

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

BUDGET GÉNÉRAL  
MISSION MINISTÉRIELLE  
PROJETS ANNUELS DE PERFORMANCES  
ANNEXE AU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR

2022

INFRASTRUCTURES ET  
SERVICES DE  
TRANSPORTS



PROGRAMME 203

---

**INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS**

MINISTRE CONCERNÉE : BARBARA POMPILI, MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

## PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET 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

La politique nationale des transports, dont la première finalité est de répondre aux besoins de mobilité de l'ensemble de nos concitoyens sur tous les territoires et de développement de notre économie, participe largement à la transition écologique, énergétique de la France ainsi qu'à sa cohésion sociale et territoriale. Dans un cadre résolument intermodal et innovant, elle contribue à répondre aux enjeux de préservation de l'environnement et du cadre de vie des Français et d'amélioration de la compétitivité de l'économie française, pour laquelle les réseaux de transport constituent un atout important. La loi d'orientation des mobilités (LOM), publiée au *Journal officiel* le 26 décembre 2019, est l'aboutissement d'une démarche collective qui transforme la politique des transports en une politique globale de la mobilité.

Le programme 203 « Infrastructures et services de transport » est au cœur de la mise en œuvre de ces priorités d'action et de ces objectifs sur la mobilité tant les infrastructures et les services de transport routiers, ferroviaires, fluviaux, portuaires, maritimes et aéroportuaires, que sur la sécurité, la sûreté et la régulation des secteurs économiques concernés, à l'exception de la sécurité du transport maritime qui relève du programme « Affaires maritimes », et du secteur aérien qui fait l'objet du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ». Ce programme regroupe l'essentiel des moyens de l'État concourant à cette politique et bénéficie, notamment, des financements de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) sous forme de fonds de concours. Par ailleurs, les moyens du plan France Relance contribueront au financement des infrastructures en matière de transport en 2021 et 2022. Dans ce cadre et conformément aux priorités définies par le Gouvernement, l'action du programme repose en 2022 principalement sur les axes suivants :

- Maintenir et améliorer l'état des réseaux de transport existants afin de garantir leur meilleure efficacité pour les besoins du quotidien ;
- Optimiser les systèmes de transport et les réseaux existants tout en assurant la cohésion des territoires et leur accessibilité, tant pour les personnes que pour les marchandises ;
- Développer de nouveaux modes de mobilité, en particulier les modes propres, associant les nouvelles technologies ;
- Soutenir les activités de transport en s'assurant du respect de règles économiques, sociales et environnementales ambitieuses.

La mise en œuvre du programme est assurée par les agents du ministère répartis entre l'administration centrale, notamment la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) et les services techniques centraux (centre d'études techniques des tunnels - CETU, service technique des remontées mécaniques et des transports guidés – STRMTG) et les services déconcentrés, notamment les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) et les directions interdépartementales des routes (DIR).

Ces effectifs sont inscrits à l'action 8 du programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables ». Une part importante du programme est par ailleurs mise en œuvre par des opérateurs, entreprises publiques et délégataires sur lesquels l'État exerce son contrôle ou contribue au fonctionnement d'autorités indépendantes :

- Les gestionnaires d'infrastructures : SNCF Réseau, gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national, Voies navigables de France (VNF), les grands ports maritimes métropolitains et d'outre-mer, les ports autonomes fluviaux, les sociétés publiques concessionnaires d'autoroutes, ainsi que la Compagnie nationale du Rhône (CNR). Ces gestionnaires d'infrastructures sont, généralement, maîtres d'ouvrage des projets et responsables de la maintenance et de la performance des réseaux et ouvrages existants ;
- Les organismes délégataires de prérogatives régaliennes : l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), opérateur de l'État, et l'Autorité de régulation des transports (ART), autorité publique indépendante ;
- Les entreprises publiques de transport : RATP notamment ;

- L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) ;
- La Société du Grand Paris (SGP), en charge de la réalisation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris ;
- La Société franco-italienne Tunnel euralpin Lyon-Turin (TELT), en charge de la réalisation puis de la gestion de la section transfrontalière de la liaison ferroviaire Lyon-Turin.

L'action des associations et fédérations du domaine des transports concourt également à la mise en œuvre des objectifs du programme ainsi que les collectivités locales maîtres d'ouvrage qui peuvent faire l'objet de soutien à leur investissement. Les opérateurs de l'État (SGP, VNF, EPSF et AFITF) font l'objet d'une présentation spécifique à la fin du présent projet annuel de performances.

### **Maintenir et améliorer l'état des réseaux nationaux de transport**

La performance des réseaux nationaux de transport nécessite des actions d'entretien, de maintenance et de modernisation de leur exploitation dont l'État est responsable ou pour lesquels il contribue financièrement, afin d'apporter le meilleur service (continuité, qualité, sécurité) aux entreprises de transport et aux usagers.

Pour les réseaux ferroviaires, fluviaux et les infrastructures portuaires, dont l'entretien relève des seuls opérateurs, cet objectif se concrétise à travers l'ensemble des opérations d'entretien et de régénération, inscrits dans leurs budgets respectifs et pouvant être soutenus par l'AFITF et le programme 203.

Dans le domaine ferroviaire, le Gouvernement a engagé une réforme sans précédent dans le cadre du nouveau pacte ferroviaire adopté par la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018. Elle vise notamment à renforcer le modèle économique de la SNCF tout en investissant davantage afin d'accélérer le renouvellement du réseau pour que les trains circulent sur un réseau plus performant.

Ce haut niveau d'investissement, notamment permis par la reprise par l'État de 35 Md€ de dette de SNCF Réseau durant le quinquennat (en deux temps : 25 Md€ ont été repris en 2020, et 10 Md€ seront repris en 2022), sera mené en parallèle d'une démarche globale d'amélioration de la productivité du groupe SNCF et doit se traduire dans le Contrat de Performance entre l'État et SNCF Réseau en cours de négociation.

Le plan de relance est mobilisé dans cette perspective avec 4,7 Md€ au secteur ferroviaire, dont 4,05 Md€ sont octroyés directement à SNCF Réseau et 650 M€ alloués à des programmes spécifiques : 300 M€ seront employés à des investissements nécessaires au financement des lignes de desserte fine du territoire, 250 M€ seront dédiés aux infrastructures de fret ferroviaire, et 100 M€ à la relance des trains de nuit.

La sécurité des transports, en particulier par rail, reste par ailleurs une priorité stratégique du programme 203. Elle figure également au cœur des priorités de SNCF Réseau dans le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau.

Dans le domaine fluvial, le contrat d'objectifs et de performance (COP) entre l'État et VNF signé le 30 avril 2021 par le ministre chargé des transports pour la période 2020-2029 traduit les objectifs de la loi d'orientation des mobilités en matière de régénération et de modernisation du réseau géré par VNF, renforcés par le plan de relance de l'économie à hauteur de 175 M€. Ainsi, le contrat intègre une trajectoire d'investissements en régénération et modernisation sans précédent, de 240 M€/an sur 2021-2022, avec un soutien fort de l'AFITF, permettant d'améliorer la sécurité hydraulique du réseau, la fiabilité de la navigation et la compétitivité du mode fluvial en priorité sur le réseau à grand gabarit.

Concernant le réseau routier national non concédé, la priorité à l'entretien du réseau existant reste clairement affirmée par le Gouvernement. Elle s'est traduite par un effort supplémentaire sur les crédits d'entretien et de régénération dès 2018 qui se poursuit en 2022 et conforté par le plan de relance notamment sur les ouvrages d'art. L'usage de ces crédits est optimisé pour préserver au mieux l'état du patrimoine en tenant compte des niveaux de trafic de chaque route et prévenir ainsi les risques en termes de perte de sécurité et de défaillance du réseau et des ouvrages.

La viabilité du réseau constitue une deuxième priorité, qui se traduit par les actions d'exploitation des DIR, organisées selon un modèle industriel, et par l'amélioration des aménagements de sécurité, notamment dans les tunnels routiers, tout particulièrement en Île-de-France. 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 aux transports collectifs des mesures de régulation du trafic et d'information des usagers.

### Optimiser les systèmes de transport et les réseaux existants

En cohérence avec l'objectif précédent, il s'agit d'optimiser l'usage des infrastructures existantes et des différents modes pour desservir le territoire, notamment grâce à une exploitation plus efficace, un meilleur entretien et un choix plus sélectif des projets, dans un souci d'amélioration de la sécurité, de la protection de l'environnement et de la réduction de la « fracture » territoriale.

En cohérence avec la LOM, l'entretien et la modernisation du réseau ferroviaire existant représentent la première des priorités pour le Gouvernement pour renforcer le transport du quotidien et le désenclavement des zones rurales, mais aussi afin d'améliorer la performance et la sécurité de l'offre de services.

La résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires reste un enjeu afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains. Dans cette perspective, SNCF Réseau a remis un schéma directeur des « Services express métropolitains » (SEM) au ministre chargé des transports, dont les premières études pourront être engagées grâce à un financement issu du plan de relance (30 M€ sur 2 ans)

S'agissant plus particulièrement des trains d'équilibre du territoire (TET), dont l'État est autorité organisatrice, la convention d'exploitation des TET conclue avec SNCF Voyageurs pour la période 2016-2020 a permis d'améliorer significativement la trajectoire financière des TET tout en donnant une nouvelle dynamique à ces trains. Si cette dynamique s'est vue affectée par la crise sanitaire liée au covid-19, un avenant de prolongation de la convention à l'année 2021 vient d'être signé par l'État et SNCF Voyageurs. Le renouvellement du matériel roulant des lignes se poursuit, tant pour les lignes reprises par les régions que pour les lignes TET du périmètre conventionné.

L'État accélère par ailleurs la relance des trains de nuit. Le programme de rénovation de 71 voitures de nuit lancé en 2019 se poursuivra en 2022 pour se terminer en 2023. L'enveloppe de 100 M€ de France Relance, outre la remise en service des deux lignes de nuit : Paris-Nice et Paris-Tarbes-Lourdes, permettra de financer la remise en état d'une cinquantaine de voitures et d'adapter les installations d'accueil et de maintenance pour offrir un service de meilleure qualité aux usagers.

Enfin, l'État et SNCF Voyageurs travaillent à l'élaboration d'une future convention d'exploitation démarrant en 2022, de longue durée, qui doit permettre d'améliorer la qualité générale du service, de restaurer la fréquentation et de poursuivre la dynamique engagée dans le cadre de la convention actuelle, d'améliorer la situation économique de l'activité, de permettre une ouverture à la concurrence progressive et réussie, et de revoir l'offre de certaines lignes le cas échéant.

S'agissant du réseau routier national non concédé, le volet routier des contrats de plan État-régions prolongé jusqu'en 2022 et soutenu par le plan de relance est le socle de la mise en œuvre de la stratégie du ministère qui repose sur les principes suivants :

- Accorder la priorité à l'optimisation de l'usage des itinéraires existants en cherchant à résorber les problèmes ponctuels existants en matière de cadre de vie des riverains, de sécurité routière et de congestion. La réalisation de déviations d'agglomération sera l'outil privilégié pour répondre à cette priorité ;
- Poursuivre les aménagements continus à 2x2 voies mais uniquement lorsque les niveaux de trafic le justifient avec une attention particulière au traitement des pôles urbains;
- Prendre en compte des besoins de desserte et de désenclavement des territoires ruraux;
- Répondre aux besoins de la transition écologique en recherchant la mise aux normes environnementales des routes existantes s'agissant des opérations de protection de la ressource en eau et de lutte contre les nuisances phoniques.

S'agissant du réseau routier national concédé, des opérations financées par les sociétés autoroutières, au titre de l'entretien normal ou d'une contractualisation spécifique avec l'État au travers des contrats de plan ou du plan de relance autoroutier de 2015, afin d'améliorer la capacité du réseau, doivent être mises en service en 2022.

Dans le domaine fluvial, au-delà des efforts sur le réseau, l'État continuera, au travers du contrat d'objectifs et de performance avec VNF adopté début 2021, d'apporter son soutien aux projets de développement des ports fluviaux avec une priorité donnée aux actions ayant un caractère multimodal renforcé.

S'agissant des investissements dans les grands ports maritimes, la poursuite des opérations de développement permettra de renforcer leur compétitivité. De manière plus globale, la priorité d'investissement vise les infrastructures multimodales, l'amélioration et l'optimisation des infrastructures portuaires, la préparation à l'installation d'activités logistiques et industrielles et l'amélioration des dessertes ferroviaires et fluviales. Le plan France Relance aura permis de doter le programme d'investissement en infrastructures portuaires de 175 M€ sur la période 2020-2022, notamment en faveur de la performance énergétique des ports (électrification des quais maritimes et fluviaux, déploiement des carburants alternatifs (dont hydrogène)), du report modal et de l'environnement/biodiversité.

Le Gouvernement poursuit et amplifie sa politique de soutien au fret ferroviaire qui constitue un outil essentiel pour accélérer la décarbonation du secteur des transports et améliorer la compétitivité de notre économie. Une enveloppe complémentaire de 170 M€ pour le soutien à l'exploitation des services de fret ferroviaire et de transport combiné a été mise en place dans le cadre de la loi de finances 2021 et est reconduite pour 2022. Ce soutien porte sur la prise en charge par l'État d'une partie des péages dus par les opérateurs fret à SNCF Réseau, une aide à l'exploitation des services de wagons isolés initiée, une aide renforcée à l'exploitation des services de transport combiné et le financement d'aides au démarrage de nouveaux services.

Par ailleurs, la mobilisation des collectivités territoriales et de l'Union européenne, aux côtés de l'État, doit permettre de consacrer au total 1 Md€ d'investissement spécifiquement au secteur du fret ferroviaire et faciliter le financement de nombreux projets (installations terminales, lignes capillaires, voies de service...). 2022 sera la première année pleine de mise en œuvre de la stratégie pour le développement du fret ferroviaire prévue par l'article 178 de LOM, et présentée le 13 septembre dernier. L'État poursuivra la collaboration sur les autoroutes ferroviaires avec l'Italie et l'Espagne afin de pérenniser l'autoroute ferroviaire alpine et permettre l'essor de nouveaux services sur l'axe atlantique.

Concernant les transports urbains, les trois premiers appels à projets de transports collectifs en site propre (TCSP) ont représenté un engagement de l'État de 1,6 Md€, et ont permis la construction ou la mise en chantier de plus de 1 000 km de lignes. L'annonce des projets lauréats du quatrième appel à projets traitant des TCSP et des pôles d'échanges multimodaux hors Île-de-France, lancé fin 2020, est prévue à l'automne 2021. En Île-de-France, les enjeux concernent le désengorgement et l'amélioration du réseau de transports urbains existants. Les opérations à réaliser sont financées au titre du volet mobilité du contrat de plan État-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et modifié par avenant le 16 février 2017 et le 4 mars 2021. En 2022, les principaux projets concernés seront le prolongement de la ligne 11 du métro, l'amélioration du RER B et le prolongement à l'est du tramway T1. Les objectifs de mise en service des prolongements de la ligne 14 au sud à l'aéroport d'Orly et au nord à la gare de St Denis Pleyel restent maintenus à la mi 2024.

### **Développer des services de mobilité sur tous les territoires qui soient adaptés aux besoins et innovants**

L'État soutient le développement de services de mobilité inclusifs, propres et innovants sur tous les territoires, en coconstruction avec les collectivités et les acteurs de la mobilité, afin de faire face aux grands enjeux de décarbonation, de résilience, de transition numérique, et de cohésion des territoires. L'État a ainsi annoncé la création à l'été 2021 de l'Agence de l'innovation pour les transports (AIT), co-construite avec les services de la DGITM et de la DGAC avec pour mission d'encourager et de structurer les démarches innovantes internes et externes à l'administration, de faciliter l'expérimentation et le passage à l'échelle des projets innovants. Dès septembre 2021, l'AIT lance les appels pour son premier programme d'accompagnement dénommé Propulse afin d'accélérer les projets et démarches d'innovation de l'écosystème des transports et de l'administration qui se réaliseront en 2022.

Le numérique reste un outil au service de la transition écologique pour optimiser les flux et l'organisation des transports de personnes et de marchandises vers les modes les moins émetteurs, tout en maîtrisant les effets rebonds

induits par son usage (consommation d'énergie et de métaux accrue par exemple). L'ouverture large des données de transport ainsi que la précision du cadre s'appliquant aux services numériques multimodaux prévues par la LOM rendront possible le développement de nombreux services numériques innovants en termes d'information et de billettique.

La démarche France Mobilités promeut par ailleurs l'expérimentation et le déploiement de solutions innovantes répondant aux besoins de mobilité et s'attache à partager et diffuser les solutions les plus pertinentes (notamment par l'intermédiaire de la plateforme numérique de capitalisation des acquis de France Mobilités). Afin d'encourager la mise en place de ces services innovants, la démarche France Mobilités intègre une mesure de soutien à l'ingénierie des collectivités avec deux axes de travail proposés : un appel à manifestation d'intérêt TENMOD « France Mobilités - Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables » porté par l'ADEME, le CEREMA et plusieurs partenaires des services déconcentrés de l'État d'une part, la mise en place de cellules régionales d'appui à l'ingénierie de mobilité dans les territoires peu denses d'autre part.

