 222 767	10 446 962	358 893 038
	16 720 000	10 536 000	9 300 000	9 050 000	9 500 000	9 210 000	10 071 491	10 598 238	358 893 038
Financement	16 940 000	16 939 000	13 400 000	13 350 000	12 700 000	12 710 000	12 720 000	12 369 335	158 350 665
	16 940 000	16 939 000	13 400 000	13 350 000	12 700 000	12 710 000	12 720 000	12 369 335	158 350 665

Les écarts constatés entre les prévisions de dépense et l'exécution en 2020 sont la conséquence d'un décalage de plusieurs commandes de prestations non comprises dans le prix du contrat de partenariat initial (dépenses d'investissement) qui devraient finalement intervenir en 2021 et d'une surévaluation du coût de l'électricité nécessaire au fonctionnement de l'autoroute (dépenses de fonctionnement).

MARCHÉ DE PARTENARIAT / RÉALISATION DES CENTRES D'ENTRETIEN ET D'INTERVENTION (CEI) DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL NON CONCÉDÉ

En application de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, l'État a transféré aux départements près de 18 000 km de routes nationales d'intérêt local. Ce transfert (près des deux tiers du réseau routier national non concédé) a conduit à une réorganisation en profondeur des services routiers de l'État selon une logique d'itinéraires, avec la création de onze directions interdépartementales des routes (DIR).

Cette restructuration du réseau routier national et les conséquences sur son exploitation ont nécessité de construire une soixantaine de centres d'entretien et d'intervention (CEI) afin de répondre aux objectifs suivants :

- optimiser l'accès au réseau routier lorsque le CEI existant se trouve trop éloigné du réseau routier national ;
- mettre fin à des solutions de locaux provisoires (bâtiments modulaires préfabriqués) et à des situations de cohabitation avec les services routiers départementaux ;
- régler des problèmes de vétusté, d'hygiène et de sécurité des bâtiments et les conséquences sur les conditions de travail des agents ;
- augmenter les capacités d'accueil pour des bâtiments de taille inadaptée.

Ces centres accueillent 1 250 agents du ministère chargés de l'entretien des routes nationales et abritent les moyens techniques et matériels permettant de gérer, d'exploiter et d'entretenir le réseau routier national non concédé.

L'importance de ce programme de construction à réaliser sur une période courte ainsi que la nécessité d'adopter une organisation particulière tenant compte des moyens humains et financiers ont conduit à envisager le recours à un contrat de partenariat public-privé.

Périmètre du projet et son état d'avancement

Le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer a signé le 14 janvier 2010 le contrat de partenariat avec le groupement constitué d'industriels et de structures financières pour le financement, la conception, la construction, l'entretien, la maintenance, la gestion et le renouvellement de 63 centres d'entretien et d'intervention routiers.

Sur le plan financier, le montant relatif à la partie investissement a été engagé en 2009. La durée du contrat est de 30 ans.

La phase de réalisation des CEI est terminée depuis l'acceptation par l'État du dernier CEI (Trégueux) le 14 mai 2012.

Le 6 novembre 2014, le tribunal administratif de Cergy-Pontoise a jugé que la décision de signer le contrat de partenariat était illégale et a enjoint à l'État de résilier le contrat pour le 1er juillet 2015. Un recours en appel et une demande de sursis à exécution ont été déposés par l'Etat le 6 janvier 2015.

Par jugement du 18 juin 2015, la cour administrative d'appel (CAA) de Versailles a accordé à l'État le sursis à exécution. La clôture de l'instruction du contentieux a été fixée par la CAA de Versailles au 15 juillet 2016. Faisant suite à l'audience du 25 janvier 2018, la CAA de Versailles a rendu son arrêt le 22 février 2018. Cet arrêt annule la décision de signature du contrat de partenariat mais rejette les conclusions visant à enjoindre l'État à résilier le contrat. Le risque d'indemnisation est ainsi écarté.

Objectifs de performance assignés au partenaire privé

Outre le programme fonctionnel, et en cohérence avec la procédure « haute qualité environnementale » retenue, les objectifs principaux de performance assignés au partenaire privé retenus dans le cadre du projet sont les suivants :

- gestion de l'énergie : les bâtiments sont éligibles au label BBC (bâtiment basse consommation) ;
- entretien et maintenance des ouvrages et équipements afin d'assurer un niveau de service constant, notamment en matière environnementale ;
- pérennité des ouvrages afin d'assurer à l'État un investissement durable.

L'atteinte des performances par le futur titulaire s'apprécie par rapport au nombre d'anomalies recensées au regard des exigences détaillées fixées contractuellement pour chacun des différents thèmes.

La redevance totale pour 2020 s'élève à 25,1 M€ TTC pour une prévision de 25,4 M€ TTC.

AE CP	2018 et avant		2019		2020		2021	2022	2023 et après
	Prévision	Exécution	Prévision	Exécution	Prévision	Exécution	Prévision	Prévision	Prévision
Investissement	216 000 000	216 000 000	0	0	0	0	0	0	0
	59 700 000	59 700 000	5 400 000	5 400 000	5 200 000	5 200 000	6 200 000	7 300 000	131 000 000
Fonctionnement	64 900 000	64 900 000	11 500 000	11 500 000	12 000 000	11 700 000	11 300 000	11 200 000	303 900 000
	64 900 000	64 900 000	11 500 000	11 500 000	12 000 000	11 700 000	11 300 000	11 200 000	303 900 000
Financement	66 900 000	66 900 000	8 100 000	8 100 000	8 200 000	8 200 000	8 000 000	7 200 000	79 100 000
	66 900 000	66 900 000	8 100 000	8 100 000	8 200 000	8 200 000	8 000 000	7 200 000	79 100 000

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

SUIVI DES CRÉDITS DE PAIEMENT ASSOCIÉS À LA CONSOMMATION
DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT (HORS TITRE 2)

AE 2020	CP 2020
AE ouvertes en 2020 * (E1) 12 113 543 938	CP ouverts en 2020 * (P1) 10 268 579 109
AE engagées en 2020 (E2) 6 569 198 213	CP consommés en 2020 (P2) 5 909 054 176
AE affectées non engagées au 31/12/2020 (E3) 1 061 951 520	dont CP consommés en 2020 sur engagements antérieurs à 2020 (P3 = P2 - P4) 1 171 881 072
AE non affectées non engagées au 31/12/2020 (E4 = E1 - E2 - E3) 4 482 394 206	dont CP consommés en 2020 sur engagements 2020 (P4) 4 737 173 104

RESTES À PAYER

Engagements ≤ 2019 non couverts par des paiements au 31/12/2019 brut (R1) 3 904 856 746					
Travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2019 (R2) -474 448					
Engagements ≤ 2019 non couverts par des paiements au 31/12/2019 net (R3 = R1 + R2) 3 904 382 297	-	CP consommés en 2020 sur engagements antérieurs à 2020 (P3 = P2 - P4) 1 171 881 072	=	Engagements ≤ 2019 non couverts par des paiements au 31/12/2020 (R4 = R3 - P3) 2 732 501 225	
AE engagées en 2020 (E2) 6 569 198 213	-	CP consommés en 2020 sur engagements 2020 (P4) 4 737 173 104	=	Engagements 2020 non couverts par des paiements au 31/12/2020 (R5 = E2 - P4) 1 832 025 109	
				Engagements non couverts par des paiements au 31/12/2020 (R6 = R4 + R5) 4 564 526 334	
					Estimation des CP 2021 sur engagements non couverts au 31/12/2020 (P5) 1 337 593 201
					Estimation du montant maximal des CP nécessaires après 2021 pour couvrir les engagements non couverts au 31/12/2020 (P6 = R6 - P5) 3 226 933 133

NB : les montants ci-dessus correspondent uniquement aux crédits hors titre 2

* LFI 2020 + reports 2019 + mouvements réglementaires + FdC + AdP + fongibilité asymétrique + LFR

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION

01 – Routes - Développement

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
01 – Routes - Développement		608 000 000	608 000 000		671 175 586	671 175 586
		867 967 951	867 967 951		625 154 077	625 154 077

Les dépenses relatives à cette action qui a pour objet la modernisation du réseau routier national concédé et non concédé et son développement sont intégralement financées par voie de fonds de concours versés par :

- l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF), pour les opérations sur le réseau non concédé ou pour la part État des subventions pour les nouvelles concessions ;
- les collectivités territoriales, qui cofinancent certaines opérations, principalement dans le cadre des contrats de plan État-Région (CPER).

La modernisation et le développement routier concernent des opérations d'investissement sur le réseau routier national dont la gestion obéit à une logique pluriannuelle. La consommation des AE affectées à ces opérations peut ainsi s'étaler sur plusieurs exercices et ne correspond pas dans tous les cas à un objectif annuel. Elle peut ainsi s'imputer sur les AE affectées dans l'année mais aussi sur les AE affectées non engagées (AENE) des années antérieures.

Par ailleurs, la part des collectivités versée sur cette action est susceptible de connaître des variations importantes entre la prévision et l'encaissement.

Ces deux réserves conduisent à relativiser la comparaison de la prévision et de la réalisation pour cette action.

En 2020, le contexte sanitaire lié à la Covid-19 a modifié profondément la programmation initiale avec des retards constatés dans l'avancée de certains chantiers (arrêts de chantier mais également retard dans le démarrage de certains chantiers). La mise en œuvre du plan de relance à partir de l'automne 2020 a également modifié cette programmation.

Les crédits du plan ont été mobilisés en faveur d'opérations des CPER permettant l'amélioration de l'environnement des grandes infrastructures routières, l'amélioration de la sécurité des usagers ainsi que des aménagements sur place contribuant à ces deux objectifs.

De plus, conformément à la démarche de sincérisation des engagements, le conseil d'administration de l'AFITF a retenu, au titre de son budget 2020, un montant important d'AE à hauteur de 421 M€ au titre des opérations CPER auxquels s'ajoutent notamment 45 M€ pour la Route Europe Centre Atlantique (RCEA) en Bourgogne et 3,2 M€ pour le contrat de convergence de Mayotte.

Il est constaté en conséquence, dans ce contexte exceptionnel, que les dépenses exécutées sur l'action 01 en 2020 sont très supérieures aux prévisions en AE (+29,9%) en raison des crédits supplémentaires mis en place (plan de relance et effet relatif aux modalités d'affectation pour les opérations nouvelles). Parallèlement, la consommation de crédits de paiement est sensiblement inférieure (-6,8%) aux prévisions en raison des perturbations sur les chantiers dues à la crise sanitaire de la Covid-19.

Ces crédits ont permis de mettre en service en 2020 les opérations contractualisées dans les CPER suivantes :

Voie	Libellé opération	Longueur(km)	Coût final prévisionnel*
RN17	62 - Mise à 2X2 voies de la RN17 sur la section Vimy-Avion	3,725	24,3
RN141	16 - RN141 - La Vigerie - Villesèche	5,3	34,5
RN4	57 - Mise à 2X2 voies de la RN4 sur la section Saint-Georges - Héming	5	33,7
RN 353	67 - Rocade sud de Strasbourg - Seconde phase	3,4	67,9
RN7	03 - RN7 - Déviation de Villeneuve sur Allier*	6,9	59,2
A14/A86	92-Échangeur A14/A86 bretelles B5	0,65	52,8
RN19	94- Déviation de Boissy-Saint-léger*	4,88	264,7

*Afin de respecter une homogénéité avec les chiffres communiqués dans le volet performance, nous communiquons les montants en M€ TTC indexés sur l'indice TP01 de février 2014.

Parmi ces opérations mises en service, celles supérieures à 20 M€ bénéficiaient jusqu'en 2018 d'un indicateur de performance mesurant l'écart entre l'estimation de leur coût en phase initiale et le coût final. Selon ces mêmes conditions (comparaisons réalisées aux conditions économiques de février 2014 (index de référence TP01), les évolutions constatées sont les suivantes :

Opérations	Estimation de l'avant-projet détaillé ou de la déclaration d'utilité publique (DUP) en M€ valeur fév. 2014	Coût final (réel ou prévisionnel) en M€ valeur fév. 2014	Evolution
62 - Mise à 2X2 voies de la RN17 sur la section Vimy-Avion	26,1	23,8	-8,85 %
16 - RN141 - La Vigerie - Villesèche	41,5	33,4	-19,45 %
57 - Mise à 2X2 voies de la RN4 sur la section Saint-Georges - Héming	34,0	33,4	-1,76 %
67 - Rocade sud de Strasbourg - Seconde phase	80,6	67,6	-16,12 %
03 - RN7 - Déviation de Villeneuve sur Allier	65,0	59,8	-8,02 %
92 - Échangeur A14/A86 - bretelle B5	64,0	51,2	-20,05 %
94 - RN19 - Déviation de Boissy-Saint-Léger*	266,5	278,7	4,55 %

*Ce projet est découpé en plusieurs phases dont la dernière a été mise en service en 2020. A noter également que le coût global de l'estimation initiale (257M€_{fév 2014} pour les travaux prévus à la DUP) a été augmenté du coût (ramené en €_{fév 2014}) d'un passage à faune (ouvrage d'art permettant le franchissement d'infrastructures linéaires de transports par la faune sauvage) (10M€) décidé postérieurement à la DUP.

Les dix affectations d'AE les plus élevées de l'année 2020, en part Etat, correspondent aux tranches fonctionnelles des opérations suivantes :

- RN2 - Aménagement entre Maubeuge et Avesnes-sur-Helpe : 28,8M€
- RN164 - Mise à 2x2 voies à Plémet : 23,3M€
- RN338 - Raccordements définitifs du Pont Flaubert : 22,5M€
- RN102 - Contournement nord du Teil (2^e tranche) : 20,75M€
- A104 - Contournement Est de Roissy : 19,24M€
- RN7 - Saint Pierre le Moutier : 19,16M€
- RN 164 - Mise à 2x2 voies à Rostrenen : 17,27M€
- RN141 - Roumazières - La Péruse : 16,49M€
- RN122 - Déviation de Sansac-de-Marmiesse : 16M€
- RN124 - Déviation de Gimont : 15,86 M€

Les dix consommations de CP les plus élevées en investissement de l'année 2020 correspondent aux tranches fonctionnelles des opérations suivantes

- L2 à Marseille : 27,9M€
- A660/RN250 - Desserte sud du bassin d'Arcachon : 23,8M€
- Rocade de Bordeaux - Mise à 2x3 voies entre A63 et le pont d'Aquitaine : 23,6M€
- A104 - Contournement Est de Roissy : 19,7M€
- RCEA Branche sud RN79 La chapelle-mont-France - Col Vaux Est : 17,6M€
- Echangeur A14/A86 – bretelle B5 : 17,3M€
- RN88 - St Jean la Mothe - Contournement de Baraqueville : 16,7M€
- RN164 – Mise à 2x2 voies à Rostrenen : 15M€
- RN19 – Déviation de Boissy-Saint-Léger : 14,5M€
- RN353 – Rocade sud de Strasbourg : 11,6M€

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	5 000 000	64 129 602	5 000 000	57 612 575
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	5 000 000	64 131 602	5 000 000	57 605 939
Subventions pour charges de service public		-2 000		6 637
Titre 5 : Dépenses d'investissement	603 000 000	766 726 188	654 326 091	523 446 879
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	603 000 000	766 726 188	654 326 091	523 429 599
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État				17 280
Titre 6 : Dépenses d'intervention		37 112 160	11 849 495	44 094 623
Transferts aux ménages		353 916		1 663 011
Transferts aux entreprises		11 282 448		8 938 528
Transferts aux collectivités territoriales		24 252 654	11 849 495	32 560 718
Transferts aux autres collectivités		1 223 142		932 366
Total	608 000 000	867 967 951	671 175 586	625 154 077

ACTION

04 – Routes - Entretien

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
04 – Routes - Entretien		853 127 179	853 127 179	869 908 213		869 908 213
		866 750 856	866 750 856	802 118 727		802 118 727

L'action « Routes-entretien » comprend les dépenses relatives à l'entretien courant et préventif du réseau routier national non concédé, à l'exploitation, aux opérations de réhabilitation ou de rénovation et de réparation du patrimoine

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

routier, à l'ingénierie sur les projets de développement, aux aménagements de sécurité (notamment relatifs aux tunnels routiers), ainsi qu'à la gestion du trafic et à l'information routière des usagers. Onze directions interdépartementales des routes (DIR) assurent chacune en moyenne l'entretien de 11 000 kilomètres d'axes structurants définis selon une logique d'itinéraire.