### **Développer les mobilités propres et les mobilités actives**

France Mobilités valorise la politique de développement d'une mobilité du quotidien durable et innovante sur tous les territoires telle que définie par le Ministère. Le plan pour le covoiturage du quotidien vise à mobiliser les acteurs et les usagers dans l'objectif de tripler le nombre de trajets covoiturés d'ici 2024. Ce plan est organisé autour de 3 thématiques :

- Faciliter le développement des services de covoiturage : La start-up d'État « covoiturage.beta.gouv.fr a été créée pour constituer un registre de preuve covoiturage. Un observatoire est également en cours de construction (lancement fin 2021). Il s'appuiera sur les données issues du registre ainsi que sur les contributions d'un groupe de travail intégrant les services de la DGITM, du CGDD, le GART, l'ADEME et le CEREMA afin d'observer l'évolution des pratiques et évaluer l'impact des mesures mises en œuvre.
- Encourager les usagers de la voiture particulière à recourir au covoiturage.
- Faciliter la circulation pour les véhicules utilisés en covoiturage : L'autorisation du covoiturage sur des voies normalement réservées aux bus et aux taxis est en cours d'expérimentation, l'objectif étant d'apporter aux usagers ayant recours au covoiturage un avantage en matière de conditions de trafic, de durée de leurs trajets et de confort de conduite.

Le plan vélo et mobilités actives se poursuit activement avec pour objectif de passer de 2,7 % à 9 % la part du vélo dans les déplacements en 2024. Le plan repose sur 4 axes visant à répondre aux freins identifiés et aux attentes des Français : la sécurité (aménagement cyclables), la sûreté, l'incitation des usagers à utiliser leur vélo et le développement d'une culture vélo. L'État assure le cofinancement des infrastructures cyclables aux côtés des collectivités locales avec un budget de 350 M€ sur 7 ans programmé par l'AFITF conformément à la LOM. Ce budget est consacré principalement à la réalisation d'itinéraires cyclables continus qui améliorent la sécurité et la qualité des trajets des cyclistes et a déjà fait l'objet de trois appels à projet dotés de 215 M€. Un quatrième appel à projets doté de 50M€ est en cours. Par ailleurs, 150 M€ du plan France relance ont été redéployés pour abonder le fonds mobilité actives et pour soutenir la réalisation de stationnement sécurisé pour vélo en gare.

### **Soutenir les activités de transport en s'assurant du respect de règles économiques, sociales et environnementales ambitieuses**

Le ministère de la transition écologique porte la régulation économique, sociale et environnementale du secteur des transports routiers à travers son activité normative et ses missions de contrôle. Il accompagne également les acteurs du secteur pour répondre aux objectifs d'une mobilité durable et adaptée aux besoins de la population. Dans le secteur du transport routier, il s'agit à la fois de veiller à une concurrence loyale et équilibrée, d'assurer un dialogue social constructif, de contribuer à la compétitivité du pavillon français et d'accompagner l'évolution du secteur dans sa transition énergétique.

L'année 2022 verra les travaux de mise en œuvre du nouveau programme d'engagements volontaires pour l'environnement (EVE 2), mis en place par la DGITM, la DGEC et l'ADEME et, avec les organisations professionnelles du secteur du transport routier qui a été adopté en 2021. Il promeut la poursuite d'une démarche intégrée visant à développer la cohérence et la synergie des différents dispositifs d'engagements volontaires des acteurs de la chaîne logistique et du transport.

Les discussions relatives aux volets « social » et « accès au marché et à la profession » du « Paquet mobilité I » en matière de transport routier ont abouti à de nouvelles mesures qui offrent des perspectives d'une concurrence économique plus équilibrée et de meilleures conditions de travail pour les conducteurs. Ces nouvelles dispositions sont entrées en vigueur en août 2020 pour ce qui concerne le volet social (temps de conduite et de repos des conducteurs), les autres mesures devront être mises en œuvre à partir de février 2022.

Dans ce contexte, les activités de contrôle du secteur des transports routiers constituent une priorité d'action. Assurées au niveau des DREAL en coordination avec les autres ministères concernés (intérieur, travail, économie), ces missions constituent un élément essentiel du dispositif de régulation.

## RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

<b>OBJECTIF 1</b>	<b>Réaliser au meilleur coût les projets de desserte planifiés et moderniser efficacement les réseaux de transports</b>
INDICATEUR 1.1	Intérêt socio-économique des opérations
<b>OBJECTIF 2</b>	<b>Améliorer la qualité des infrastructures de transports</b>
INDICATEUR 2.1	Coût des opérations de régénération et d'entretien du réseau ferré
INDICATEUR 2.2	État des réseaux routier, ferroviaire et fluvial
<b>OBJECTIF 3</b>	<b>Améliorer la régulation dans les transports routiers et développer la part des modes alternatifs à la route</b>
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
<b>OBJECTIF 4</b>	<b>Améliorer l'efficacité, l'attractivité, la régularité et la qualité des services nationaux de transport conventionnés de voyageurs</b>
INDICATEUR 4.1	Contribution à l'exploitation ramenée aux trains-kilomètres
INDICATEUR 4.2	Taux de remplissage
INDICATEUR 4.3	Régularité des services nationaux de transport conventionnés à 5 minutes
INDICATEUR 4.4	Pourcentage de trains supprimés
INDICATEUR 4.5	Pourcentage de trains en grand retard (>30 minutes)



## OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

### OBJECTIF

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

L'intérêt socio-économique des investissements en matière d'infrastructures de transports permet de mesurer l'atteinte de cet objectif :

#### 1.1 Intérêt socio-économique des opérations

Deux sous-indicateurs permettent de mesurer l'intérêt socio-économique des opérations ferroviaires, fluviales et portuaires d'une part, et des opérations routières d'autre part.

1.1.1. Intérêt socio-économique des opérations ferroviaires, fluviales et portuaires : ce sous-indicateur mesure l'intérêt, pour la collectivité, des projets d'infrastructures de transports, en se basant sur le calcul du bénéfice socio-économique généré (notamment les effets en termes de temps de transports, de bruit et de pollution atmosphérique) rapporté aux fonds publics investis (coûts d'investissement et d'entretien).

1.1.2. Intérêt socio-économique des opérations routières : ce sous-indicateur mesure l'intérêt socio-économique des projets de développement du réseau routier national.

### INDICATEUR

#### 1.1 – Intérêt socio-économique des opérations

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Intérêt socio-économique des opérations ferroviaires, fluviales et portuaires	€/€ public investi	0,5	1,0	Non connu	0,2	0,9	> 1,5
Intérêt socio-économique des opérations routières	€/€ public investi	2,8	3,3	2,5	2,1	Non connu	> 3,0

#### Précisions méthodologiques

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 plus à la mise en service des infrastructures. Seules seront retenues, les opérations dont le montant est supérieur à 20 M€.

##### 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€ pour lesquelles le bénéfice socio-économique (1) doit être calculé réglementairement (lorsqu'il y a DUP notamment).

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

Les opérations ferroviaires et fluviales 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.

##### 1.1.2 Intérêt socio-économique des opérations routières

Champ : opérations de développement du réseau routier national non concédé d'un montant supérieur à 20 M€.

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'autorisations d'engagement (AE) au titre des travaux (2).

La valeur de l'indicateur correspond à la valeur médiane (3) 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) Depuis le 01/10/2014, le calcul se conforme à la nouvelle 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.

(3) Calcul de la valeur médiane selon la formule suivante :  $(\text{nombre de valeurs} + 1) / 2$ . En cas de nombre de valeurs pair, la valeur médiane se situe au niveau de la valeur moyenne des nombres entiers entourant le point médian de l'ensemble des valeurs. Exemple : la valeur médiane d'un ensemble de 4 valeurs se situe entre la 2ème et la 3ème valeur c'est-à-dire à la 2,5ème valeur. Il faudra calculer la moyenne entre la 2ème et la 3ème valeur pour obtenir la valeur de la médiane.

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

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

La cible à horizon 2023 est fixée au niveau de celle de 2020 comme devant être supérieure à 1,5 € / € investi.

La liste des opérations connues et concernées dont le montant est supérieur à 20M€ depuis 2019 est la suivante :

Année de signature de la convention	Intitulé du projet ou programme d'opération participant au calcul de l'indicateur	Montant (M€) (1)	Conditions économiques	Taux d'actualisation	Valeur actualisée nette par euro public investi (en €) (2)	Montant investi valorisé (en €) (1)*(2)
Réalisation 2019	SNCF RESEAU - Contournement ferroviaires Donges	140,5	01/01/17	4,5%	-1,3	-182,7
	SNCF RESEAU - Modernisation La Roche - La Rochelle	141,9	01/01/15	4,5%	4	567,6
	SNCF RESEAU - Electrification Paris-Troyes (Phase 1, tranche 2)	159,6	01/06/10	4,5%	0,4	63,8
	SNCF RESEAU - Tram Train Massy Evry	170,9	01/06/11	4,5%	-0,52	-88,9
	SNCF RESEAU - Modernisation Dol - Dinan	24,5	01/01/17	4,5%	-1,5	-36,7
	SNCF RESEAU - Eole (Convention RER 4)	3377,3	01/05/19	4,5%	0,53	1790,0
	SNCF RESEAU - Transfert Nantes Etat-Nantes Blottereau	106,2	01/01/14	4,5%	-0,91	-96,6
	SNCF - Réseau - Tranche 2019 des travaux de la création d'une 4ème voie entre Strasbourg et Vendenheim	15,2	courant à terminaison	4,5%	0,62	9,4
	SNCF - Réseau - Aménagement gare de Saint André le Gaz	25,7	01/01/12	4,5%	-0,11	-2,8
	VNF – Recalibrage de la Lys	126,0	01/01/14	4,5%	-0,52	-65,5
	<b>Total 2019</b>	<b>4287,8</b>			<b>0,5</b>	<b>1957,6</b>
Réalisation 2020	Développement des terminaux à conteneur au GPM du Havre	154,5	01/07/18	4,5%	3,29	509,0
	SNCF Réseau – Remise à niveau Lourches Valenciennes	29,0	01/07/16	4,5%	-6,47	-188,0
	SNCF Réseau – Régénération voie Angoulême-Saintes	27,0	01/01/17	4,5%	-1,01	-27,0
	SNCF Réseau – Modernisation de la ligne des Horlogers	50,0	01/01/17	4,5%	-0,74	-37,0
		<b>Total 2020</b>	<b>260,5</b>			<b>1,0</b>
2021 (prévision)	<i>[En attente de la liste des opérations ferroviaires arrêtée pour 2021 compte tenu de la crise sanitaire et de son impact sur la programmation des travaux]</i>					
		<b>Total 2021</b>			<b>Non connu</b>	
2021 (prévision actualisée)	SNCF Réseau - Modernisation Rennes Châteaubriant	40,6	01/01/2016	4,5%	-0,7	-28,4
	SNCF Réseau – Marseille – Aix phase 2	158,0	01/07/2015	4,5%	0,42	66,4
		<b>Total 2021</b>	<b>198,60</b>			<b>0,2</b>
2022 (prévision)	SNCF Réseau – Modernisation Nord d'Orléans	94,0	01/02/2014	4,5%	0,62	58,3
	SNCF Réseau – Nantes Etat - Blottereau	141,0	01/02/2014	4,5%	-0,91	-128,3
	SNCF Réseau – Noeud Ferroviaire Lyonnais Voie L - Lyon	47,5	01/02/2014	4,5%	6,8	323,0

## Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

	Part-Dieu				
	<b>Total 2022</b>	<b>282,49</b>		<b>0,9</b>	<b>252,98</b>

(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.

Pour le mode ferroviaire, la mise à jour de la programmation des travaux a permis d'intégrer deux opérations au titre de l'année 2021 qui n'avaient pu être intégrées dans le PAP 2021 compte tenu de la crise sanitaire. Il s'agit des opérations de modernisation des lignes Rennes-Chateaubriand et Aix-Marseille.

Dans le domaine fluvial, après examen des projets conventionnés en 2021, il n'y a aucune opération d'un montant supérieur à 20 M€ pour lesquelles le bénéfice socio-économique doit être calculé réglementairement.

Dans le domaine portuaire, aucune opération n'est répertoriée en 2021 pour cet indicateur ni en 2022.

### 1.1.2 Intérêt socio-économique des opérations routières

La cible à horizon 2023 est maintenue à la valeur fixée pour la cible 2020 (>3 € / € investi).

La liste des opérations routières entrant dans le périmètre de cet indicateur de 2019 à 2022 est la suivante :

Année	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 €)
2019 (réalisation)	43	RN102	43 – RN102 - Déviation d'Arvant	60,1	40,6	20,3	2,0
	68	RN59	68 – RN59 – Déviation de Châtenois	60	205	49,7	4,1
	67	A351-RN4	A351-RN4 aménagement multimodal	36	9,9	43,9	0,2
	22	RN164	RN164 - section de Rostrenen	61	86,4	87,8	1,0
	60	RN2	RN2 - déviation de Péroy-les-Gombries	26,2	70,1	12,6	5,6
	76	RN1338	accès Sud du Pont Flaubert	205	326,6	93,6	3,5
	<i>Total</i>					738,6	307,9
2020 (réalisation)	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	96	-14	107,7	-0,1
	<i>Total</i>					2 474,0	187,5
2021 (prévision)	22	RN164	Opération d'aménagement à 2x2 voies de la RN164 à Plémet	40	57,3	22,9	2,5
	81	RN88	Sécurisation de la RN 88 entre le giratoire de l'Arquipeyre et le giratoire de l'Hermet	21	68,3	12,7	5,4
	93	A86	Aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1)	95	100,8	102,6	1,0
	<i>Total</i>					226,4	138,2
2021 (prévision actualisée)	22	RN164	Opération d'aménagement à 2x2 voies de la RN164 à Plémet	40	57,3	22,9	2,5
	81	RN88	Sécurisation de la RN 88 entre le giratoire de l'Arquipeyre et le giratoire de l'Hermet	21	68,3	12,7	5,4
	93	A86	Aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1)	95	100,8	102,6	1,0
	38	A480	A480 - Echangeur du Rondeau	84	684	320,0	2,1
	26	RN7	Carrefour des Couleures	27	65	29,9	2,2
		RN2	Contournement d'Avesnes sur Helpe	67,5	219,6	229,3	1,0
	64	RN 134	Bélaïr-Oloron	56,4	22,7	85,6	0,3
<i>Total</i>				390,9	1 217,7	803,0	1,5
2022 (prévision)	Non connu à ce jour (fin des CPER en 2022, pas d'opération a priori initiée en travaux)						

(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 tutélaires 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 socioéconomique.

Suite à la mise en place du plan de relance consécutif à la crise sanitaire liée à la Covid-19, un certain nombre d'opérations ont pu bénéficier d'une accélération de leur calendrier de réalisation dans le cadre des CPER. Ainsi 4 opérations supplémentaires ont été ajoutées en 2021. La prévision 2021 sera donc actualisée à 2,1 (nouvelle valeur médiane sur 7 opérations).

Concernant les prévisions pour 2022, la programmation des CPER arrivant à son terme en fin d'année prochaine, aucune nouvelle opération entrant dans le périmètre de cet indicateur (plus de 20 millions d'euros) n'est à ce jour prévue en travaux au cours de l'année. La priorité sera donnée à la finalisation de celles déjà en cours.

## OBJECTIF

### 2 – Améliorer la qualité des infrastructures de transports

La modernisation des réseaux et des infrastructures de transports terrestres et portuaires constitue un facteur essentiel d'amélioration de l'offre, de fiabilisation et de sécurisation des déplacements de personnes et de transport de marchandises. L'objectif poursuivi est de régénérer et améliorer le service des réseaux ferroviaire et routier et à moderniser l'entretien et l'exploitation des infrastructures fluviales et portuaires à coûts maîtrisés, les situations dégradées du réseau existant entraînant des perturbations dans les déplacements et dans l'acheminement des marchandises.

Deux indicateurs sont utilisés :

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

Deux sous-indicateurs mesurent les opérations de régénération et les opérations d'entretien du réseau ferré.

2.1.1. Coût kilométrique moyen des opérations de régénération : ce sous-indicateur mesure le coût du renouvellement et de la mise aux normes de sécurité des voies hors LGV et aiguillages et hors régénération des autres composants de l'infrastructure (ouvrages d'art, signalisation, caténaires, etc.).

2.1.2. Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien : ce sous-indicateur mesure le coût des missions de surveillance, d'entretien régulier, de réparations, de dépannage et autres mesures nécessaires au fonctionnement du réseau et de l'ensemble des installations techniques.

#### 2.2 État des réseaux routier, ferroviaire et fluvial

Cet indicateur comprend quatre sous-indicateurs concernant l'état des structures de chaussées et des ouvrages d'art du réseau routier national non-concédé, l'état des voies du réseau ferré national et la disponibilité du réseau fluvial.

2.2.1. État des structures de chaussées sur le réseau routier national non concédé : ce sous-indicateur mesure la proportion des chaussées nécessitant un entretien de surface et de structure et est complété par la mesure de la proportion des chaussées nécessitant un entretien structurel uniquement. Il représente l'état du patrimoine routier et donc sa capacité à permettre les déplacements des usagers dans de bonnes conditions.