Les dépenses relatives à cette action 04 sont issues des crédits votés en loi de finances et des rattachements de fonds de concours versés par l'AFITF et les collectivités territoriales.

Elles se déclinent en deux sous-actions :

Sous-action	Libellé	Consommation d'AE	Consommation de CP
0203-04-01	Régénération routière	555 561 047	495 806 335
0203-04-02	Entretien routier	311 189 809	306 312 392
Total général		866 750 856	802 118 727

287 M€ d'AE et 304 M€ de CP ont été votés en loi de finances initiales (sous-action 04-02). Les fonds de concours et attributions de produits rattachés en 2020 à l'action 04 s'élèvent 611 M€ d'AE et 581 M€ de CP. L'essentiel de ces fonds a été versés par l'AFITF pour 563 M€ en AE et 533 M€ en CP. Les 563 M€ intègrent, par avenant du 17 janvier 2020 à la convention 2020 entre l'État et l'AFITF, la prise en compte de l'augmentation des besoins de financement pour financer la fonctionnalité de tranches de travaux pour l'année 2020. Il en a résulté une augmentation de 30 M€ d'AE de cette convention.

Si la crise sanitaire a eu notamment pour conséquence d'arrêter temporairement certains chantiers, les directions interdépartementales des routes ont su optimiser leurs ressources et s'organiser afin de mettre en œuvre les moyens nécessaires permettant de rattraper en partie le retard pris lors du premier confinement.

La présentation des dépenses qui suit reprend l'exécution selon la nomenclature choris par sous-action et par grandes catégories d'opération.

04-02 Entretien routier

Pour la sous-action 04-02 relative à l'entretien routier courant et préventif, 311 M€ d'AE et 306 M€ de CP ont été dépensés en 2020 sur les domaines suivants (M€) :

Libellé domaine fonctionnel	Activités	AE	CP
Entretien routier	Autres dépenses d'entretien courant		8
	Ouvrages d'art petit entretien et entretien spécialisé		7
	Exploitation et dépendance	129	117
	Fonctionnement des services	34	33
	Immobilier technique	32	35
	Innovation, contrôles et études	1	1
	Matériels d'entretien et d'exploitation	36	38
	Chaussées petit entretien	41	40
	Petit entretien des équipements	20	17
	Viabilité hivernale	10	10
	Total entretien routier		311

04-01 Régénération routière

Pour la sous-action 04-01 relative à la « régénération » routière, 556 M€ d'AE et 496 M€ de CP ont été dépensés en 2020 sur les domaines suivants (M€) :

Libellé domaine fonctionnel	Activités	AE	CP	
Régénération routière	Aménagements environnementaux		24	22
	Aires de stationnement		7	8
	Gestion du trafic et équipements dynamiques		42	31
	Entretien spécialisé des ouvrages d'art		29	19
	Entretien des chaussées		281	277
	Entretien et renouvellement équipements statiques		68	53
	Réparation des ouvrages d'art		46	42
	Aménagements de sécurité		17	19
	Renouvellement équipements et mise en sécurité des tunnels		50	17
	Autres régénération routière		-8	7
	Total régénération routière		556	496

Les principales opérations financées en 2020 dans le cadre du programme de régénération routière sont les suivantes :

- RN141 et RN150– Nouvelle-Aquitaine ;
- A63 – Nouvelle-Aquitaine ;
- RN10 entre Poitiers et Bordeaux ;
- A6b, N104, A86, A10, A13 – Ile-de-France ;
- RN7 ; RN151, RN90 – Auvergne-Rhône-Alpes ;
- A47 -RN88 - Auvergne-Rhône-Alpes ;
- A31 entre Nancy et Metz – Grand Est ;
- A75 – Auvergne-Rhône-Alpes ;
- A21, A22, A16 , RN31, RN2- Normandie/Hauts-de-France ;
- RN12 – Ile-de-France/Normandie ;
- A84, RN12, RN165, – Bretagne ;
- RN13 – Normandie ;
- RN2 – Guyane ;
- A1 – Ile-de-France ;
- A55 viaduc de Caronte – PACA ;
- RN7 pont du Roubion Auvergne-Rhône-Alpes
- A15 – murs en Terre Armée - Ile-de-France ;
- A20 -Falaise de Puyjarrige – Centre-Val de Loire.
- A64-VRU Toulouse – Occitanie
- N116 – Occitanie
- RN21 – Occitanie ;
- A630 pont d'Aquitaine – Nouvelle Aquitaine ;
- les bassins du réseau de la DIR Méditerranée - Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes et Languedoc-Roussillon ;

- RN101 VRU - la requalification environnementale (protection de la ressource en eau et faune) – Auvergne-Rhône-Alpes ;

Les principales opérations financées en 2020 dans le cadre du programme de mise en sécurité des tunnels du réseau routier national sont les suivantes :

- La poursuite de la mise en sécurité des tunnels des travaux de la tranchée couverte de Firminy
- La poursuite de la mise en sécurité des tunnels en Île-de-France : tunnels Guy Moquet et Moulin et le lancement des travaux des tunnels de Fresnes et Antony et du tunnel de Fontenay
- La poursuite de la mise en sécurité du tunnel de la Grand Mare

Les principales opérations financées en 2020 dans le cadre du programme d'aménagements de sécurité sont les suivantes :

- Aménagements découlant des démarches relatives à la sécurité des usagers sur les routes existantes – SURE (3,3 M€), notamment sur l'A42 dans l'est de Lyon (0,2 M€), sur la RN102 en Ardèche (0,2 M€), sur la RN568 dans les Bouches-du-Rhône (0,6 M€), sur la RN113 dans le Gard et l'Hérault (0,6 M€) et sur les routes nationales en Guyane (0,8 M€) et à Mayotte (0,7 M€)
- Traitement des obstacles latéraux (2,3 M€) ;
- Aménagements sur routes à fortes pentes (2 M€) ;
- Lutte contre les prises à contresens par le renforcement de la signalisation au niveau des échangeurs et des aires de repos et de service (0,3 M€) ;
- Lutte contre l'hypovigilance, en particulier par l'installation de barrettes sonores en rive (0,3 M€)
- Aménagements visant à améliorer la sécurité des agents d'exploitation en intervention (5,9 M€)
- Divers aménagements de sécurité ponctuels (4 M€).

Les principales actions financées en 2020 dans le cadre du programme d'actions d'amélioration de la gestion du trafic et de l'information des usagers sur le réseau routier national non concédé sont les suivantes :

- Engagement des travaux de la voie réservée sur l'A15 en Ile-de-France (4,4 M€)
- Réalisation de la voie réservée sur l'A502 près d'Aubagne, dans les Bouches-du-Rhône (0,2 M€)
- Engagement des travaux de régulation dynamique des vitesses sur l'A22 au droit de la métropole lilloise (1,8 M€)
- Préparation des travaux de régulation des accès sur certains échangeurs de la rocade de Rennes (0,7 M€)
- Etudes pour l'élaboration de schémas directeurs d'agglomération et de la gestion du trafic à Bordeaux, Lille, Nantes et Rennes (0,5 M€)
- Evolution des systèmes d'aide à la gestion du trafic des DIR (2,3 M€)
- Poursuite de la modernisation et de sécurisation du système d'information et d'exploitation francilien et travaux de remplacement des stations de recueil automatique de données de trafic – SIRIUS (7,3 M€)
- Rénovation de stations de comptage temps différé – macro-sectionnement (0,6 M€)
- Poursuite des équipements et des développements en faveur du véhicule connecté : projets Intercor, C-roads et InDiD (2,6 M€)

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	180 862 841	355 881 767	192 143 875	327 421 895
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	180 862 841	355 881 767	192 143 875	327 421 895
Titre 5 : Dépenses d'investissement	669 230 230	505 396 161	674 730 230	469 217 650
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	669 230 230	503 777 483	674 730 230	467 493 150
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État		1 618 678		1 724 500
Titre 6 : Dépenses d'intervention	3 034 108	5 472 927	3 034 108	5 479 182
Transferts aux entreprises		591 420		591 420
Transferts aux collectivités territoriales	3 034 108	453 426	3 034 108	593 424
Transferts aux autres collectivités		4 428 082		4 294 338
Total	853 127 179	866 750 856	869 908 213	802 118 727

CONTRIBUTION AU GRAND PLAN D'INVESTISSEMENT

	Prévisions LFI			Réalisation		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
Autorisations d'engagement	0	150 000 000	150 000 000	0	150 000 000	150 000 000
Crédits de paiement	0	150 000 000	150 000 000	0	150 000 000	150 000 000

Les 150 M€ inscrits au GPI s'inscrivent dans le montant global des ressources engagées en 2020 pour l'entretien et l'exploitation du réseau routier national, et plus précisément dans les 533 M€ de CP de fonds de concours AFITF rattachés à l'action 04 en 2020. Ils ont été affectés à la maintenance et au renouvellement des chaussées et ont permis de réparer les chaussées de 390 km de routes.

ACTION

41 – Ferroviaire

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
41 – Ferroviaire		3 263 399 909	3 263 399 909		3 294 001 072	3 294 001 072
		3 604 574 423	3 604 574 423		3 460 184 538	3 460 184 538

Les dépenses relatives à cette action, qui a pour objet le financement du réseau ferroviaire, sont :

- les études et travaux d'opérations relatifs aux infrastructures de transports ferroviaires financées par voie de fonds de concours versés par l'AFITF (sous-action 41-01) ;
- les crédits votés en loi de finances pour les redevances TER, TET et compensation fret versées à SNCF Réseau, (sous-actions 41-02 à 41-05) ;

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

- un fonds de concours spécifique abondé par la SNCF, comprenant notamment des dividendes de SNCF Voyageurs, reversés à SNCF Réseau pour financer les investissements de régénération du réseau ferré national. Cette dotation s'inscrit dans le cadre de la maîtrise de l'endettement de SNCF Réseau et traduit le renoncement par l'État aux dividendes de la SNCF au profit de SNCF Réseau, conformément aux objectifs de la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire (sous-action 41-06).

Les dépenses en 2020 relatives à cette action 41 se déclinent ainsi :

Sous-action	Libellé	AE consommées	CP consommés
01	Infrastructures ferroviaires	405 575 821	261 185 936
02	Sub. SNCF Réseau (TER)	2 034 855 759	2 034 855 758
03	Sub. SNCF réseau (TET)	253 144 148	253 144 148
04	Sub. SNCF Réseau (fret)	0	0
05	Compensation fret	148 998 695	148 998 695
06	Régénération ferroviaire	762 000 000	762 000 000
07	Services ferroviaires	0	0
Total		3 604 574 423	3 460 184 538

La dépense globale de l'action 41 est supérieure à la prévision LFI, principalement en raison d'une augmentation du budget CPER lié au plan de relance (85 M€ d'AE) et d'un montant plus élevé sur la compensation fret. En soutien des opérateurs de services de fret ferroviaire affectés financièrement par la grève de décembre 2019 - janvier 2020 puis par la crise sanitaire, l'Etat a pris en charge, via la compensation fret, la totalité de la redevance de circulation nette due au titre de début juillet jusqu'à la fin 2020 (soit 65 M€ TTC). Par ailleurs, les dépenses de régénération ferroviaire étaient évaluées à 662 M€ dans la LFI pour 2020. Après décision du conseil d'administration du groupe SNCF, ce montant a été réévalué à 762 M€.

Infrastructures ferroviaires (41-01)

Les crédits de cette sous-action correspondent aux financements issus de l'AFITF et destinés aux contrats de plan ou à des petites opérations contractualisées au niveau local. En revanche, ils n'incluent pas les financements dédiés aux travaux des grands projets ferroviaires (lignes à grande vitesse notamment), qui sont versés par l'AFITF directement à SNCF Réseau, maître d'ouvrage ou concédant.

Les principales opérations financées en 2020 sont, par ordre décroissant des consommations de CP :

Région	Opération	Consommation de CP en 2020
Nouvelle Aquitaine / Pays de la Loire	Modernisation de la ligne Nantes-Bordeaux (CPER)	31 642 903 €
Toutes régions	Accessibilité PMR des gares (HCPER)	16 320 508 €
Provence - Alpes - Côte d'Azur	Modernisation ligne Marseille-Aix (4 trains/heure) (CPER)	14 483 494 €
Nouvelle Aquitaine	Régénération de la ligne Saintes – Saint-Mariens (CPER)	11 616 838 €
Auvergne Rhône-Alpes	Nœud ferroviaire lyonnais – Part Dieu tranche 1 (CPER)	10 684 739 €
Grand Est	Modernisation du nœud de Mulhouse (CPER)	10 429 852 €
Bourgogne Franche-Comté	Accessibilité PMR des gares nationales de Bourgogne (CPER)	10 396 130 €
Grand Est	Aménagement 4 voies Vendenheim-Strasbourg (CPER)	10 333 846 €
Grand Est et Ile-de-France	Electrification de la ligne Paris-Troyes (CPER)	12 167 087 €
Grand Est	Modernisation de la ligne Charleville-Givet (CPER)	7 110 719 €
Bourgogne Franche-Comté	Modernisation de la ligne des Horlogers (CPER)	6 745 033 €
Auvergne Rhône-Alpes	Nœud ferroviaire lyonnais – Part Dieu tranche 1 (CPER)	10 684 739 €

Hauts de France	Modernisation de l'étoile de Saint-Pol (CPER)	5 033 400 €
Occitanie	Régénération de la ligne Alès-Langogne (CPER)	5 003 621 €
Provence – Alpes - Côte d'Azur	Régénération de la ligne de la Côte Bleue (CPER)	4 975 024 €
Auvergne - Rhône-Alpes	Régénération de la ligne Valence-Veynes (CPER)	4 944 075 €
Auvergne - Rhône-Alpes	Accessibilité PMR des gares d'Auvergne – Rhône-Alpes (CPER)	4 532 882 €
Bourgogne Franche-Comté	Régénération de la ligne Nevers-Chagny (CPER)	4 209 732 €
	Total	170 629 883 €

Réseau ferré national (2 437 M€) – concours SNCF et compensation fret (41-02, 03, 04, 05 et 06)

Il s'agit de redevances et de subventions versées à SNCF Réseau par type d'activité. En 2020, leur répartition a été la suivante :

2 034,9 M€ (TTC) de paiement par l'État, pour le compte des régions, de la redevance d'accès facturée par SNCF Réseau pour l'utilisation, par les TER, du réseau ferré national hors Île-de-France ;

253,1 M€ (TTC) de paiement par l'État de la redevance d'accès facturée par SNCF Réseau pour l'utilisation par les TET (trains dits « Intercités ») du réseau ferré national ;

149,0 M€ (TTC) de financement pour la compensation fret.