2.2.2. État des ouvrages d'art sur le réseau routier national non concédé : ce sous-indicateur mesure le pourcentage, en surface, des ouvrages d'art dont l'état est satisfaisant. Il prend en compte à la fois la pérennité de la structure (génie civil) ainsi que celle des équipements de sécurité pour les usagers et les riverains.

2.2.3. État des voies du réseau ferré national : ce sous-indicateur caractérise l'état moyen des voies du réseau ferré national, pour la partie qui supporte l'essentiel du trafic, hors autres composants de l'infrastructure (signalisation, ouvrages d'art, caténaires, etc.).

2.2.4. Taux de disponibilité du réseau principal : ce sous-indicateur mesure l'écart entre le nombre de jours de chômages annoncés et le nombre de jours d'arrêts réels sur ce réseau. Il reflète les efforts de maîtrise des délais d'interruption du réseau fluvial principal par VNF.

Ce sous-indicateur demeure toutefois sensible aux événements météorologiques (crues, gel, étiages) qui peuvent affecter l'utilisation du réseau fluvial.

## INDICATEUR

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

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Coût kilométrique moyen des opérations de régénération	k€ courants par km	1544	1738	1527	1733	1704	< 1305
Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien	k€ courants par km	55,26	54,97	55,82	55,95	57,01	< 54,1

## Précisions méthodologiques

Source des données : SNCF Réseau

## 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.

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.

Le calcul de ce coût (dont l'unité 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.

C'est dans ce contexte que les résultats pour les années 2018 ont été mis à jour (cf. nouvelles données dans « Justification des prévisions et de la cible »).

## 2.1.2 Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien

Cet indicateur est construit 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.

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

## 2.1.1 Coût kilométrique moyen des opérations de régénération

Entre 2020 et 2022, le coût du GOPEQ resterait relativement stable (entre 1738k€ et 1704€). Il devrait toutefois être en augmentation comparé à 2019 (1 544 k€), soit une variation d'environ 10%.

Pour l'année 2019, le coût du GOPEQ actualisé à 1 544 k€, est du même ordre de grandeur que celui inscrit dans le PAP 2021 (1 540 k€).

S'agissant du coût du GOPEQ 2021 de 1 733 k€, la prévision a été actualisée par rapport à celle présentée dans le PAP 2021 (1 527 k€), et qui avait été établie sur la base de la trajectoire financière prévue dans le contrat de performance 2017-2026 de SNCF Réseau. Cette évolution à la hausse s'explique par la prise en compte de divers impacts sur les marchés des « suites rapides » comme la majoration des coûts liés aux kilomètres notifiés aux entreprises (nombre de km notifiés inférieurs aux nombre de km prévus dans les contrats) ou les conditions de réalisation des chantiers (travaux de nuit et contraintes capacitaires).

Quant à la prévision 2022, proche de 1700 K€, elle s'appuie sur une estimation plus fine des impacts sur les marchés des « suites rapides » au regard de la production à réaliser.

## 2.1.2 Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien

Le coût kilométrique moyen des opérations d'entretien comprend le coût du réseau y compris loyers de maintenance sur PPP (GSMR notamment) mais n'inclut pas la convention de services en gare (CSG), qui n'apparaît plus dans les comptes de SNCF Réseau en 2020 à la suite de la filialisation de SNCF Gares & Connexions.

La valeur de la réalisation 2020 reste encore provisoire au moment de la rédaction de ce PAP. Elle sera transmise à l'occasion du RAP 2021.

La prévision 2022 n'intègre pas les écarts d'ores et déjà constatés avec le budget 2021. Par ailleurs, à ce stade les effets de décalage de chantiers liés à la crise sanitaire de la Covid 19 ne sont pas encore pris en compte dans les projections, qui sont donc susceptibles d'évoluer au cours des prochains mois.

## INDICATEUR

### 2.2 – État des réseaux routier, ferroviaire et fluvial

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Etat des structures de chaussées sur le réseau routier national non concédé : proportion des chaussées nécessitant un entretien de surface ou de structure (D à I)	%	46,10	48,9	50	50	50	52
dont proportion des chaussées nécessitant un entretien structurel (G à I)	%	16,75	18,64	19,5	19,5	20,5	22
État des ouvrages d'art sur le réseau routier non concédé	%	88,9	88,6	87,8	87,3	86,5	> 86
État des voies du réseau ferré national	mm	0,90	0,96	1,02	1,02	1,02	< 1,02
Taux de disponibilité du réseau fluvial principal	%	97,52	94,87	98,0	98,0	98,0	98,0

#### Précisions méthodologiques

##### 2.2.1 État des structures de chaussées sur le réseau routier non concédé

**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) » 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 sur 3 années glissantes des tiers relevés chaque année.

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.

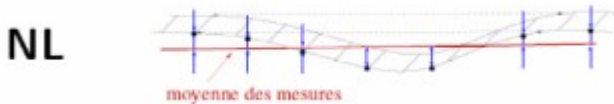
Si cette donnée n'est pas disponible pour un ouvrage sur les trois dernières années il est possible à titre exceptionnel de prendre une donnée datant de 4 ans.

### 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).



### 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 de VNF). Cette différence entre jours de chômage annoncés 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 ».

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

### 2.2.1 État des structures de chaussées sur le réseau routier non concédé

La prévision de l'indicateur 2021 et la cible 2023 sont identiques à la prévision précédente dans l'attente des données de la campagne 2020 nécessaires au calcul de l'indicateur 2021. Les prévisions 2021 tiennent compte de la cinétique de dégradation 2019 et 2018. La prévision 2022 est stable par rapport à 2021.

Les projections à horizon 2023, prévoient désormais que 52% des linéaires de chaussées du réseau routier national non concédé nécessiteront un entretien de surface et de structure (classes d'entretien D à I) dont 22% nécessiteront un entretien structurel (classes d'entretien G à I). La loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée le 24 décembre 2019 prévoit une augmentation du budget d'entretien du réseau routier national non concédé.

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



L'indicateur sur l'état des ouvrages d'art qui reflète la « proportion d'ouvrage en bon état structurel » s'est stabilisé à 88,6 % en 2020 contre 88,9 % en 2019 traduisant les efforts entrepris ces dernières années.

Malgré tout, compte tenu du vieillissement du patrimoine, l'indicateur 2021 avec 87,3 % se situe un peu en dessous de la prévision fixée à 87,8%. Compte tenu du vieillissement du patrimoine, l'indicateur devrait continuer de baisser en 2022 d'environ 0,8 points pour atteindre 86,5 %.

#### 2.2.3 État des voies du réseau ferré national

L'objectif pour les années à venir est de maintenir le niveau global de la géométrie à un niveau stable.

C'est dans cette logique que la cible 2023 est maintenue à 1,02 dans l'attente de la définition des cibles du prochain contrat Etat-SNCF Réseau.

Malgré la récente période de confinement du premier semestre 2020 liée à la crise de la Covid 19, le niveau global du nivellement longitudinal est resté en deçà de l'objectif retenu de 1,02. Durant cette période, les engins de travaux ferroviaires servant au positionnement de la voie et au compactage du ballast sous les traverses n'ont quasiment pas fonctionné.

Au deuxième semestre 2020, le programme d'entretien des voies dit « de bourrage » a été renforcé sans toutefois permettre le rattrapage en totalité du retard, tout comme pour le programme de régénération.

Le ratio de 1,02 pour la fin de l'année 2021 ainsi que pour 2022 est toutefois conservateur du fait de l'inertie d'évolution de cet indicateur.

#### 2.2.4 Taux de disponibilité du réseau fluvial principal

Voies navigables de France (VNF) conduit un programme important de travaux, principalement sur le réseau à grand gabarit, dans le cadre de sa politique de rénovation destinée à assurer la pérennité et à moderniser le réseau des voies navigables. L'indicateur de taux de disponibilité du réseau fluvial traduit l'écart entre le nombre de jours réels de navigation et le nombre de jours théoriques de navigation hors chômage.

Pour 2021 et pour 2022, la prévision du taux de disponibilité reste fixée à 98%, malgré les impacts de la crise sanitaire qui resteront à analyser et malgré la baisse du taux constatée en 2020 à moins de 95%.

Ces objectifs ambitieux s'inscrivent dans un contexte de mise en œuvre du contrat d'objectif et de performance entre l'Etat et VNF adopté début 2021 et du plan de relance dédié au fluvial qui permettent de consacrer des enveloppes record de plus de 300 millions d'euros annuels aux investissements de VNF dont 80% sont dédiés exclusivement à la régénération, à la sécurité et à la modernisation du réseau fluvial afin d'améliorer sa qualité de service et sa disponibilité au bénéfice de ses usagers.

### **OBJECTIF mission**

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

Le suivi des modes complémentaires ou alternatifs à la route, de la part de marché des grands ports maritimes et du contrôle des transports terrestres permet de mesurer les effets de la politique d'équilibre entre les différents modes de transport tout en assurant le suivi du respect de la réglementation européenne des transports routiers.

Trois indicateurs sont utilisés pour mesurer l'atteinte de cet objectif :

##### **3.1 Part modale des transports non routiers**

Cet indicateur permet de mesurer chaque année, le résultat atteint en part modale des transports collectifs (urbains et interurbains) de voyageurs, d'une part, et des transports ferroviaires et fluviaux de marchandises, d'autre part. Il permet également d'apprécier concrètement la réalisation progressive des reports modaux du transport individuel vers le transport collectif de voyageurs et du transport de marchandises de la route vers le fluvial et le ferroviaire, ces modes de transport étant sobres en énergie et peu polluants, conformément aux objectifs de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Dans le cadre du PAP 2020 et des plans de transformation ministériels, cet indicateur s'est enrichi de la mesure de la part modale du vélo dans les trajets domicile-travail comme élément d'appréciation des avancées du Plan Vélo ciblé par le gouvernement comme réforme dite « Objet de la Vie Quotidienne ».

### **3.2 Part de marché des grands ports maritimes**

Dans un contexte de forte concurrence entre les principaux ports européens, la capacité des grands ports maritimes de la métropole à consolider et à développer leurs parts de marché est fondamentale pour l'économie nationale, les échanges extérieurs de la France et la création d'emplois. Au-delà de l'activité portuaire proprement dite, le volume des trafics portuaires a un impact direct sur les choix des modes de transport ainsi que sur le positionnement des zones logistiques et de redistribution, et inversement. Ceci est particulièrement le cas pour les marchandises à forte valeur ajoutée, dont le trafic conteneurisé est l'un des segments les plus dynamiques et concurrentiels.

### **3.3 Contrôle des transports routiers**

Le respect des règles nationales et européennes applicables au secteur du transport routier (80% des échanges de marchandises) a une importance majeure au regard de la sécurité routière, de la protection du patrimoine routier, de la préservation de l'environnement et de la garantie d'une concurrence saine et loyale entre les entreprises.

Deux sous-indicateurs permettent de mesurer l'action de contrôle des transports routiers menée par l'État :

- l'intensité des contrôles des entreprises de transports routiers de marchandises ;
- le nombre de véhicules contrôlés en infraction rapporté au nombre de véhicules contrôlés.

## Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

### INDICATEUR mission

#### 3.1 – Part modale des transports non routiers

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Part modale des transports collectifs dans l'ensemble des transports intérieurs terrestres de voyageurs	%	17,8 (provisoire)	15,4 (estimation)	18,9	16,6	17,8	>19
Part modale du transport ferroviaire dans le transport intérieur terrestre de marchandises	%	9 (provisoire)	8,7 (estimation)	9,6	9,0	9,5	> 9,9
Part modale du transport fluvial dans le transport intérieur terrestre de marchandises	%	2,0 (provisoire)	1,9 (estimation)	2,2	2,0	2,1	> 2,2
Part modale du vélo dans les trajets domicile-travail	%	2,4	2,8 (estimation)	4,2	3,5	4,2	> 5,6

#### Précisions méthodologiques

**Sources des données :** Le bilan annuel des transports (ex-rapport de la Commission des comptes de transports de la nation, CCTN) de 2020 n'étant pas disponible au moment de la rédaction du présent PAP, les séries issues des bulletins statistiques mensuels produits par le service de la donnée et des études statistiques (SDES) du Commissariat général du développement durable (CGDD) ont été utilisées.

Les données manquantes ont fait l'objet d'estimations (notamment pour le transport de voyageurs et la part modale du transport routier dans le transport de marchandises).

Pour l'évaluation de la part modale du vélo dans les trajets domicile-travail, les données reposent sur l'enquête annuelle de recensement de la population de l'INSEE et le résultat sera publié dans le Bilan annuel des transports de 2020. Il est à noter par ailleurs que :

- une révision méthodologique est en cours et sera détaillée dans le Bilan annuel des transports de 2020. Les chiffres indiqués dans le présent PAP correspondent à l'ancienne méthode ;
- pour l'année 2021, le recensement n'a pas eu lieu en raison de la crise sanitaire, la donnée de réalisation ne sera donc pas disponible.

À compter de 2020, le Bilan des transports de l'année N étant publié pendant l'automne de l'année N+1, le rythme de recueil et d'élaboration des données statistiques conduit à la production de chiffres provisoires à la date de publication du rapport annuel de performance de l'année N (RAP N) et du projet annuel de performances de l'année suivante (PAP N+2). Les chiffres définitifs (consolidés) sont fournis et commentés dans le rapport annuel de performance de l'année suivante (RAP N+1).

La part modale du vélo dans les trajets domicile-travail ne bénéficie pas des mêmes sources d'observations que celles permettant d'alimenter l'évaluation des valeurs prévisionnelles des autres parts modales des transports.

**Révision des données :** Le Bilan annuel des transports de 2020 n'est pas encore publié, les données sont issues du rapport provisoire de la CCTN et pourront donner lieu à une révision ultérieure des valeurs dont l'évolution depuis 2019 est produite dans le tableau ci-dessous.

Indicateurs	Réalisation 2019 RAP 2019	Réalisation 2019 PAP 2021	Réalisation 2019 PAP 2022	Réalisation 2020 RAP 2020	Réalisation 2020 PAP 2022
Part modale des transports collectifs dans l'ensemble des transports intérieurs terrestres de voyageurs	18,2 (provisoire)	17,8 (provisoire)	17,8 (provisoire)	15,1 (estimation)	15,4 (estimation)
Part modale du transport ferroviaire dans le transport intérieur terrestre de marchandises	9,0 (provisoire)	8,5 (provisoire)	9,0 (provisoire)	7,9 (estimation)	8,7 (estimation)
Part modale du transport fluvial dans le transport intérieur terrestre de marchandises	2,0 (provisoire)	2,0 (provisoire)	2,0 (provisoire)	1,9 (estimation)	1,9 (estimation)
Part modale du vélo dans les trajets domicile-travail	Sans objet - Nouveauté PAP 2020	2,4 (provisoire)	2,4	3,3 (estimation)	2,8 (estimation)

#### JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Les objectifs de part modale à l'horizon 2028 sont formulés dans la Programmation pluriannuelle de l'énergie qui a été formellement approuvée par décret le 21 avril 2020. Dans ce document, les objectifs de reports modaux sont rédigés comme suit :

- la part modale de la voiture diminue de 5 points entre 2015 et 2028, au profit des modes actifs et des transports collectifs dont la part modale augmente de 3 points,
- la part modale du fret ferroviaire se stabilise et revient en 2028 à son niveau de 2015 (18,1%),
- la part modale du fluvial se maintient à 2,3 % à horizon 2030.

Les parts modales du fret ferroviaire et du fluvial ayant diminué entre 2015 et 2018, ces objectifs impliquent une augmentation de ces parts modales entre 2018 et 2028.

Pour fixer un point intermédiaire pour 2023, une évolution linéaire des parts modales a été supposée entre 2018 et 2028. Les objectifs inscrits pour 2023 sont donc à mi-chemin entre la réalisation 2018 et les objectifs de la Programmation pluriannuelle de l'énergie.

### 3.1.1 Part modale des transports collectifs terrestres dans l'ensemble des transports intérieurs de voyageurs

Le rapport pour l'année 2020 n'est pas encore publié mais les premiers résultats montrent que le transport intérieur de voyageurs (hors aérien) exprimé en voyageurs-kilomètres ferait apparaître une part modale des transports collectifs de voyageurs de 15,4 % en 2020 au lieu de 17,8 % en 2019.

En 2020, fortement impacté par la crise sanitaire, le transport intérieur (en voyageurs-kilomètres) de voyageurs décroît de 27 % par rapport à 2018. Cette diminution est principalement due au transport ferré qui décroît de 43 %, en raison des baisses d'activité durant les confinements successifs. Le transport collectif routier et celui en véhicules particuliers sont également en décroissance (respectivement -23 % et -24%).

Pour l'année 2021, dans l'optique d'un retour progressif à la normale dans la deuxième moitié de l'année, la part modale pourrait atteindre une valeur intermédiaire de 16,6 % en 2021, pour retrouver son niveau d'avant-crise en 2022 soit 17,8 %.

### 3.1.2 et 3.1.3 Parts modales du transport ferroviaire et du transport fluvial dans le transport intérieur terrestre de marchandises

Les données relatives au transport routier de marchandises en 2020 n'étant pas disponibles à la date de la rédaction, celui-ci est estimé à hauteur de 90 % du transport de marchandises (hors oléoducs) en 2020. Au total, le transport de marchandises décroît en 2020 avec une évolution de -2,7 %.