Services ferroviaires (41-07)

Les crédits de l'action 41 permettent également de financer la part française de l'exploitation et de la maintenance de la ligne à grande vitesse franco-espagnole Perpignan-Figueras. Fin 2016, la société LFP, filiale de la SNCF et de l'ADIF a repris la gestion de cette ligne à la suite de la liquidation du concessionnaire TP Ferro avec un engagement de 5 M€ en 2016 sur la sous-action 44-02 « politique de déplacements ». Les 1,25 M€ de CP prévus en LFI 2020 pour le financement de l'exploitation et la maintenance ont été exécutés en 2020 sur la sous-action 44-02 à hauteur du montant prévu, assurant ainsi la couverture du déficit d'exploitation de la ligne.

Parmi les opérations ferroviaires mises en service, celles supérieures à 20 M€ bénéficiaient jusqu'en 2018 d'un indicateur de performance mesurant l'écart entre l'estimation de leur coût en phase initiale et le coût final.

Selon ces mêmes conditions (comparaisons réalisées aux conditions économiques de février 2014 (index de référence TP01), voici les évolutions constatées :

Année de mise en service	Opérations	Estimation de l'avant-projet détaillé ou de la déclaration d'utilité publique (DUP) en M€ valeur fév. 2014	Coût final (réel ou prévisionnel) en M€ valeur fév. 2014	Evolution
2020	SNCF Réseau - Modernisation Clisson Cholet	49,0	48,0	-2,04 %
	SNCF Réseau – Modernisation Dol-Dinan	26	22	-15,38 %
	SNCF Réseau - Modernisation Serqueux - Gisors	219	245	11,87 %
	SNCF Réseau - Construction pont-rail Bonneuil	32	33	3,13 %
	SNCF Réseau – St Pol Etaples	44	49	11,36 %
	SNCF Réseau – St Pol Béthune	23	26	13,04 %
	SNCF Réseau – BALT	72	78	8,33 %
	Régénération voie Bordeaux-La Rochelle	29	32	10,34 %
	<i>Total opérations ferroviaires</i>	494,0	533,0	7,89 %

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement		-1 207 244		3 166 499
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel		-1 207 244		1 025 699
Subventions pour charges de service public				2 140 800
Titre 6 : Dépenses d'intervention	3 263 399 909	3 605 781 667	3 294 001 072	3 457 018 038
Transferts aux entreprises	3 263 399 909	3 607 282 682	3 294 001 072	3 452 958 702
Transferts aux collectivités territoriales		-1 561 015		4 011 979
Transferts aux autres collectivités		60 000		47 358
Total	3 263 399 909	3 604 574 423	3 294 001 072	3 460 184 538

La quasi-totalité des dépenses de l'action 41 correspond au titre 6.

CONTRIBUTION AU GRAND PLAN D'INVESTISSEMENT

	Prévisions LFI			Réalisation		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
Autorisations d'engagement	0	488 000 000	488 000 000	0	388 000 000	388 000 000
Crédits de paiement	0	488 000 000	488 000 000	0	388 000 000	388 000 000

Les opérations s'inscrivent dans un montant total d'investissement de SNCF Réseau s'élevant à 2 926 M€, dont 2 538 M€ pour le renouvellement, 132 M€ pour la mise en conformité et 256 M€ pour les investissements industriels.

Les données présentées dans la colonne "Réalisation" sont des estimations.

ACTION**42 – Voies navigables**

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
42 – Voies navigables		251 866 098	251 866 098		252 266 098	252 266 098
		251 445 462	251 445 462		251 849 865	251 849 865

Les dépenses relatives à cette action qui a pour objet le financement des voies navigables concernent :

- les opérations relatives à l'entretien et au développement des infrastructures de transports fluviales (CPER et hors CPER) financées par voie de fonds de concours versés par l'AFITF et les collectivités territoriales (sous-action 42-01) ;
- la subvention pour charges de service public (SCSP) versée par l'État à Voies navigables de France (VNF, sous-action 42-02).

Les dépenses en 2020 relatives à cette action 42 se déclinent ainsi :

sous-action	libellé	Somme AE exec	Somme CP exec
42-01	Infrastructures fluviales	5 082 533	5 486 936
42-02	Subvention Voies navigables de France (VNF)	246 362 929	246 362 929
Total général		251 445 462	251 849 865

La dépense globale de l'action 42 est très proche de la prévision de la LFI, la SCSP versée à VNF correspond en effet à environ 98 % des crédits de l'action en 2020.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	250 466 098	247 511 114	250 466 098	247 346 471
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel		1 148 185		983 542
Subventions pour charges de service public	250 466 098	246 362 929	250 466 098	246 362 929
Titre 5 : Dépenses d'investissement	1 400 000	3 934 348	1 800 000	4 253 047
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	1 400 000	3 934 348	1 800 000	4 253 047
Titre 6 : Dépenses d'intervention				250 347
Transferts aux collectivités territoriales				250 347
Total	251 866 098	251 445 462	252 266 098	251 849 865

DEPENSES DE FONCTIONNEMENT

Ces dépenses comprennent deux postes. En premier lieu, le poste des dépenses de fonctionnement hors personnel (1,1 M€ en AE et 1 M€ de CP) ; il correspond essentiellement au financement de l'entretien du réseau de 560 km de voies navigables géré par l'État. Les principales dépenses concernent des études et travaux d'aménagement et d'entretien sur les canaux du grand port maritime de Marseille (424 k€ de CP), les fleuves de Guyane (157 k€ en CP), ou encore sur les lacs d'Annecy, du Léman et du Bourget (235 k€ en CP).

En deuxième lieu, la subvention pour charges de service public versée à l'établissement Voies navigables de France (cf. le volet opérateur dédié à VNF) qui a été versée à hauteur de 246,3 M€.

DEPENSES D'INVESTISSEMENT

Les dépenses d'investissement en 2020 (4,3 M€) se concentrent principalement sur les travaux liés aux canaux du grand port maritime de Marseille (3,8 M€ en CP) et sur les travaux d'investissement des fleuves en Guyane (0,5 de CP).

DEPENSES D'INTERVENTION

Les dépenses d'intervention en 2020 portent sur la subvention versée à l'institution interdépartementale du bassin de la Sèvres Niortaise (IIBSN) pour 250 k€ de CP.

ACTION

43 – Ports

Action / Sous-action <i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP Réalisation</i>	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
43 – Ports		132 409 204 190 154 388	132 409 204 190 154 388		143 628 934 137 770 695	143 628 934 137 770 695

Les dépenses relatives à cette action qui a pour objet le financement des ports concernent :

- les infrastructures de transports portuaires (CPER et hors CPER) financées par voie de fonds de concours versés par l'AFITF (sous-action 43-01) ;
- l'entretien des ports, le soutien au transport fluvial et maritime ainsi que la compensation de la pénibilité des travaux portuaires financés sur des crédits votés en loi de finances (sous-actions 43-02 à 43-04).

Les dépenses en 2020 de l'action 43 par sous-action (ou domaine fonctionnel dans chorus) se présentent de la manière suivante :

Domaine fonctionnel	Libellé domaine fonctionnel	Somme de Consommation d AE	Somme de Consommation de CP
0203-43-01	Infra. portuaires	93 897 791	42 364 247
0203-43-02	Entretien des ports	88 597 261	88 422 201
0203-43-03	Sout Ctrl transp fluv mar	2 659 336	1 984 247
0203-43-04	Ports pénibilité	5 000 000	5 000 000
Total général		190 154 388	137 770 695

Développement des Infrastructures portuaires (43-01)

Cette sous-action porte les projets de développement des grands ports maritimes (GPM) menés principalement dans le cadre des CPER et CPIER.

En 2020, le budget de la sous-action 43-01 a permis l'engagement du financement pour la création des postes 11 et 12 à Port 2000 au grand port maritime du Havre pour 14,5M€. Par ailleurs, 8,5M€ ont été engagés au titre du développement des infrastructures portuaires pour l'adaptation aux trafics en évolution, tels que l'augmentation du poste à liquides de Montoir-de-Bretagne (44), la rénovation du terminal conteneurs de Bassens (33) ou encore l'agrandissement du terminal Chef de Baie au grand port maritime de La Rochelle.

L'ensemble des grands ports maritimes (GPM) métropolitains et de Guyane et de la Martinique ont bénéficié de crédits de paiements pour la maintenance et le développement de leurs infrastructures portuaires. Parmi les plus importantes, on compte l'accueil de l'éolien offshore au GPM du Havre (9,5M€), l'amélioration des dessertes ferroviaires au GPM de Dunkerque (1,3 M€) ou encore la modernisation de l'écluse de Tancarville au GPM du Havre (2,5M€).

Entretien des ports (43-02)

Cette sous-action porte principalement les dépenses d'entretien des accès et des ouvrages d'accès des GPM, notamment en termes de dragages, pour un montant total de 88,1 M€ en AE et en CP répartis comme suit :

	Total 2020
Dunkerque	10 659 421
Le Havre	18 084 670
Rouen	17 998 451
Nantes	17 730 091
La Rochelle	3 503 314
Bordeaux	12 719 249
Marseille	1 955 263
Guyane	3 690 466
Réunion	1 788 126
Total	88 129 051

Cette sous-action porte également le fonctionnement technique des capitaineries des ports (environ 470 k€ en 2020).

Soutien des transports fluviaux et maritimes (43-03)

Les crédits de fonctionnement de cette sous-action ont permis de financer principalement les dépenses relatives aux frais de fonctionnement des auditeurs de sûreté et à l'impression de documentations fluviales (0,2 M€).

S'agissant des crédits d'intervention 1,9 M€ ont par ailleurs été versés, par voie de subvention, en soutien à l'établissement public VNF et à des associations de promotion et de développement du transport fluvial.

Pénibilité et cessation d'activité dans les ports (43-04)

5 M€ en AE et en CP ont été versés au titre du protocole d'accord relatif au financement des dispositifs conventionnels de prise en compte de la pénibilité spécifique aux métiers portuaires et de cessation anticipée d'activité dans les métiers portuaires.

Ce protocole d'accord, pris en application de la convention collective nationale « ports et manutention » signé le 14 novembre 2013, contractualise le versement d'une contribution forfaitaire de l'État au compartiment « manutention » du dispositif commun de branche, de 5 M€ par an pendant 10 ans.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	400 000	956 918	400 000	1 319 606
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	400 000	956 918	400 000	1 319 606
Titre 5 : Dépenses d'investissement		38 373 915		9 004 366
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		38 373 915		9 004 366
Titre 6 : Dépenses d'intervention	132 009 204	150 823 555	143 228 934	127 446 723
Transferts aux entreprises	131 942 368	143 685 509	143 162 098	118 787 110
Transferts aux collectivités territoriales		1 275 000		1 380 048
Transferts aux autres collectivités	66 836	5 863 046	66 836	7 279 565
Total	132 409 204	190 154 388	143 628 934	137 770 695

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ACTION**44 – Transports collectifs**

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
44 – Transports collectifs		211 649 113	211 649 113		333 375 956	333 375 956
		410 988 861	410 988 861		245 801 652	245 801 652

Les dépenses relatives à cette action qui a pour objet de financer les transports collectifs et les modes actifs permettent de soutenir :

- les projets d'infrastructures de transports collectifs en Île-de-France au travers des fonds de concours versés par l'AFITF sur le programme 203 (44-01) ;
- l'animation de la politique des déplacements (sous-action 44-02) ;
- la compensation des tarifs sociaux appliqués par SNCF Voyageurs (44-03) ;
- les projets d'infrastructures vélo (mobilité active) au travers des fonds de concours versés par l'AFITF sur le programme 203 (44-05).

Les consommations de l'action 44 par sous-action se présentent de la manière suivante :

Sous-action	Libellé	AE consommées	CP consommées
01	Infrastructures de transport collectif	382 470 858	226 105 014
02	Politique des déplacements	5 505 861	3 091 230
03	Compensation tarifs sociaux ferroviaires	14 608 666	14 608 666
05	Infrastructures vélo	19 415 199	1 996 741
Total	Total	410 988 861	245 801 652

La dépense globale de l'action 44 est notablement supérieure à la prévision de la LFI en AE en raison du plan France Relance 2020-2022, qui a permis d'attribuer en toute fin d'année 140 M€ d'AE supplémentaires en 2020 à cinq opérations du CPER d'Île-de-France sur les 230 M€ prévus.

La dépense de l'action 44 vis-à-vis de la prévision de la LFI est par contre inférieure en termes de CP.

Infrastructures de transport collectif (44-01)

La majorité des dépenses de cette sous-action relève de dépenses d'intervention en faveur du développement des infrastructures de transports collectifs en Île-de-France, ce sont les opérations inscrites dans les CPER et notamment le CPER 2015-2020.

Les principales opérations cofinancées par l'État sont les suivantes : le tramway T9 Paris - Orly (33,5 M€ de CP), le prolongement du RER E à l'ouest dit « EOLE » (29,5 M€ de CP), le prolongement de la ligne de métro 12 à Mairie d'Aubervilliers (28,2 M€ de CP). Au total, les projets franciliens ont bénéficié de 224,6 M€ de CP.

Hors CPER Île-de-France, 1,5 M€ de CP ont été versés en 2020 (études liaison Charles de Gaulle Express, études multimodales CPER, actions CPER en faveur des modes doux).

Politique des déplacements (44-02)

Sur un total de 3,1 M€ de dépenses sur cette sous-action, 1,4 M€ de CP concernent des actions dans le domaine de la mobilité (enquête déplacements, modélisation trafic, études), 0,4 M€ des actions de promotion du vélo sous l'égide du

coordonnateur interministériel et 1,3 M€ a été consacré à la compensation due par l'État au titre de l'exploitation de la ligne Perpignan-Figueras.

Compensation tarifs sociaux SNCF (44-03)

La subvention annuelle versée à la SNCF au titre de la compensation des tarifs sociaux a été exécutée à hauteur de 14,6 M€.

Infrastructures vélo (44-05)

Le premier appel à projets « fonds mobilité active : continuités cyclables » a été lancé fin 2018 et le deuxième fin 2019 (avec deux sessions). Les projets lauréats du premier appel à projets ont été désignés en 2019 et le conventionnement des opérations lauréates se poursuit. Pour les plus petites opérations, le financement est supporté par la sous-action 44-05 créée à cet effet sur le programme 203 (dépenses de 19,4 M€ d'AE et 2 M€ de CP en 2020). Les opérations plus importantes en montant sont financées directement par l'AFITF.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement		1 239 671		697 393
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel		458 431		685 883
Subventions pour charges de service public		781 240		11 510
Titre 5 : Dépenses d'investissement		344 292		
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		344 292		
Titre 6 : Dépenses d'intervention	211 649 113	409 404 898	333 375 956	245 104 259
Transferts aux entreprises	209 449 113	325 580 196	331 175 956	152 996 434
Transferts aux collectivités territoriales	1 750 000	34 801 428	1 750 000	91 675 580
Transferts aux autres collectivités	450 000	49 023 274	450 000	432 245
Total	211 649 113	410 988 861	333 375 956	245 801 652

La quasi-totalité des dépenses de l'action 44 correspondent à du titre 6.

ACTION

45 – Transports combinés

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
45 – Transports combinés		48 109 039	48 109 039		38 109 039	38 109 039
		34 922 921	34 922 921		34 505 557	34 505 557

L'action 45 recouvre le soutien de l'État au développement de modes et de services de transports alternatifs à la route dans le cadre du transport combiné pour :

- les infrastructures de transport combiné (crédits fonds de concours versés par l'AFITF, sous action 45-01) ;
- l'aide à l'exploitation des services de transport combiné (crédits votés en loi de finances, sous-action 45-02) ;
- le service d'autoroute ferroviaire alpine (crédits votés en loi de finances, sous-action 45-03) ;
- les autoroutes de la mer (crédits fonds de concours versés par l'AFITF, sous action 45-04).

Les consommations de l'action 45 par sous-action (ou domaine fonctionnel dans chorus) se présentent, pour l'exercice 2020, de la manière suivante :

		Données	
Domaine fonctionnel	Libellé domaine fonctionnel	Somme de Consommation d AE	Somme de Consommation de CP
0203-45-01	Infra. transports combiné	4 082 182	3 226 541
0203-45-02	Transports combinés	27 054 966	27 044 886
0203-45-03	Autoroutes ferroviaires	3 785 773	4 196 809
0203-45-04	Autoroute de la mer	-	37 320
Total général		34 922 921	34 505 557

L'écart entre prévision et exécution sur l'action 45 est principalement dû, en AE, à l'évolution en cours d'année entre la prévision de 21 M€ d'AE de fonds de concours à verser par l'AFITF et les fonds de concours effectivement versés par l'Agence en application du dernier budget rectificatif (10,5 M€). La dépense en CP est du même ordre que celle de la prévision.

Infrastructures de transports combinés (45-01)

En 2020, environ 4 M€ d'AE et 3,2 M€ de CP de dépenses d'intervention ont permis l'acquisition par l'État du terminal d'autoroute ferroviaire d'Aiton ainsi que la mise en place, par transfert au conseil départemental de la Savoie, des fonds nécessaires à l'aménagement des accès routiers au terminal. La différence entre le montant d'AE et les CP, vient du fait qu'une partie des travaux précités n'a pas été effectuée en 2020.

Aides aux transports combinés (45-02)

En 2020, environ 27 M€ d'AE et 27 M€ de CP de dépenses d'intervention ont permis de maintenir le financement du dispositif d'aide à l'exploitation de services réguliers de transport combiné de marchandises, validé par la Commission européenne dans sa décision C(2019) 7806 finale du 29 octobre 2019 pour les trafics 2018-2022 (soit la période budgétaire 2019-2023).

Ces crédits se répartissent entre le transport combiné fluvial (8,8 M€) et le transport combiné ferroviaire (18,2 M€).

Autoroutes ferroviaires (45-03)

Un montant de 3,7 M€ d'AE et de 4,2 M€ de CP de crédits d'intervention a permis de financer le service transitoire du projet d'autoroute ferroviaire alpine dont la Commission européenne a autorisé, par sa décision C(2019) 5930 du 2 août 2019, la prolongation jusqu'au 31 décembre 2021.

Le contrat de concession du nouveau service d'autoroute alpine n'a pas pu être engagé du fait du retard pris dans l'appel d'offres, dans l'attente de décisions des autorités italiennes et en raison des effets de la crise liée au Covid-19.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement		67 713		89 013
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel		67 713		89 013
Titre 5 : Dépenses d'investissement		3 353 611		2 919 691
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		3 353 611		2 919 691
Titre 6 : Dépenses d'intervention	48 109 039	31 501 597	38 109 039	31 496 853
Transferts aux entreprises	48 109 039	30 988 701	38 109 039	31 231 853
Transferts aux collectivités territoriales		512 896		265 000
Total	48 109 039	34 922 921	38 109 039	34 505 557

ACTION

47 – Fonctions support

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
47 – Fonctions support		31 247 167	31 247 167		31 247 167	31 247 167
		30 511 100	30 511 100		29 985 227	29 985 227

L'action 47 regroupe les dépenses transversales au programme 203 de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) : les dépenses d'études générales et de prospective (sous-action 47-01), les dépenses de fonctionnement des services, les dépenses de systèmes d'information et les subventions ART - EPSF (sous-actions 47-02, 47-03 et 47-04).

Ces dépenses sont issues des crédits votés en loi de finances et des rattachements d'attributions de produit au titre des prestations réalisées par les services centraux de la DGITM.

Les consommations de l'action 47 par sous-action se présentent de la manière suivante :

sous-action	Libellé	Consommation AE	Consommation CP
0203-47-01	Etudes générales	7 168 475	8 496 362
0203-47-02	Fonctionnement des services	9 832 271	7 567 939
0203-47-03	Systèmes d'information	2 283 812	2 694 384
0203-47-04	Subvention ART	11 226 542	11 226 542
Total Général		30 511 100	29 985 227

Il n'y a pas d'écart significatif entre prévision et réalisation pour cette action 47.

Études générales et prospective (47-01)

Les dépenses de fonctionnement (4,4 M€) réalisées sur cette sous-action ont été mobilisées pour le développement des savoirs, des savoir-faire, des méthodes et de la doctrine technique et contribuent à faciliter la mise en œuvre d'une politique des transports efficace.

Elles se distribuent selon trois orientations stratégiques :

- La gestion durable et l'adaptation du patrimoine ;
- La conception d'infrastructures plus respectueuses de l'environnement, notamment par l'amélioration des connaissances des conditions de transport sur le réseau existant en vue de le moderniser ;
- Le développement des systèmes et services de transport, qui contribuent en particulier à améliorer la connaissance du secteur et de son évolution (comportements de mobilité, sécurité et sûreté, impacts environnementaux, accessibilité, information multimodale, billettique).

Ces études ont été conduites pour partie avec les organismes du réseau scientifique et technique, le CEREMA et à des organismes extérieurs.

Les dépenses d'intervention (2,7 M€) concernent la part du programme d'études stratégiques de la DGITM nécessitant des subventions à divers organismes techniques, associations ou établissements publics.

Administration et service (47-02)

Les dépenses de fonctionnement représentent principalement les frais de fonctionnement courants de la DGITM et des services techniques centraux (déplacement, matériel, événementiel, formation etc.). Sont également imputées sur cette sous-action les dépenses au titre de la participation du ministère chargé des transports aux frais du pavillon français à l'exposition universelle de Dubaï (2,1 M€ de CP).

Systèmes d'informations (47-03)

Les dépenses considérées concernent principalement l'étude, la réalisation et la maintenance des systèmes d'informations métiers de la DGITM. Les principaux systèmes d'information concernent la gestion de l'investissement routier, l'entretien et l'exploitation de la route, la gestion des services de transport, le contrôle des transports routiers et la sécurité portuaire.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	31 247 167	22 531 370	31 247 167	24 159 341
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	19 847 167	11 291 315	19 847 167	12 919 226
Subventions pour charges de service public	11 400 000	11 240 055	11 400 000	11 240 115
Titre 5 : Dépenses d'investissement		769 101		775 359
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		163 246		171 302
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État		605 855		604 057
Titre 6 : Dépenses d'intervention		7 210 629		5 050 528
Transferts aux entreprises		4 614 841		2 137 730
Transferts aux collectivités territoriales		34 204		59 414
Transferts aux autres collectivités		2 561 584		2 853 384
Total	31 247 167	30 511 100	31 247 167	29 985 227

ACTION**50 – Transport routier**

Action / Sous-action <i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i> Réalisation	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
50 – Transport routier		5 641 831	5 641 831		5 641 831	5 641 831
		5 686 646	5 686 646		5 759 099	5 759 099

Les dépenses de l'action 50 « Transport routier » sont issues des crédits votés en loi de finances pour les sous-actions 02 et 03 et, pour la sous-action 01, des crédits du fonds de concours AFITF.

La sous-action 01 financent les aires de contrôle des véhicules de transport routier.

Les sous-actions 02 et 03 financent respectivement :

- le soutien économique et social au transport routier ;
- les dépenses liées à la régulation du secteur des transports routiers.

Les consommations en 2019 de l'action 50 par sous-action se présentent de la manière suivante :

sous-action	libellé	Somme AE exec	Somme CP exec
50-01	Aires de contrôle routier	1 412 733	1 068 850
50-02	Soutien au transport routier	1 390 531	1 390 645
50-03	Contrôle du transport routier	2 883 382	3 299 603
Total général		5 686 646	5 759 099

Malgré la crise sanitaire, la réalisation en AE et CP reste supérieure aux prévisions compte tenu des reports 2019 sur fonds de concours de l'AFITF ainsi que de l'attribution de crédits de paiement en 2020 par redéploiement du P203 pour permettre de régler des dépenses engagées par les services déconcentrés en 2019, qui avaient subi des retards en raison des mouvements sociaux de 2019.

AIRES DE CONTROLE (50-01 – fonds de concours AFITF)

Les dépenses réalisées concernent la création et l'aménagement d'aires de contrôles dédiées au contrôle des véhicules de transport routier de marchandises et de personnes.

Soutien au contrôle routier (50-02)

La sous-action 02 a concouru au soutien économique et social des transports routiers à hauteur de 70 k€ en AE et CP au titre des dépenses régionales et 1,35 M€ au titre de comité national routier (CNR).

Contrôle du transport routier (50-03)

Les dépenses de la sous-action 03 ont concerné en particulier :

- les dépenses spécifiques des unités de contrôle des transports routiers placées en services déconcentrés, pour le financement des équipements nécessaires aux missions de contrôle des agents, la maintenance des matériels de contrôle (2,1 M€ en AE et 2,2 M€ en CP) :

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

- le paiement de 500 outils de verbalisation électronique pour l'équipement des CTT et l'engagement de la maintenance des outils sur 3 ans (respectivement 250 k€ en CP + 160 k€ en AE) ;
- les dépenses relatives au fonctionnement du registre des véhicules de transport avec chauffeur (VTC) à hauteur de 75 k€ ;
- les dépenses d'entretien des équipements de pesage en marche et des appareils de pesage mobiles (500 k€).

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	1 300 000	2 752 616	1 300 000	2 859 974
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	1 300 000	2 752 616	1 300 000	2 859 974
Titre 5 : Dépenses d'investissement	2 375 722	1 390 053	2 375 722	1 419 786
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	2 375 722	1 390 053	2 375 722	1 419 786
Titre 6 : Dépenses d'intervention	1 966 109	1 543 977	1 966 109	1 479 339
Transferts aux entreprises				1 357
Transferts aux collectivités territoriales		183 977		117 982
Transferts aux autres collectivités	1 966 109	1 360 000	1 966 109	1 360 000
Total	5 641 831	5 686 646	5 641 831	5 759 099

ACTION
51 – Sécurité ferroviaire

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
51 – Sécurité ferroviaire		40 000 000 31 751 558	40 000 000 31 751 558		40 176 870 35 299 403	40 176 870 35 299 403

L'action 51 correspond à la définition et au suivi des mesures de prévention contre les accidents pouvant être à l'origine de dommages pour les usagers et les salariés, mais aussi pour l'environnement, ainsi que la lutte contre les actes de malveillance. Elle se traduit par la réalisation de travaux de mise en sécurité ferroviaire financés par fonds de concours versés par l'AFITF (sous-action 51-01) sur le programme 203 et par des crédits votés en loi de finances pour les moyens d'exploitation de sécurité ferroviaire (sous-action 51-02).

La dépense de l'action 51 en 2020 correspond à la seule sous-action 51-01.

L'écart entre prévision et réalisation en AE s'explique par des décalages d'opérations, reportés en 2021.

Infrastructures de sécurité ferroviaire (51-01)

Sur les 10,1 M€ d'AE programmés, 9,9 M€ ont été affectés, permettant le financement de travaux d'infrastructures des passages à niveaux routiers/ferroviaires sur le réseau routier national réalisés sous maîtrise d'ouvrage de l'État dans le cadre du programme national de sécurisation des passages à niveaux. Les principales affectations de crédits ont été :

- RN580 Déviation de Laudun-l'Ardoise : 7,515 M€ ;
- PN de Villechaue : 1,2 M€ ;
- PN d'Herrère : 1,09 M€.

Hors réseau routier national, 16,2 M€ d'AE ont été consacrés à des programmes de sécurisation de passages à niveau qui ont permis de financer des projets de suppression de passages à niveau notamment à Agde (9,2 M€) et à Viviers du Lac (6 M€).

Des programmes d'aménagements de passages à niveau ont été mis en place grâce à la création, en 2020, d'une enveloppe « Aménagements ». 2,6 M€ d'AE ont pu être affectés sur les 5 M€ programmés.

4,2 M€ d'AE ont également permis d'améliorer des passages à niveau de croix de saint André en les automatisant avec deux demi-barrières.

De plus, 5,3 M€ d'AE ont permis le financement du surcoût des travaux du tunnel ferroviaire de Meudon.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement		1 124 695		746 694
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel		1 124 695		746 694
Titre 5 : Dépenses d'investissement		2 116 108		10 178 881
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		2 116 108		10 178 881
Titre 6 : Dépenses d'intervention	40 000 000	28 510 755	40 176 870	24 373 828
Transferts aux entreprises	40 000 000	27 861 601	40 176 870	24 355 355
Transferts aux collectivités territoriales		649 154		18 473
Total	40 000 000	31 751 558	40 176 870	35 299 403

ACTION

52 – Transport aérien

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
52 – Transport aérien		35 592 000	35 592 000		36 850 000	36 850 000
		24 444 046	24 444 046		30 625 337	30 625 337

Les dépenses en 2020 de l'action 52 se déclinent par sous-action de la manière suivante :

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

sous-action	libellé	Somme AE exec	Somme CP exec
52-01	Infrastructures aéroportuaires	12 557 881	8 255 333
52-02	Lignes d'aménagement du territoire	10 886 165	21 370 004
52-03	Nuisances NDDL	1 000 000	1 000 000
Total général		24 444 046	30 625 337

N.B : La consommation d'AE 2020 pour les lignes d'aménagement du territoire (LAT) (52-02) de 16,7 M€ est minorée de 5,8 M€ dans Chorus (10,9 M€) correspondant à des soldes d'engagement juridique comptabilisés sur les exercices antérieurs.