Affectés par la crise sanitaire, les trafics du mode ferroviaire et du mode fluvial connaissent des baisses significatives (respectivement -6,8 % et -11,3 %).

En matière de parts modales, avec l'estimation susmentionnée pour le transport routier, la part modale du fret fluvial se situe à 1,9 % (contre 2 % en 2019) tandis que celle du fret ferroviaire passe de 9 % en 2019 à 8,7 % en 2020.

La part modale du ferroviaire et du fluvial pourraient retrouver leur niveau d'avant-crise dès 2021, à savoir respectivement 9 % et 2 %.

En 2022, dans le prolongement du dynamisme observé sur ces deux modes avant 2020, leurs parts modales devraient continuer à croître pour se retrouver à respectivement 9,5 % et 2,1 %.

### 3.1.4 Part modale du vélo dans les trajets domicile-travail

En 2020, la part des actifs qui se rendent à leur travail en vélo est en augmentation (2,8 % contre 2,4 % en 2019). Néanmoins, la valeur calculée pour 2020 date d'avant le confinement et ne prend pas en compte l'effet de croissance forte du vélo à partir de mai 2020. De fait, la pratique du vélo est sur une tendance positive, notamment avec le plan vélo et mobilités actives, et a été positivement impactée par la crise sanitaire.

Pour les années 2021 et 2022, d'une part il est constaté un retard d'un an par rapport aux objectifs initiaux fixés en 2018, d'autre part le rebond constaté en période de déconfinement devrait permettre une augmentation significative dans les années à venir, les parts modales estimées sont donc décalées d'un an : 3,5 % en 2021 et 4,2 % en 2022.

## INDICATEUR

## 3.2 – Part de marché des grands ports maritimes

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
% du trafic total	%	12,7	11,9	12,6	12,1	12,1	13
% du trafic conteneurisé	%	6,3	5,6	6,3	5,6	5,6	6,5

## Précisions méthodologiques

## Sources

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

– Depuis le PAP 2017, le MTE 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 est 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 comprend désormais vingt-cinq ports étrangers. Malgré l'ajout du port de Sines, les valeurs 2016 et 2017 restent identiques.

- 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 « %trafic total » pour 2018, 2019 et pour la prévision de 2020. L'indicateur « %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 (ports européens auxquels s'ajoutent 7 ports français (Dunkerque, HAROPA (fusionnant les ports du Havre et de 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.

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Comme annoncé dans le RAP 2020, l'année 2020 est marquée par un recul de la part de marché des Grands Ports Maritimes (GPM) qui s'établit à 11,9 % du trafic total des 27 ports européens de référence, en recul de 0,8 point par rapport à 2019.

Ce résultat est la conséquence des bouleversements des marchés maritimes produits par la crise sanitaire de 2020, qui a clairement impacté l'activité des ports maritimes à partir de mars 2020 dans tous les pays.

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).

Ce recul est également constaté pour le second indicateur où la part des trafics de marchandises conteneurisées des 7 GPM métropolitains s'établit de façon définitive à 5,6 % pour 2020. Comme pour le trafic général, ce résultat est lié à la crise sanitaire et aux mouvements sociaux de fin 2019-début 2020. Au total, le tonnage lié aux conteneurs est de 41,1 Mt, en baisse de 13,2 % entre 2020 et 2019 pour les 7 GPM.

Au niveau européen, la crise sanitaire a également impacté les trafics conteneurs, notamment des ports italiens allemands et néerlandais qui ont perdu quelques points de part de marché, situation qui devrait se poursuivre en 2021. Certains ports espagnols et belges ont vu leurs trafics de conteneurs progresser en 2020. Ces progressions expliqueraient en partie les pertes de marché de trafics conteneurs pour les ports français.

De ces réalisations 2020 découlent les prévisions de 2021 et 2022 qui tiennent compte également des prévisions de croissance du PIB de chaque pays concerné publiées par la Commission européenne dans ses traditionnelles

« Prévisions d'été » du 7 juillet 2021. Ainsi, la prévision 2021 actualisée pour le trafic total des GPM progresserait légèrement à 12,1 % de la part de marché par rapport à 11,9 % en 2020. Elle reste stable à 5,6 % de la part de marché pour le trafic conteneurisé, au même niveau que 2020. En 2022, les prévisions sont identiques.

## INDICATEUR

### 3.3 – Contrôle des transports routiers

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Intensité des contrôles des entreprises du transport routier de marchandises	%	9	2	8	4	9	9
Nombre de véhicules de transport routier de marchandises et de voyageurs en infraction rapporté au nombre de véhicules contrôlés en bord de route	%	20	23	19	19	19	19

#### Précisions méthodologiques

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 transport 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.

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

### 3.3.1 Intensité des contrôles des entreprises de transport routier de marchandise

Comme précisé dans le RAP 2020, la réalisation, au regard de la cible d'entreprises françaises à contrôler fixée initialement à 10 % pour 2020 est ramenée à 2 %. Cette baisse résulte de la suspension des contrôles pendant la quasi-totalité de l'année 2020 en raison de la crise sanitaire assortie d'orientations temporaires nouvelles en termes de contrôles. La reprise des contrôles en entreprise n'a pas été possible en 2020 en raison des mesures sanitaires et des difficultés économiques rencontrées par de très nombreuses entreprises. Les agents de contrôle ont été chargés pendant cette période d'accompagner les entreprises en difficulté et de renforcer les contrôles en bord de route.

En 2021, les contrôles en entreprise ont pu reprendre à partir du mois de mai, dans le cadre d'un protocole sanitaire spécifique. Dans ce contexte, la prévision pour 2021 est ramenée à 4 % au lieu de 8 %. Le contrôle en entreprise fait partie des obligations européennes qui sont réparties entre le ministère du travail et le ministère des transports, chacun assurant la moitié des obligations françaises en matière de contrôles des journées de travail des conducteurs du transport routier afin d'établir le rapport biennal à la Commission européenne relatif à l'application de la réglementation sociale européenne. Le ministère du travail et le ministère des transports sont engagés en matière de contrôle dans le

cadre du protocole « Transports routiers », partie au protocole général de coopération entre le ministère chargé du travail et le ministère chargé des transports.

La prévision 2022 s'établit à 9 % retrouvant le niveau de 2019, et s'inscrit dans la cible fixée pour 2023 qui intègre les impacts à moyen terme de la crise sanitaire sur les entreprises du secteur de transport routier et sur les activités de contrôle.

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

S'agissant des contrôles en bord de route et du taux de véhicules en infraction, il est maintenu au niveau prévisionnel de 19% pour 2021 et 2022. La priorité donnée aux contrôles en bord de route pendant la crise sanitaire a permis de maintenir l'activité en dépit des contraintes induites par les mesures sanitaires.

La recherche de véhicules en infraction reste soutenue par l'amélioration du ciblage des véhicules et les contrôles sur les parkings et les quais de chargement et déchargement, permettant de concentrer l'activité des agents de contrôle sur un espace réduit.

Les contrôleurs des transports terrestres sont dotés d'équipements d'assistance aux contrôles performants notamment pour la recherche de fraudes aux appareils électroniques embarqués (tachygraphe, limiteur de vitesse, dispositifs anti-pollution...). Ils ont également été équipés d'outils de verbalisation électronique permettant un gain de temps lors de la verbalisation.

Les véhicules lourds sont par ailleurs équipés, depuis 2019, de tachygraphes de nouvelle génération qui disposent d'un dispositif de géolocalisation. Cet équipement associé au nouvel outil de contrôle des CTT (TACHOSCAN) permet d'affiner l'analyse des données enregistrées par le tachygraphe pour mettre en évidence les fraudes potentielles, de plus en plus complexes et sophistiquées. Cet outil est par ailleurs doté de fonctionnalités visant à répondre aux exigences communautaires en termes de remontées d'informations liées au contrôle technique routier approfondi (CTRA).

De plus, un outil de lecture à distance de ces nouveaux tachygraphes sera prochainement mis en test pour un déploiement national d'ici début 2022. Cet outil participera également à l'amélioration du ciblage des véhicules à contrôler.

La cible 2023 reste toutefois maintenue à 19% en dépit des impacts potentiels de la crise sanitaire sur les contrôles car l'amélioration du ciblage des entreprises et des véhicules à contrôler ainsi que les contrôles sur les quais de chargement / déchargement doivent permettre de soutenir cet objectif.