Infrastructures aéroportuaires (52-01)

Au terme de la gestion 2020, les dépenses de fonctionnement réalisées au titre des infrastructures aéroportuaires s'établissent à 4,7 M€ en AE et 3,75 M€ en CP (4,6 M€ en AE et 5,05 M€ en CP en LFI).

Elles concernent le fonctionnement et l'entretien des aéroports exploités en régie directe par l'État pour 1,86 M€ en AE et 1,73 M€ en CP (aéroports de Saint-Pierre-Pointe-Blanche à Saint-Pierre et Miquelon, Wallis-Hihifo à Wallis-et-Futuna).

Les autres dépenses sont relatives à diverses prestations d'assistance et de conseil liées à la mise en œuvre des contrats de concession dont l'État est autorité concédante pour 2,84 M€ en AE et 2,02 M€ en CP.

Les dépenses d'investissement s'élèvent en 2020 à 7,03 M€ en AE et à 1,83 M€ en CP (11,93 M€ en AE et 4,22 M€ en CP en LFI).

Elles correspondent à divers investissements réalisés au profit des aéroports exploités en régie (1,34 M€ en AE et 1,14 M€ en CP contre 830 K€ en AE et 1,55 M€ en CP initialement prévus).

La sous-consommation des dépenses d'investissement résulte principalement du décalage d'un an de la réfection de la piste de l'aéroport de Wallis-Hihifo (exploité en régie par l'Etat), dotée de 10 M€ d'AE et de 6 M€ de CP pour 2020. Les AE nécessaires ont été affectées sur l'opération (9,7 M€) et seront consommées en 2021, les CP ont fait quant à eux l'objet d'une demande de report de crédits.

Par ailleurs, les principales dépenses en 2020 ont concerné :

- le lancement des travaux de réfection de l'aérogare de l'aéroport de Saint-Pierre Pointe-Blanche, exploité en régie directe par l'Etat, pour 3,2 M€ d'AE (dont 1,4 M€ d'AENE) et 600 K€ de CP. Les travaux se poursuivront en 2021 ;
- les études concernant la piste longue de l'aéroport de Dzaoudzi à Mayotte. Le budget global des études a été ajusté à 3,2 M€ avec une participation du conseil départemental de Mayotte de 900 K€ et de la Direction générale de l'outre-mer de 700 K€. Ces études ont engendré la consommation de 2,4 M€ d'AE.

Les dépenses d'intervention s'établissent à 820,76 K€ en AE et 2,67 M€ en CP pour une prévision de 4,57 M€ en AE et 5,72 M€ en CP.

Cet écart s'explique essentiellement par la seconde tranche de soutien aux travaux sur l'aérodrome de Futuna suite aux engagements du Président de la République concernant la desserte de Wallis et Futuna pour laquelle une convention de 3,5 M€ a été engagée début 2020. Or, l'Assemblée territoriale a voté une nouvelle résolution qui remet en cause le programme d'investissement défini dans cette convention. Cette dernière a été dénoncée et s'est traduite par une annulation de l'engagement juridique.

Les AE et CP rendus disponibles par cette annulation ont notamment été redéployés à hauteur de 2,6 M€ en AE et 1 M€ sur l'opération de réfection de la piste de l'aérodrome de Wallis.

Les dépenses d'intervention comprennent également :

- l'indemnisation du concessionnaire de l'aéroport de Toulon engagée en 2019 et payée au cours du premier semestre à hauteur de 2,20 M€ ;
- le remboursement des avances versées par la CCI du Morbihan à la concession de la zone civile de l'aéroport de Lorient au titre de l'année 2017. L'engagement et le paiement d'un montant de 470 K€ sont intervenus en 2020.

Transport aérien (52-02)

Les liaisons aériennes d'aménagement du territoire permettent d'assurer la connexion, le désenclavement et le développement économique d'un certain nombre de villes françaises. Dans le cadre de cette politique, le budget 2020 de l'Etat reposait sur :

- le maintien du financement de l'État à la liaison Rodez-Paris (convention quadriennale renouvelée en 2020) ;
- l'évolution en délégation de service public du dispositif d'aides à caractère social sur les liaisons intérieures à la Guyane (convention signée en 2020) ;
- un soutien financier exceptionnel de l'Etat à la desserte de l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon (avec une participation du P123 décrite ci-dessous).

Dans le cadre de la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19, une dérogation aux règles habituelles de financement des LAT a par ailleurs été établie, afin que la contribution de l'État se maintienne aux niveaux prévisionnels et ne soit pas réduite par le faible trafic constaté. Le décret n°2020-1388 du 13 novembre 2020 a ainsi évité que les collectivités aient à se substituer à l'Etat pour le versement de près de 3 M€ aux LAT en cours lors du premier confinement.

En outre, le programme 203 a permis en 2020, pendant la crise sanitaire, grâce à un transfert de 3,8 M€ du programme 123 :

- de se substituer au marché afin d'assurer la continuité territoriale sur les liaisons Paris – Papeete, La Réunion – Mayotte, Nouméa – Wallis et entre la Guadeloupe et les Iles-du-Nord (pour des périodes allant de un à cinq mois) ;
- de financer le retour d'étudiants ultramarins depuis la Métropole vers Saint-Pierre-et-Miquelon et de compenser le sur-déficit de la desserte entre Saint-Pierre-et-Miquelon et le Canada lié à la fermeture des frontières canadiennes.

En résumé, 16,68 M€ ont été engagés au titre des LAT en 2020 (détail de l'exécution dans le tableau ci-dessous) dont 3,59 M€ au titre des délégations de services publics (DSP) provisoires destinées à garantir la continuité territoriale entre l'outre-mer et la métropole.

Détail de l'exécution 2020 :

Liaison	Autorisations d'engagement (en M€)	Crédits de paiement (en M€)
Agen – Paris		300 000,00 €
Aurillac – Paris		955 240,00 €
Brive – Paris		1 019 600,00 €
Castres – Paris		797 816,00 €
La Rochelle – Poitiers – Lyon		522 650,44 €
Le Puy – Paris		580 392,75 €
Limoges – Lyon		901 549,21 €
Limoges – Paris		727 984,96 €
Quimper – Paris		932 712,48 €
Rodez – Paris	5 291 752,40 €	1 318 482,77 €
Tarbes – Paris		320 000,00 €
Desserte intérieure de la Guyane	7 500 000,00 €	1 423 716,00 €
Saint-Pierre-et-Miquelon	375 989,00 €	4 160 473,85 €
Desserte européenne de Strasbourg		3 769 936,85 €
DSP provisoire Tahiti-Paris (continuité territoriale du 06/04 au 28/06 2020)	1 096 320,00 €	1 096 320,00 €
DSP provisoire Nouméa-Wallis (continuité territoriale du 05/05 au 29/06 2020)	197 428,00 €	197 428,00 €
DSP provisoire Pointe-à-Pitre/ St Martin/St Barthélemy (continuité territoriale du 23/04 au 24/05 2020)	28 724,00 €	28 724,00 €
Contrat d'affrètement sur La Réunion-Mayotte (continuité territoriale du 03/04 au 26/07 2020)	1 817 500,00 €	1 817 500,00 €
DSP provisoire La Réunion-Mayotte (continuité territoriale du 27/07 au 30/08 2020)	377 232,00 €	377 232,00 €

Total	16 684 945 €	21 247 759 €
--------------	---------------------	---------------------

Fonds de compensation Nantes-Atlantique (52-03)

Le fonds de compensation des nuisances sonores pour l'aéroport de Nantes-Atlantique a été exécuté conformément aux prévisions (1 M€ d'AE et CP), en hausse par rapport à 2019 (0,7 M€).

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	4 700 000	9 399 907	4 850 000	8 103 631
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	4 700 000	9 399 907	4 850 000	8 103 631
Titre 5 : Dépenses d'investissement	15 012 000	4 013 599	8 600 000	1 118 393
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	15 012 000	4 013 599	8 600 000	1 118 393
Titre 6 : Dépenses d'intervention	15 880 000	11 030 540	23 400 000	21 403 313
Transferts aux entreprises	15 880 000	10 030 540	23 400 000	20 083 313
Transferts aux collectivités territoriales				320 000
Transferts aux autres collectivités		1 000 000		1 000 000
Total	35 592 000	24 444 046	36 850 000	30 625 337

ACTION

53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF		250 000 000	250 000 000		250 000 000	250 000 000
			0			0

La loi n° 2020-935 du 30 juillet 2020 de finances rectificative pour 2020 a ajouté 250 M€ en AE et en CP au programme 203 pour le financement budgétaire exceptionnel de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France afin de compenser la baisse de recette prévisionnelle liée à la crise sanitaire des taxes affectées à l'agence. Le recours au budget général a permis d'éviter l'effet pro-cyclique induit par le financement par taxes affectées.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 6 : Dépenses d'intervention		250 000 000		250 000 000
Transferts aux autres collectivités		250 000 000		250 000 000
Total		250 000 000		250 000 000

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ET EMPLOIS ALLOUÉS AUX OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS PAR LE PROGRAMME AUX OPÉRATEURS

Opérateur financé (Programme chef de file) Nature de la dépense	Réalisation 2019		Prévision LFI 2020		Réalisation 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
ONF - Office national des forêts (P149)	37 080	31 682			78 240	8 637
Subventions pour charges de service public		31 682				8 637
Transferts	37 080				78 240	
EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire (P203)	200 369	150 369			102 791	152 791
Transferts	200 369	150 369			102 791	152 791
AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France (P203)					250 000 000	250 000 000
Transferts					250 000 000	250 000 000
ENPC - Ecole nationale des Ponts et Chaussées (P217)					26 800	6 000
Transferts					26 800	6 000
CEREMA - Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (P159)	737 250	709 445			661 334	577 051
Transferts	737 250	709 445			661 334	577 051
ENTPE - Ecole nationale des travaux publics de l'Etat (P217)					46 858	
Transferts					46 858	
Universités et assimilés (P150)	290 492	13 275			453 761	638 965
Transferts	290 492	13 275			453 761	638 965
Autres opérateurs d'enseignement supérieur et de recherche (P150)					49 415	107 414
Transferts					49 415	107 414
Groupe Mines Télécom (P192)					248 062	248 062
Transferts					248 062	248 062
VNF - Voies navigables de France (P203)	249 519 348	249 344 208	250 466 098	250 466 098	248 510 929	247 936 329
Subventions pour charges de service public	248 192 458	248 192 458	250 466 098	250 466 098	246 362 929	246 362 929
Transferts	1 326 890	1 151 750			2 148 000	1 573 400
Total	250 784 539	250 248 978	250 466 098	250 466 098	500 178 190	499 675 248
Total des subventions pour charges de service public	248 192 458	248 224 140	250 466 098	250 466 098	246 362 929	246 371 566
Total des transferts	2 592 081	2 024 838			253 815 261	253 303 683

Les principales dépenses du programme 203 pour les opérateurs sont la subvention pour charges de service public de Voies navigables de France pour 248 M€ et le versement exceptionnel à l'AFITF de 250 M€ afin de compenser la baisse de recette prévisionnelle liée à la crise sanitaire. Les autres dépenses sont constituées de dépenses d'intervention pour des opérateurs d'autres programmes en particulier pour des études et la recherche.

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DES OPÉRATEURS DONT LE PROGRAMME EST CHEF DE FILE

EMPLOIS EN FONCTION AU SEIN DES OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

Opérateur	Réalisation 2019 Prévision 2020 Réalisation 2020	ETPT rémunérés par ce programme ou d'autres programmes	ETPT rémunérés par les opérateurs				ETPT rémunérés par d'autres collectivités
			sous plafond *	hors plafond	dont contrats aidés	dont apprentis	
EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire	0	0	102	0	0	0	0
	0	0	106	0	0	0	0
	0	0	102	0	0	0	0
AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
SGP - Société du Grand Paris	0	0	308	14	14	0	0
	0	0	585	0	0	0	0
	0	0	565	23	23	23	64
VNF - Voies navigables de France	0	0	4 258	23	23	0	1
	0	0	4 172	30	0	0	0
	0	0	4 155	22	0	22	1
SCSNE - Société du Canal Seine Nord Europe	0	0	19	0	0	0	9
	0	0	45	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	4 687	37	37	0	10
	0	0	4 908	30	0	0	0
	0	0	4 822	45	23	45	65

* Les emplois sous plafond 2020 font référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale 2020 ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2020

La SCSNE a été transformée en établissement public local courant 2020 ; l'évolution des emplois n'est donc plus retracée dans ce document.

SCHÉMA D'EMPLOIS ET PLAFOND DES AUTORISATIONS D'EMPLOIS DES OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

	Prévision ETPT	Réalisation ETPT
Emplois sous plafond 2020 *	4 908	4 822

* Ces emplois sous plafond font référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale 2020 ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2020

	Prévision ETP	Réalisation ETP
Schéma d'emplois 2020 en ETP	107	184

Le schéma d'emplois réalisé des opérateurs du programme 203 s'élève à +184 ETP, dont +296 ETP pour la SGP et -112 ETP pour VNF. La hausse des emplois de la SGP témoigne de la montée en puissance de l'établissement ainsi que des travaux de réalisation du Grand Paris Express.

FISCALITÉ AFFECTÉE AUX OPÉRATEURS DONT LE PROGRAMME EST CHEF DE FILE

Intitulé de l'opérateur	Budget initial	Compte financier
EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire	13 200 000	13 200 000
AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France	2 921 327 000	2 601 808 000

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Intitulé de l'opérateur	Budget initial	Compte financier
SGP - Société du Grand Paris	816 000 000	734 956 603
VNF - Voies navigables de France	127 500 000	126 168 773
SCSNE - Société du Canal Seine Nord Europe	0	0
Total	3 878 027 000	3 476 133 376

OPÉRATEURS

EPSF - ETABLISSEMENT PUBLIC DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE

ANALYSE DE L'ACTIVITÉ ET DES RÉSULTATS DE L'OPÉRATEUR

Missions

L'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), créé par la loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, est l'autorité nationale de sécurité ferroviaire française, au sens des directives européennes. Chargé de délivrer et de contrôler les autorisations d'exploiter des services ferroviaires en France, il est la clé de voûte du système de sécurité, vérifiant que chaque entreprise agit conformément à son système de gestion de la sécurité.

Gouvernance et pilotage stratégique

Basé à Amiens, cet établissement public administratif sous tutelle du Ministre chargé des transports dispose de la personnalité morale et est financé jusqu'en 2020 essentiellement par le droit de sécurité, une taxe de 0,5 % sur les péages ferroviaires. Ses autres ressources correspondent à des redevances (notamment des redevances perçues à l'occasion de l'instruction des demandes d'autorisations qui lui sont soumises par les entreprises ferroviaires ainsi que des redevances d'immatriculations des véhicules et des licences de conducteurs).

Perspectives 2021

A partir du 1er janvier 2021, le droit de sécurité sera supprimé et remplacé par une subvention pour charges de service public (SCSP, 13,2 M€ en 2021), destinée à couvrir les besoins en fonctionnement de l'établissement.

FINANCEMENT APPORTÉ À L'OPÉRATEUR PAR LE BUDGET DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme intéressé Nature de la dépense	Réalisation 2019		Prévision LFI 2020		Réalisation 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P203 – Infrastructures et services de transports	200	150			103	153
Transferts	200	150			103	153
Total	200	150			103	153

COMPTE FINANCIER 2020

Avertissement

Le compte financier de l'opérateur n'a pas été certifié par un commissaire aux comptes.

COMPTE DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)

Charges	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *	Produits	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *
Personnel <i>dont contributions employeur au CAS pensions</i>	10 645 246	9 929 197	Subventions de l'État <i>– subventions pour charges de service public – crédits d'intervention(transfert)</i>		
Fonctionnement autre que les charges de personnel	3 949	3 277	Fiscalité affectée	13 200	13 200
Intervention (le cas échéant)			Autres subventions	100	
Total des charges non décaissables sur le fonctionnement et/ou l'intervention <i>dont dotations aux amortissements, dépréciations et provisions dont valeur nette comptable des éléments d'actif cédés</i>	230 230	458 458	Revenus d'activité et autres produits <i>dont reprises sur amortissements, dépréciations et provisions dont produits de cession d'éléments d'actif dont quote-part reprise au résultat des financements rattachés à des actifs</i>	1 366	1 459
Total des charges	14 595	13 206	Total des produits	14 666	14 659
Résultat : bénéfice	72	1 453	Résultat : perte		
Total : équilibre du CR	14 666	14 659	Total : équilibre du CR	14 666	14 659

* Voté

ÉVOLUTION DE LA SITUATION PATRIMONIALE

(en milliers d'euros)

Emplois	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *	Ressources	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *
Insuffisance d'autofinancement			Capacité d'autofinancement	302	1 911
Investissements	604	342	Financement de l'actif par l'État		
			Financement de l'actif par les tiers autres que l'État		
			Autres ressources		
Remboursement des dettes financières			Augmentation des dettes financières		
Total des emplois	604	342	Total des ressources	302	1 911
Augmentation du fonds de roulement		1 569	Diminution du fonds de roulement	302	

* Voté

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | OPÉRATEURS

AUTORISATIONS BUDGÉTAIRES

(en milliers d'euros)

Dépenses	Budget initial 2020		Compte financier 2020 *	
	AE	CP	AE	CP
Personnel	10 645	10 645	9 832	9 832
Fonctionnement	3 371	3 381	3 287	2 768
Intervention	0	0	0	0
Investissement	687	607	1 069	342
Total des dépenses AE (A) CP (B)	14 704	14 634	14 188	12 942
dont contributions employeur au CAS pensions	0	0	197	197

* Voté

(en milliers d'euros)

Recettes	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *
Recettes globalisées	14 637	14 471
Subvention pour charges de service public	0	0
Autres financements de l'État	50	0
Fiscalité affectée	13 200	13 200
Autres financements publics	260	211
Recettes propres	1 127	1 060
Recettes fléchées	0	0
Financements de l'État fléchés	0	0
Autres financements publics fléchés	0	0
Recettes propres fléchées	0	0
Total des recettes (C)	14 637	14 471
Solde budgétaire (excédent) (D1 = C - B)	3	1 529
Solde budgétaire (déficit) (D2 = B - C)	0	0

* Voté

DÉPENSES PAR DESTINATION

(en milliers d'euros)

Destination	Personnel	Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	AE = CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Autorisation	2 997	367	367	0	0	30	150	3 394	3 514
	2 834	264	194	0	0	13	13	3 111	3 041
Contrôle	3 721	813	813	0	0	200	120	4 734	4 654
	3 460	750	535	0	0	274	66	4 484	4 061
DSI	413	476	476	0	0	100	100	989	989
	411	537	488	0	0	724	205	1 672	1 104
Referentiel	1 654	197	197	0	0	3	3	1 854	1 854
	1 557	37	37	0	0	0	0	1 594	1 594
Support	1 860	1 518	1 528	0	0	354	234	3 732	3 622
	1 570	1 699	1 514	0	0	58	58	3 327	3 142
Total	10 645	3 371	3 381	0	0	687	607	14 703	14 633
	9 832	3 287	2 768	0	0	1 069	342	14 188	12 942

* Voté

ÉQUILIBRE FINANCIER

(en milliers d'euros)

Besoins	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *
Solde budgétaire (déficit) (D2)	0	0
Remboursements d'emprunts (capital), nouveaux prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	0
Opérations au nom et pour le compte de tiers : besoins	6 867	2 456
Autres décaissements non budgétaires	0	0
Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)	6 867	2 456
ABONDEMENT de la trésorerie = (2) - (1)	3	1 351
Abondement de la trésorerie fléchée	0	0
Abondement de la trésorerie non fléchée	3	1 351
Total des besoins	6 870	3 807

* Voté

(en milliers d'euros)

Financements	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *
Solde budgétaire (excédent) (D1)	3	1 529
Nouveaux emprunts (capital), remboursements de prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	0
Opérations au nom et pour le compte de tiers : financement	6 867	2 278
Autres encaissements non budgétaires	0	0
Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)	6 870	3 807
PRÉLÈVEMENT sur la trésorerie = (1) - (2)	0	0
Prélèvement sur la trésorerie fléchée	0	0
Prélèvement sur la trésorerie non fléchée	0	0
Total des financements	6 870	3 807

* Voté

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

	Réalisation 2019 (1)	Prévision 2020 (2)	Réalisation 2020
Emplois rémunérés par l'opérateur :	102	106	102
– sous plafond	102	106	102
– hors plafond			
<i>dont contrats aidés</i>			
<i>dont apprentis</i>			
Autres emplois en fonction dans l'opérateur :			
– rémunérés par l'État par ce programme			
– rémunérés par l'État par d'autres programmes			
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes			

(1) La réalisation reprend la présentation du RAP 2019.

(2) La prévision fait référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2020.

ANALYSE DE L'ACTIVITÉ ET DES RÉSULTATS DE L'OPÉRATEUR

Missions

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est un établissement public à caractère administratif, créé par le décret n°2004-1317 du 26 novembre 2004, modifié et codifié aux articles R.1512-12 à R.1512-19 du code des transports.

Placée sous la tutelle de la Ministre en charge des transports, elle a pour mission de concourir, dans le respect des objectifs du développement durable et selon les orientations du Gouvernement, au financement de projets d'intérêt national, international ou ayant fait l'objet d'un contrat de plan ou d'une convention équivalente entre l'État et les régions, relatif à la réalisation ou à l'aménagement d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales, portuaires, y compris les équipements qui en sont l'accessoire indissociable, d'ouvrages de défense contre la mer, ainsi qu'à la création ou au développement de liaisons, ferroviaires, fluviales ou maritimes régulières de transport de fret, et de projets relatifs à la création ou au développement de transports collectifs de personnes, y compris l'acquisition des matériels de transport.

Les recettes de l'AFITF sont assurées par des ressources affectées : part de la TICPE ; redevance domaniale, contribution volontaire exceptionnelle et part de la taxe d'aménagement du territoire en provenance des sociétés concessionnaires d'autoroutes ; part du produit des amendes radars automatiques. En 2020, la contribution attendue du secteur aérien n'a pu être mise en place et cette perte de ressource a été compensée exceptionnellement par une dotation budgétaire. Enfin, le financement du Plan de relance est assuré spécifiquement à partir de crédits budgétaires, en provenance de la mission Relance.

FINANCEMENT APPORTÉ À L'OPÉRATEUR PAR LE BUDGET DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme intéressé Nature de la dépense	Réalisation 2019		Prévision LFI 2020		Réalisation 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P203 – Infrastructures et services de transports					250 000	250 000
Transferts					250 000	250 000
Total					250 000	250 000

COMPTE FINANCIER 2020

Avertissement

La situation du compte financier au regard de son vote n'est pas renseignée. Le compte financier de l'opérateur n'a pas été certifié par un commissaire aux comptes.

COMPTE DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)

Charges	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *	Produits	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *
Personnel <i>dont contributions employeur au CAS pensions</i>	64	59 5	Subventions de l'État – subventions pour charges de service public – crédits d'intervention(transfert)		250 000 250 000
Fonctionnement autre que les charges de personnel	622	448	Fiscalité affectée	2 921 327	2 601 808
Intervention (le cas échéant)	2 981 300	2 720 095	Autres subventions		
Total des charges non décaissables sur le fonctionnement et/ou l'intervention <i>dont dotations aux amortissements, dépréciations et provisions</i> <i>dont valeur nette comptable des éléments d'actif cédés</i>		6 339 6 339	Revenus d'activité et autres produits <i>dont reprises sur amortissements, dépréciations et provisions</i> <i>dont produits de cession d'éléments d'actif</i> <i>dont quote-part reprise au résultat des financements rattachés à des actifs</i>	60 250	60 907
Total des charges	2 981 986	2 720 602	Total des produits	2 981 577	2 912 715
Résultat : bénéfice		192 113	Résultat : perte	409	
Total : équilibre du CR	2 981 986	2 912 715	Total : équilibre du CR	2 981 986	2 912 715

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

ÉVOLUTION DE LA SITUATION PATRIMONIALE

(en milliers d'euros)

Emplois	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *	Ressources	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *
Insuffisance d'autofinancement	409		Capacité d'autofinancement		198 452
Investissements			Financement de l'actif par l'État		
			Financement de l'actif par les tiers autres que l'État		
			Autres ressources		
Remboursement des dettes financières			Augmentation des dettes financières		
Total des emplois	409		Total des ressources		198 452
Augmentation du fonds de roulement		198 452	Diminution du fonds de roulement	409	

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

Le compte financier 2020 a été adopté lors de la séance du Conseil d'administration du 27 janvier 2021. Le compte financier de l'opérateur n'est pas certifié par un commissaire aux comptes.

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | OPÉRATEURS

AUTORISATIONS BUDGÉTAIRES

(en milliers d'euros)

Dépenses	Budget initial 2020		Compte financier 2020 *	
	AE	CP	AE	CP
Personnel	64	64	64	64
Fonctionnement	622	622	471	471
Intervention	2 040 046	2 981 300	2 594 972	2 823 537
Investissement	20	20	0	0
Total des dépenses AE (A) CP (B)	2 040 752	2 982 006	2 595 507	2 824 072
dont contributions employeur au CAS pensions	0	0	0	0

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

(en milliers d'euros)

Recettes	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *
Recettes globalisées	2 981 577	2 888 599
Subvention pour charges de service public	0	0
Autres financements de l'État	0	250 000
Fiscalité affectée	2 921 327	2 577 692
Autres financements publics	60 250	57 598
Recettes propres	0	3 309
Recettes fléchées	0	0
Financements de l'État fléchés	0	0
Autres financements publics fléchés	0	0
Recettes propres fléchées	0	0
Total des recettes (C)	2 981 577	2 888 599
Solde budgétaire (excédent) (D1 = C - B)	0	64 527
Solde budgétaire (déficit) (D2 = B - C)	429	0

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

DÉPENSES PAR DESTINATION

(en milliers d'euros)

Destination	Personnel	Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	AE = CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Total	64	622	622	2 040 046	2 981 300	20	20	2 040 752	2 982 006
	64	471	471	2 594 972	2 823 537	0	0	2 595 507	2 824 072
Total	64	622	622	2 040 046	2 981 300	20	20	2 040 752	2 982 006
	64	471	471	2 594 972	2 823 537	0	0	2 595 507	2 824 072

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

ÉQUILIBRE FINANCIER

(en milliers d'euros)

Besoins	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *
Solde budgétaire (déficit) (D2)	429	0
Remboursements d'emprunts (capital), nouveaux prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	0
Opérations au nom et pour le compte de tiers : besoins	0	0

(en milliers d'euros)

Besoins	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *
Autres décaissements non budgétaires	0	0
Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)	429	0
ABONDEMENT de la trésorerie = (2) - (1)	0	64 527
Abondement de la trésorerie fléchée	0	0
Abondement de la trésorerie non fléchée	0	64 527
Total des besoins	429	64 527

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

(en milliers d'euros)

Financements	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *
Solde budgétaire (excédent) (D1)	0	64 527
Nouveaux emprunts (capital), remboursements de prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	0
Opérations au nom et pour le compte de tiers : financement	0	0
Autres encaissements non budgétaires	0	0
Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)	0	64 527
PRÉLÈVEMENT sur la trésorerie = (1) - (2)	429	0
Prélèvement sur la trésorerie fléchée	0	0
Prélèvement sur la trésorerie non fléchée	429	0
Total des financements	429	64 527

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

SGP - SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

ANALYSE DE L'ACTIVITÉ ET DES RÉSULTATS DE L'OPÉRATEUR

Missions

La Société du Grand Paris (SGP) est un établissement public de l'État à caractère industriel et commercial créé par l'article 7 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Elle a, selon les termes de cette loi, pour « mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation », laquelle comprend notamment la construction des lignes, la construction et l'aménagement des gares, l'acquisition des matériels roulants.

Le Grand Paris Express (GPE), associé au plan de mobilisation pour les transports porté par Île-de-France Mobilités et la région Île-de-France, constitue un plan unique de modernisation et de développement du réseau de transport francilien qui vise à renforcer la compétitivité et l'attractivité du territoire tout en améliorant la qualité de vie de ses usagers. La réalisation du GPE dans le schéma qui a été présenté le 6 mars 2013 par le Premier ministre implique la construction de plus de 200 km de lignes de métro automatique et de près de 70 nouvelles gares. Ce projet représente ainsi un défi technique et opérationnel de grande ampleur. Le coût de ce projet est aujourd'hui estimé à 42 Md€ courants.

Le financement de la SGP repose sur des taxes affectées et le recours à l'emprunt.

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | OPÉRATEURS

En 2020, les dépenses de la SGP se sont élevées à 3 550 M€, soit une augmentation d'environ 19 % par rapport à 2019. Cette hausse des dépenses correspond à la montée en charge des investissements notamment sur les lignes 15 Sud, 16 et 18 mais aussi aux interventions pour le financement d'autres projets de transports (Eole, prolongement de la ligne 11 notamment).

Les recettes fiscales affectées se sont établies à 746 M€ auxquelles il faut ajouter 91 M€ d'autres recettes, qui correspondent en majorité à la refacturation du matériel roulant à Île-de-France Mobilités. Le montant total des recettes était donc de 837 M€. La SGP a par ailleurs eu recours à 11 111 M€ d'emprunts nouveaux en 2020.

FINANCEMENT APPORTÉ À L'OPÉRATEUR PAR LE BUDGET DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme intéressé Nature de la dépense	Réalisation 2019		Prévision LFI 2020		Réalisation 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total						

Le budget de l'État n'a pas contribué au financement de la SGP en 2020, comme lors des années précédentes. L'établissement public est financé par fiscalité affectée et par endettement.

COMPTE FINANCIER 2020**Avertissement**

Le compte financier de l'opérateur a été certifié par un commissaire aux comptes.

COMPTE DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)

Charges	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *	Produits	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *
Personnel <i>dont contributions employeur au CAS pensions</i>	74 952	65 045 748	Subventions de l'État <i>– subventions pour charges de service public – crédits d'intervention(transfert)</i>		
Fonctionnement autre que les charges de personnel	542 127	462 097	Fiscalité affectée	816 000	734 957
Intervention (le cas échéant)	522 932	508 264	Autres subventions	100	
Total des charges non décaissables sur le fonctionnement et/ou l'intervention	1 602	14 576	Revenus d'activité et autres produits	73 586	155 673
<i>dont dotations aux amortissements, dépréciations et provisions</i>	1 602	11 881	<i>dont reprises sur amortissements, dépréciations et provisions</i>		30 307
<i>dont valeur nette comptable des éléments d'actif cédés</i>		2 695	<i>dont produits de cession d'éléments d'actif dont quote-part reprise au résultat des financements rattachés à des actifs</i>		104
Total des charges	1 140 011	1 035 406	Total des produits	889 686	890 630
Résultat : bénéfice			Résultat : perte	250 325	144 776
Total : équilibre du CR	1 140 011	1 035 406	Total : équilibre du CR	1 140 011	1 035 406

* Voté

ÉVOLUTION DE LA SITUATION PATRIMONIALE

(en milliers d'euros)

Emplois	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *	Ressources	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *
Insuffisance d'autofinancement	248 723	160 610	Capacité d'autofinancement		
Investissements	3 559 119	2 539 337	Financement de l'actif par l'État	2 000	
			Financement de l'actif par les tiers autres que l'État		8 710
			Autres ressources		
Remboursement des dettes financières			Augmentation des dettes financières	4 300 000	11 244 682
Total des emplois	3 807 842	2 699 947	Total des ressources	4 302 000	11 253 392
Augmentation du fonds de roulement	494 158	8 553 445	Diminution du fonds de roulement		

* Voté

En 2020, les dépenses de la SGP se sont élevées à 3 550 M€, traduisant la poursuite de la montée en puissance des travaux du GPE.

Les dépenses d'investissement

Les dépenses d'investissement s'élèvent en 2020 à 2 607 M€. Elles comprennent principalement les dépenses liées aux chantiers de génie civil sur la ligne 15 Sud (1 042 M€), sur la ligne 16 (662 M€) et sur le prolongement de la ligne 14 au Sud (447 M€).

Les dépenses de personnel

Les dépenses de personnel de la SGP en 2020 s'élèvent à 67 M€, en retrait par rapport au budget initial (70 M€), mais en forte hausse par rapport à l'année précédente (39 M€). Cela traduit l'augmentation des effectifs de la SGP pour accompagner la montée en puissance du projet du GPE.

Les dépenses d'intervention

La SGP contribue financièrement à des projets qui ne sont pas placés sous sa maîtrise d'ouvrage. L'enveloppe dont dispose la SGP pour cette contribution financière est de 3,5 Md€₂₀₁₂ dont 1,5 Md€₂₀₁₂ pour le projet Eole, 352 M€₂₀₁₂ pour les schémas directeurs de lignes RER ou ferroviaires, 300 M€₂₀₁₂ pour le prolongement de la ligne de métro 11 à Rosny-Bois-Perrier et 850 M€₂₀₁₂ pour le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen.

Pour 2020, le budget initial d'intervention de la SGP était fixé à 523 M€. Il a été exécuté à hauteur de 509 M€ (soit 97 %), soit -14 M€ liés à de retards de paiements pour les prolongements des lignes 11 et 14 ainsi qu'à des décalages de fonds de concours d'un schéma directeur de RER en 2021.

Les produits

En 2020, les ressources encaissées se sont établies à 837 M€, principalement issues de ressources fiscales affectées, en croissance par rapport aux exercices précédents (+ 13 % par rapport à 2019). En 2020, la SGP a été affectataire de cinq taxes : une fraction de la taxe sur les locaux à usage de bureaux (534 M€), une fraction de la taxe annuelle sur les surfaces de stationnement (10 M€ affectés à la SGP en 2020), une taxe spéciale d'équipement et une composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (191 M€) et une taxe additionnelle à la taxe de séjour (12 M€).

Les autres produits sont composés majoritairement du remboursement du matériel roulant par Île-de-France Mobilités (79 M€), de subventions et de recettes locatives (11 M€).

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | OPÉRATEURS

AUTORISATIONS BUDGÉTAIRES

(en milliers d'euros)

Dépenses	Budget initial 2020		Compte financier 2020 *	
	AE	CP	AE	CP
Personnel	70 259	70 259	67 252	67 252
Fonctionnement	534 755	519 280	420 261	366 850
Intervention	735 697	522 932	659 602	508 854
Investissement	4 389 331	3 075 193	2 641 726	2 606 606
Total des dépenses AE (A) CP (B)	5 730 042	4 187 664	3 788 841	3 549 562
dont contributions employeur au CAS pensions	910	910	748	748

* Voté

(en milliers d'euros)

Recettes	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *
Recettes globalisées	887 086	836 915
Subvention pour charges de service public	0	0
Autres financements de l'État	0	0
Fiscalité affectée	816 000	746 470
Autres financements publics	70 451	8 353
Recettes propres	636	82 092
Recettes fléchées	2 100	0
Financements de l'État fléchés	2 000	0
Autres financements publics fléchés	100	0
Recettes propres fléchées	0	0
Total des recettes (C)	889 186	836 915
Solde budgétaire (excédent) (D1 = C - B)	0	0
Solde budgétaire (déficit) (D2 = B - C)	3 298 478	2 712 647

* Voté

DÉPENSES PAR DESTINATION

(en milliers d'euros)

Destination	Personnel		Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	AE = CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
Contributions L14 entre Saint-Lazare et MSO + Plan de mobilisation + impacts indirects sur les réseaux existants	0 0	0 0	0 41	735 697 659 602	522 932 508 854	0 0	0 0	735 697 659 602	522 932 508 854	
Dépenses non répartitionnelles	70 259 67 252	208 765 219 791	191 994 180 442	0 0	0 0	31 483 20 192	27 839 34 877	310 506 307 235	290 091 282 571	
Le Bourget / Le Mesnil-Amelot (Ligne 17 Nord)	0 0	14 668 1 081	5 024 1 075	0 0	0 0	136 928 51 536	139 358 104 989	151 596 52 616	144 381 106 064	
Maîtrise foncière	0 0	12 999 17 665	41 871 45 561	0 0	0 0	235 616 118 134	222 794 111 008	248 615 135 799	264 665 156 569	
Matériel roulant et véhicule de maintenance industrielle	0 0	44 367 25 973	70 451 52 859	0 0	0 0	9 159 199	3 140 90	53 525 26 172	73 590 52 948	
Noisy-Champs / Le Bourget RER / Saint-Denis Pleyel / Mairie de Saint-Ouen (Ligne 14 Nord, 16 et 17)	0 0	100 822 60 245	56 211 17 358	0 0	0 0	1 231 929 620 917	900 363 662 291	1 332 752 681 162	956 574 679 649	
Olympiades / Orly (Ligne	0	41 689	36 278	0	0	142 465	590 307	184 154	626 585	

(en milliers d'euros)

Destination <i>Budget initial Compte financier *</i>	Personnel	Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	AE = CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
14 Sud)	0	59 358	23 890	0	0	117 825	446 745	177 183	470 635
Orly / Versailles (Ligne 18)	0 0	7 665 2 809	5 684 1 289	0 0	0 0	1 524 811 1 110 790	126 813 168 897	1 532 476 1 113 599	132 497 170 185
Pont de Sèves / Noisy-Champs (Ligne 15 sud)	0 0	36 176 28 839	41 632 35 890	0 0	0 0	940 636 564 861	1 007 179 1 041 958	976 812 593 700	1 048 811 1 077 848
Pont de Sèvres / Saint-Denis Pleyel (Ligne 15 Ouest)	0 0	62 527 746	64 430 3 355	0 0	0 0	61 911 25 658	35 139 16 233	124 438 26 404	99 569 19 589
Saint-Denis Pleyel - Champigny (Ligne 15 Est)	0 0	5 077 3 756	5 705 5 090	0 0	0 0	74 394 11 613	22 264 19 518	79 471 15 369	27 969 24 609
Total	70 259 67 252	534 755 420 261	519 280 366 850	735 697 659 602	522 932 508 854	4 389 331 2 641 726	3 075 193 2 606 606	5 730 042 3 788 841	4 187 664 3 549 562

* Voté

ÉQUILIBRE FINANCIER

(en milliers d'euros)

Besoins	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *
Solde budgétaire (déficit) (D2)	3 298 478	2 712 647
Remboursements d'emprunts (capital), nouveaux prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	0
Opérations au nom et pour le compte de tiers : besoins	443 065	509 746
Autres décaissements non budgétaires	0	250 000
Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)	3 741 543	3 472 394
ABONDEMENT de la trésorerie = (2) - (1)	991 717	8 404 239
Abondement de la trésorerie fléchée	2 100	0
Abondement de la trésorerie non fléchée	989 617	8 404 239
Total des besoins	4 733 260	11 876 632

* Voté

(en milliers d'euros)

Financements	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *
Solde budgétaire (excédent) (D1)	0	0
Nouveaux emprunts (capital), remboursements de prêts (capital), dépôts et cautionnements	4 300 000	11 111 331
Opérations au nom et pour le compte de tiers : financement	433 260	464 975
Autres encaissements non budgétaires	0	300 326
Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)	4 733 260	11 876 632
PRÉLÈVEMENT sur la trésorerie = (1) - (2)	0	0
Prélèvement sur la trésorerie fléchée	0	0
Prélèvement sur la trésorerie non fléchée	0	0
Total des financements	4 733 260	11 876 632

* Voté

En 2020, le solde budgétaire de la SGP s'est établi en déficit de 2,7 Md€. Comme en 2019, la SGP a recouru à l'emprunt pour répondre à son besoin de financement. La SGP a ainsi contracté 11,1 Md€ de nouveaux emprunts en 2020.

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

	Réalisation 2019 (1)	Prévision 2020 (2)	Réalisation 2020
Emplois rémunérés par l'opérateur :	322	585	588
– sous plafond	308	585	565
– hors plafond	14		23
<i>dont contrats aidés</i>	14		23
<i>dont apprentis</i>			23
Autres emplois en fonction dans l'opérateur :			64
– rémunérés par l'État par ce programme			
– rémunérés par l'État par d'autres programmes			
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes			64

(1) La réalisation reprend la présentation du RAP 2019.

(2) La prévision fait référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2020.

La SGP a vu augmenter ses emplois de +296 ETP entre 2019 et 2020, témoignant de la montée en puissance de l'établissement ainsi que des travaux de réalisation du Grand Paris Express.

VNF - VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

ANALYSE DE L'ACTIVITÉ ET DES RÉSULTATS DE L'OPÉRATEUR

Missions

Voies navigables de France (VNF) gère le réseau de voies navigables de l'État qui lui a été confié, constitué de 6 700 km de voies navigables, de plus de 4 000 ouvrages d'art et de 40 000 hectares de domaine public en bordure de voie d'eau.

VNF est chargé de l'exploitation, l'entretien, la maintenance, l'amélioration et l'extension de ce réseau et de ses dépendances. Il assure la gestion hydraulique en conciliant les usages diversifiés de la ressource en eau. Il assure la promotion du transport fluvial pour contribuer au report modal conformément aux objectifs de développement durable et, en lien avec l'ensemble des acteurs locaux, celle du tourisme fluvial et des activités nautiques dans une logique d'aménagement du territoire.

L'action de VNF est caractérisée par trois grands axes :

- être un acteur phare de la logistique fluviale, en gérant des infrastructures de transports de fret et en adoptant une approche globale concernant la batellerie, la flotte, les ports ou les services ;
- être un acteur majeur de l'aménagement des territoires fluviaux, sur le domaine public fluvial et sur le territoire des collectivités partenaires en matière de tourisme fluvial et de mise en valeur du patrimoine ;
- gérer la ressource en eau et les milieux du domaine public fluvial dans leurs différentes dimensions, en particulier en matière de gestion hydraulique, de continuité écologique et d'énergies nouvelles.

A la suite de l'audit rendu fin 2017 relatif à l'état du réseau fluvial géré par VNF, la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a confirmé la priorité conférée à la régénération des réseaux existants. Dès 2018, la subvention de régénération de l'AFITF a été progressivement augmentée et s'est accompagnée d'une

subvention spécifique dédiée à la modernisation des méthodes d'exploitation pour renforcer la productivité et la fiabilité de l'exploitation.

La LOM dispose en son article 148 que Voies navigables de France conclut avec l'État un contrat d'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans, comprenant une trajectoire financière. Ce contrat permettra de doter l'établissement d'une vision pluriannuelle pour la programmation de ses opérations d'investissements. Il devrait être signé en 2021.

L'année 2020 a été marquée :

- par la poursuite de la hausse des financements de l'Etat avec une subvention de régénération et de modernisation de l'AFITF passant de 96 M€ en 2019 à 114 M€ en 2020 ;
- par les conséquences de la crise sanitaire de la COVID-19 sur l'exécution budgétaire de l'établissement, qui a entraîné une réduction des recettes propres, notamment des péages et un ralentissement de certaines dépenses du fait des contraintes que la crise a fait peser sur l'activité économique.

FINANCEMENT APPORTÉ À L'OPÉRATEUR PAR LE BUDGET DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme intéressé Nature de la dépense	Réalisation 2019		Prévision LFI 2020		Réalisation 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P203 – Infrastructures et services de transports	249 519	249 344	250 466	250 466	248 511	247 936
Subventions pour charges de service public	248 192	248 192	250 466	250 466	246 363	246 363
Transferts	1 327	1 152			2 148	1 573
P113 – Paysages, eau et biodiversité	13	4				
Transferts	13	4				
P303 – Immigration et asile	40	40				
Transferts	40	40				
P190 – Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables	-22					
Transferts	-22					
P112 – Impulsion et coordination de la politique d'aménagement du territoire	33	12			413	17
Transferts	33	12			413	17
P723 – Opérations immobilières et entretien des bâtiments de l'État	4 291	4 291			71	71
Transferts	4 291	4 291			71	71
Total	253 873	253 691	250 466	250 466	248 995	248 024

L'État a essentiellement versé 246,4 M€ de subvention pour charges de service public (SCSP) à VNF sur l'exercice 2020. D'autres ressources en provenance de l'Etat viennent s'y ajouter à partir du programme 203 "Infrastructures et services de transports", essentiellement 1 538 k€ en AE et CP au titre du Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation (PAMI) qui permet de favoriser l'adaptation de la flotte fluviale aux exigences environnementales et logistiques.

La ressource de 71 k€ en AE et CP en provenance du programme 723 "Opérations immobilières et entretien des bâtiments de l'Etat" correspond à des reversements de produits de cession.

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | OPÉRATEURS

COMPTE FINANCIER 2020

Avertissement

Le compte financier de l'opérateur a été certifié par un commissaire aux comptes.

COMPTE DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)

Charges	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *	Produits	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *
Personnel <i>dont contributions employeur au CAS pensions</i>	238 928	232 459 50 909	Subventions de l'État – subventions pour charges de service public – crédits d'intervention(transfert)	246 863 246 863	246 398 246 363 35
Fonctionnement autre que les charges de personnel	359 407	358 949	Fiscalité affectée	127 500	126 169
Intervention (le cas échéant)		924	Autres subventions	1 925	9 453
Total des charges non décaissables sur le fonctionnement et/ou l'intervention <i>dont dotations aux amortissements, dépréciations et provisions</i> <i>dont valeur nette comptable des éléments d'actif cédés</i>	214 871 213 380 1 491	218 060 217 223 837	Revenus d'activité et autres produits <i>dont reprises sur amortissements, dépréciations et provisions</i> <i>dont produits de cession d'éléments d'actif</i> <i>dont quote-part reprise au résultat des financements rattachés à des actifs</i>	237 972 2 000 8 643 169 500	236 310 2 850 2 044 173 298
Total des charges	598 335	592 331	Total des produits	614 260	618 330
Résultat : bénéfice	15 925	25 999	Résultat : perte		
Total : équilibre du CR	614 260	618 330	Total : équilibre du CR	614 260	618 330

* Voté

ÉVOLUTION DE LA SITUATION PATRIMONIALE

(en milliers d'euros)

Emplois	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *	Ressources	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *
Insuffisance d'autofinancement			Capacité d'autofinancement	50 653	65 866
Investissements	242 922	274 066	Financement de l'actif par l'État	112 500	101 306
			Financement de l'actif par les tiers autres que l'État	41 538	40 925
			Autres ressources	8 643	2 044
Remboursement des dettes financières	300	10 828	Augmentation des dettes financières	200	72 405
Total des emplois	243 222	284 893	Total des ressources	213 534	282 546
Augmentation du fonds de roulement			Diminution du fonds de roulement	29 688	2 348

* Voté

Le financement de l'actif par l'Etat comprend notamment la subvention l'AFITF au titre de la convention annuelle destinée à la régénération et la modernisation du réseau fluvial, soit 114 M€. Sur ce financement, il est déduit les financements antérieurs de l'Etat qui sont amortis dans l'année ; pour 2020, le financement aboutit ainsi à un montant de 101 M €.

Les dettes financières de 72 M€ correspondent aux redevances d'investissement dues par VNF suite à la mise en service en 2020 du dernier groupe de barrages (groupe n°5) dans le cadre du partenariat public-privé pour la reconstruction des barrages de l'Aisne et de la Meuse (PPP-BAM). Le remboursement des dettes pour 10,8 M€ correspond au début du remboursement des redevances du PPP BAM pour les 6 groupes de barrages (numérotés du groupe 0 à 5).

L'investissement comprend 3,7 M€ d'"autres emplois" dont une grande partie correspond à des opérations de corrections d'amortissements en raison de mises en service tardives.

AUTORISATIONS BUDGÉTAIRES

(en milliers d'euros)

Dépenses	Budget initial 2020		Compte financier 2020 *	
	AE	CP	AE	CP
Personnel	253 740	253 740	248 521	248 521
Fonctionnement	135 523	129 347	130 885	125 472
Intervention	0	0	0	0
Investissement	180 537	239 058	204 489	223 103
Total des dépenses AE (A) CP (B)	569 800	622 145	583 895	597 096
dont contributions employeur au CAS pensions	0	0	50 909	50 909

* Voté

(en milliers d'euros)

Recettes	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *
Recettes globalisées	436 580	431 096
Subvention pour charges de service public	246 363	246 363
Autres financements de l'État	500	1 551
Fiscalité affectée	127 500	126 195
Autres financements publics	1 925	3 113
Recettes propres	60 292	53 873
Recettes fléchées	154 038	156 821
Financements de l'État fléchés	112 500	120 879
Autres financements publics fléchés	40 738	35 346
Recettes propres fléchées	800	596
Total des recettes (C)	590 617	587 917
Solde budgétaire (excédent) (D1 = C - B)	0	0
Solde budgétaire (déficit) (D2 = B - C)	31 528	9 179

* Voté

DÉPENSES PAR DESTINATION

(en milliers d'euros)

Destination	Personnel	Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	AE = CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Développement	0	13 348	10 172	0	0	4 573	4 573	17 921	14 745
	0	10 742	9 705	0	0	2 559	2 368	13 301	12 073
Infrastructure, eau et environnement	0	92 304	89 304	0	0	155 000	214 015	247 304	303 319
	0	91 520	87 266	0	0	177 721	196 811	269 241	284 078
Support	253 740	29 871	29 871	0	0	20 963	20 469	304 574	304 080
	248 521	28 623	28 501	0	0	24 209	23 924	301 353	300 945
Total	253 740	135 523	129 347	0	0	180 537	239 058	569 800	622 145
	248 521	130 885	125 472	0	0	204 489	223 103	583 895	597 096

* Voté

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | OPÉRATEURS

ÉQUILIBRE FINANCIER

(en milliers d'euros)

Besoins	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *
Solde budgétaire (déficit) (D2)	31 528	9 179
Remboursements d'emprunts (capital), nouveaux prêts (capital), dépôts et cautionnements	300	142
Opérations au nom et pour le compte de tiers : besoins	8 280	4 576
Autres décaissements non budgétaires	0	0
Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)	40 108	13 897
ABONDEMENT de la trésorerie = (2) - (1)	0	0
Abondement de la trésorerie fléchée	0	0
Abondement de la trésorerie non fléchée	7 561	29 158
Total des besoins	40 108	13 897

* Voté

(en milliers d'euros)

Financements	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *
Solde budgétaire (excédent) (D1)	0	0
Nouveaux emprunts (capital), remboursements de prêts (capital), dépôts et cautionnements	200	179
Opérations au nom et pour le compte de tiers : financement	11 277	11 897
Autres encaissements non budgétaires	0	932
Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)	11 477	13 008
PRÉLÈVEMENT sur la trésorerie = (1) - (2)	28 631	890
Prélèvement sur la trésorerie fléchée	36 192	30 048
Prélèvement sur la trésorerie non fléchée	0	0
Total des financements	40 108	13 897

* Voté

Dépenses par destination :Recettes :

La subvention pour charges de service public effectivement versée par l'Etat s'élève à 246,4 M€, conformément au budget initial.

Sur l'exercice 2020, la redevance hydraulique (RH), qui a remplacé la taxe hydraulique en 2020, affiche un niveau d'encaissements de 126,2 M€. La RH est due par les organismes qui prélèvent ou rejettent de l'eau sur le domaine public fluvial.

Les recettes propres se composent notamment des redevances domaniales (28,2 M€) et recettes issues de péages (8,0 M€), en baisse (voir ci-dessous) et de produits de cession (9,5 M€).

Les recettes fléchées s'établissent à 156,8 M€ et comprennent le soutien apporté par l'AFITF, notamment au titre de la convention de régénération et de modernisation du réseau, ainsi que des cofinancements.

Dépenses :

Hors masse salariale, les dépenses de VNF concernent principalement l'entretien, la modernisation et la régénération du réseau des voies navigables, que ce soit en fonctionnement (87,3 M€ en CP) ou en investissement (196,8M€ en CP).

Commentaire général sur l'exécution 2020

L'exécution 2020 du budget de Voies navigables de France est marquée par les conséquences de la crise sanitaire de la covid-19, avec ses conséquences sur le fonctionnement de l'établissement comme sur celui des usagers de son

réseau, des occupants de son domaine ou de ses fournisseurs. Ceci est notamment lisible (i) dans les péages et redevances domaniales, globalement inférieures de 23 % au budget initial (-10,6 M€) en raison de la baisse de l'activité et des mesures de soutien au secteur fluvial adoptées par VNF et (ii) dans les dépenses d'investissement du fait des interruptions de chantiers lors du confinement dès la mi-mars 2020.

Compte tenu de ce contexte, les taux d'exécution de l'année (96 % en fonctionnement et 93 % en investissement en crédits de paiement) sont très satisfaisants. En particulier, en valeur absolue, le budget d'investissement est en hausse de 49,2 M€ entre 2019 et 2020, hausse rendue possible par le financement de l'AFITF et de l'Union européenne dans le cadre du soutien au projet Seine-Escaut.

■ CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

	Réalisation 2019 (1)	Prévision 2020 (2)	Réalisation 2020
Emplois rémunérés par l'opérateur :	4 281	4 202	4 177
– sous plafond	4 258	4 172	4 155
– hors plafond	23	30	22
<i>dont contrats aidés</i>	23		
<i>dont apprentis</i>			22
Autres emplois en fonction dans l'opérateur :			1
– rémunérés par l'État par ce programme			
– rémunérés par l'État par d'autres programmes			
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes			1

(1) La réalisation reprend la présentation du RAP 2019.

(2) La prévision fait référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2020.

VNF a réalisé un schéma d'emplois de -112 ETP, conformément à la LFI 2020.

La consommation des ETPT sous plafond s'élève à 4 155, soit -17 ETPT par rapport au plafond autorisé en LFI. Cette sous-consommation s'explique principalement par le contexte sanitaire qui a perturbé l'activité des saisonniers dès le mois de mars 2020 et réduit leur recrutement. Il correspond néanmoins à une exécution de 99,6 % du plafond d'emplois autorisé en LFI dans ce contexte exceptionnel.

■ ANALYSE DE L'ACTIVITÉ ET DES RÉSULTATS DE L'OPÉRATEUR

Conformément à l'article 134 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités et à son décret d'application n° 2020-228 du 10 mars 2020 modifiant le décret n° 2017-427 du 29 mars 2017 relatif à la Société du Canal Seine-Nord Europe, cet établissement public national a été transformé en établissement public local à caractère industriel et commercial le 1^{er} avril 2020.

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | OPÉRATEURS

FINANCEMENT APPORTÉ À L'OPÉRATEUR PAR LE BUDGET DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme intéressé Nature de la dépense	Réalisation 2019		Prévision LFI 2020		Réalisation 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total						

COMPTE FINANCIER 2020

Avertissement

La situation du compte financier au regard de son vote n'est pas renseignée. Le compte financier de l'opérateur n'a pas été certifié par un commissaire aux comptes.

COMPTE DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)

Charges	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *	Produits	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *
Personnel <i>dont contributions employeur au CAS pensions</i>	5 100 224		Subventions de l'État <i>– subventions pour charges de service public – crédits d'intervention(transfert)</i>		
Fonctionnement autre que les charges de personnel	8 986		Fiscalité affectée		
Intervention (le cas échéant)			Autres subventions		
Total des charges non décaissables sur le fonctionnement et/ou l'intervention <i>dont dotations aux amortissements, dépréciations et provisions dont valeur nette comptable des éléments d'actif cédés</i>	100 100		Revenus d'activité et autres produits <i>dont reprises sur amortissements, dépréciations et provisions dont produits de cession d'éléments d'actif dont quote-part reprise au résultat des financements rattachés à des actifs</i>	14 086 100	
Total des charges	14 086		Total des produits	14 086	
Résultat : bénéfice			Résultat : perte		
Total : équilibre du CR	14 086		Total : équilibre du CR	14 086	

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

ÉVOLUTION DE LA SITUATION PATRIMONIALE

(en milliers d'euros)

Emplois	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *	Ressources	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *
Insuffisance d'autofinancement			Capacité d'autofinancement		
Investissements	71 011		Financement de l'actif par l'État	3 988	
			Financement de l'actif par les tiers autres que l'État	102 621	
			Autres ressources		
Remboursement des dettes financières			Augmentation des dettes financières		
Total des emplois	71 011		Total des ressources	106 609	
Augmentation du fonds de roulement	35 598		Diminution du fonds de roulement		

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

AUTORISATIONS BUDGÉTAIRES

(en milliers d'euros)

Dépenses	Budget initial 2020		Compte financier 2020 *	
	AE	CP	AE	CP
Personnel	5 100	5 100	0	0
Fonctionnement	9 312	8 886	0	0
Intervention	0	0	0	0
Investissement	112 812	71 011	0	0
Total des dépenses AE (A) CP (B)	127 224	84 997	0	0
dont contributions employeur au CAS pensions	0	0	0	0

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

(en milliers d'euros)

Recettes	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *
Recettes globalisées	120 595	0
Subvention pour charges de service public	0	0
Autres financements de l'État	3 988	0
Fiscalité affectée	0	0
Autres financements publics	116 607	0
Recettes propres	0	0
Recettes fléchées	0	0
Financements de l'État fléchés	0	0
Autres financements publics fléchés	0	0
Recettes propres fléchées	0	0
Total des recettes (C)	120 595	0
Solde budgétaire (excédent) (D1 = C - B)	35 598	0
Solde budgétaire (déficit) (D2 = B - C)	0	0

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | OPÉRATEURS

ÉQUILIBRE FINANCIER

(en milliers d'euros)

Besoins	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *
Solde budgétaire (déficit) (D2)	0	0
Remboursements d'emprunts (capital), nouveaux prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	0
Opérations au nom et pour le compte de tiers : besoins	10 833	0
Autres décaissements non budgétaires	0	0
Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)	10 833	0
ABONDEMENT de la trésorerie = (2) - (1)	39 645	0
Abondement de la trésorerie fléchée	0	0
Abondement de la trésorerie non fléchée	39 645	0
Total des besoins	50 478	0

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

(en milliers d'euros)

Financements	Budget initial 2020	Compte financier 2020 *
Solde budgétaire (excédent) (D1)	35 598	0
Nouveaux emprunts (capital), remboursements de prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	0
Opérations au nom et pour le compte de tiers : financement	14 880	0
Autres encaissements non budgétaires	0	0
Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)	50 478	0
PRÉLÈVEMENT sur la trésorerie = (1) - (2)	0	0
Prélèvement sur la trésorerie fléchée	0	0
Prélèvement sur la trésorerie non fléchée	0	0
Total des financements	50 478	0

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

	Réalisation 2019 (1)	Prévision 2020 (2)	Réalisation 2020
Emplois rémunérés par l'opérateur :	19	45	
– sous plafond	19	45	
– hors plafond			
<i>dont contrats aidés</i>			
<i>dont apprentis</i>			
Autres emplois en fonction dans l'opérateur :			
– rémunérés par l'État par ce programme			
– rémunérés par l'État par d'autres programmes			
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes			

(1) La réalisation reprend la présentation du RAP 2019.

(2) La prévision fait référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2020.