## OBJECTIF

4 – Améliorer l'efficacité, l'attractivité, la régularité et la qualité des services nationaux de transport conventionnés de voyageurs

## INDICATEUR

### 4.1 – Contribution à l'exploitation ramenée aux trains-kilomètres

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Contribution à l'exploitation ramenée aux trains-kilomètres	€/trains-km	11,6	26,4 (provisoire)	16,7	19,9	16,4	15,9

#### Précisions méthodologiques

La contribution à l'exploitation pour une année donnée correspond à l'écart entre l'ensemble des charges d'exploitation conventionnelles (charges de circulation des trains, charges au sol, charges de maintenance courante des matériels roulants, charges de structure, charges de distribution, charges d'énergie, prestations spécifiques en gares et points d'arrêt, péages d'infrastructure, prestations communes des services en gare et points d'arrêt, locations de matériel roulant, charges de capital liées au matériel roulant) et la somme des produits conventionnels (soit les produits du trafic et les compensations liées à la mise en place de tarifs spécifiques versées notamment par d'autres autorités organisatrices).

Cette contribution à l'exploitation pour les différents exercices conventionnels est ramenée à l'offre réalisée, exprimée en trains-kilomètres.

#### Source des données

La contribution à l'exploitation correspond :

- pour l'exercice 2019, au montant de la contribution d'exploitation définitive arrêtée avec SNCF Voyageurs dans le cadre de la facture relative à l'exécution du service TET pour l'année 2019 (232,7 M€ environ). Le versement d'un premier acompte à cette contribution d'exploitation est intervenu en novembre 2019 (242 M€). Le montant ainsi trop-versé au titre de l'exercice 2019 (9,3 M€) sera intégralement restitué à l'Autorité Organisatrice via une diminution du montant du solde de la Compensation Conventionnelle 2020 et du montant de l'acompte à la Compensation Conventionnelle 2021 à verser à l'Exploitant ;
- pour l'exercice 2020, au montant prévisionnel de la contribution d'exploitation figurant dans le projet de facture transmis par SNCF Voyageurs à l'été 2021 (226,9 M€). En termes d'exécution budgétaire, le versement d'un premier acompte à la contribution d'exploitation est intervenu en 2020 (198,18 M€). Le versement du solde relatif à cette contribution interviendra d'ici à la fin de l'année 2021, après contrôle par l'État du projet de facture transmis par l'entreprise ferroviaire et des justificatifs associés ;
- pour l'exercice 2021, à une première hypothèse de 241,9 M€ qui correspond au montant prévisionnel de contribution d'exploitation à verser pour l'année en application du projet de cinquième avenant à la convention TET relatif à la prolongation de cette convention pour l'année 2021 dans le cas d'une baisse des recettes de 30% pour l'année 2021. Un premier acompte à cette contribution, d'un montant de 199,7 M€, devrait être versé à l'été 2021. Le versement du solde relatif à cette contribution devra intervenir à l'été 2022, après contrôle par l'État du projet de facture de SNCF Voyageurs pour 2021 et des justificatifs associés ;
- pour l'exercice 2022, à une première hypothèse de 235,2 M€, correspondant au montant de la compensation sollicité dans le cadre des travaux d'élaboration de la loi de finances 2022. Le versement de cette compensation sera, comme pour les exercices précédents, échelonné sur les années 2022 et 2023.

L'offre réalisée, exprimée en trains-kilomètres, est déterminée :

- pour les exercices 2019 et 2020, à partir des décomptes définitifs de l'offre réalisée produits par SNCF Voyageurs ;
- pour l'exercice 2021, à partir du décompte provisoire de l'offre réalisée pour les mois de janvier à avril, et d'un travail de projection effectué par SNCF Voyageurs sur les mois de mai à décembre (mai-juin : estimation du plan de transport réalisé sur la base du plan de transport modificatif décidé par l'Autorité Organisatrice, juillet-août : hypothèse d'un maintien de l'intégralité du plan de transport théorique, septembre-décembre : hypothèse d'une baisse de 10% du plan de transport théorique pour tenir compte des effets rémanents de la crise sanitaire) ;
- pour l'exercice 2022, à partir d'une première projection effectuée par SNCF Voyageurs dans le cadre des travaux d'élaboration de la nouvelle convention d'exploitation.

#### JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Pour l'exercice 2019, la valeur définitive de la contribution à l'exploitation ramenée aux trains-km (indicateur 1) est de 11,6 €/trains-km, soit une légère baisse par rapport à la valeur provisoire indiquée dans le PAP 2021 (12,2 €/trains-km). Cette baisse est liée à la diminution du montant de la contribution versée par l'Etat au titre de cet exercice (232,7 M€ environ au lieu d'un montant prévisionnel de 245 M€), qui s'explique notamment par les économies de charges d'exploitation réalisées lors du mouvement social de la fin de l'année 2019 (diminution des péages d'infrastructure, l'exploitant étant par ailleurs à risque sur les recettes non perçues sur cette période).

Pour l'année 2020, la prévision de l'indicateur est actualisée à environ 26,4 €/train-km, assez proche de celle indiquée en début d'année dans le cadre du RAP 2020 (26,3 €/trains-km), contre une prévision de 21,7 €/trains-km dans le cadre du PAP 2021. Cette augmentation modérée par rapport à la valeur provisoire du RAP 2020 s'explique, d'une part, par la prise en compte d'une contribution additionnelle de l'Etat visant à compenser une partie des impacts financiers de la crise sanitaire de la covid-19 (prise en charge à 55% par l'Etat et 45% par SNCF Voyageurs) et, d'autre part, par un plan de transport 2020 légèrement plus élevé qu'envisagé dans le RAP 2020 (ce qui permet de limiter la dégradation de l'indicateur).

Pour rappel, la dégradation importante de cet indicateur par rapport au résultat 2019 s'explique par la réduction importante du plan de transport sur l'année 2020 (mouvement social au mois de janvier puis confinements de mars-mai et de novembre-décembre) et donc par l'augmentation de la contribution visant à compenser l'augmentation du déficit du fait de la crise sanitaire (la fréquentation des TET, et donc les recettes perçues, ayant fortement baissé à partir du mois de mars 2020). Le montant définitif de cet indicateur devrait être arrêté prochainement, après contrôle par l'Etat du projet de facture de SNCF Voyageurs et de ses justificatifs.

Pour l'année 2021, la prévision de l'indicateur est revue à la hausse à 19,9 €/trains-km par rapport au PAP 2021 (16,7€/train-km). La prévision faite à l'occasion du PAP 2021, à l'été 2020, n'intégrait pas les effets persistants de la crise sanitaire sur la fréquentation et sur les recettes des TET. Compte tenu de la poursuite effective de la crise sanitaire depuis le début de l'année 2021 et de la mise en place d'un nouveau confinement en avril dernier, le montant prévisionnel de la contribution d'exploitation susceptible d'être versée par l'Etat pour 2021 pris en compte pour le présent PAP est fixé à 241,9 M€ (montant prévisionnel de contribution d'exploitation à verser pour l'année 2021 en application du projet de cinquième avenant à la convention TET relatif à la prolongation de cette convention pour



l'année 2021 dans le cas d'une baisse des recettes de 30% pour l'année 2021 par rapport à l'année 2019), ce qui augmente la valeur de l'indicateur. L'augmentation de l'indicateur reste relativement contenue du fait d'une baisse du plan de transport prévisionnel, en particulier au premier semestre (adaptation de l'offre à la baisse de la demande permettant de dégager des économies sur les charges d'exploitation et de compenser une partie de la perte de recettes).

Pour l'année 2022, la prévision de l'indicateur est fixée à environ 16,4 €/trains-km au regard d'une première estimation par l'Etat du montant de la contribution d'exploitation à verser pour l'année 2022 et d'une estimation du plan de transport prévisionnel 2022 à date par SNCF Voyageurs. La valeur de cet indicateur devrait toutefois évoluer en fonction des travaux de projection financière du déficit des TET pour l'année 2022 en cours de réalisation par l'Etat et SNCF Voyageurs.

Enfin, pour mémoire, la cible fixée pour l'année 2023 dans le cadre du PAP 2021 est égale à 15,9 € /trains-km. Elle repose sur une hypothèse de maintien du plan de transport théorique de l'année 2020 (périmètre conventionné 2023 considéré, par hypothèse, inchangé[1]) et d'une compensation d'exploitation de 220,2 M€ en 2023.

**[1]** Depuis l'élaboration de la cible 2023 dans le cadre du PAP 2021, des améliorations de l'offre TET ont toutefois été actées. Une liaison TET de nuit entre Paris et Nice a ainsi été redéployée en mai 2021 et une liaison TET de nuit entre Paris et Tarbes sera par ailleurs mise en service à la mi-décembre 2021 (service annuel 2022). Des évolutions d'offre seront également mises en œuvre sur les lignes TET de jour Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon.

## INDICATEUR

### 4.2 – Taux de remplissage

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Taux de remplissage	%	41	48	47	44	42	49

#### Précisions méthodologiques

Le taux de remplissage se calcule :

- pour les prévisions communiquées dans les PAP, comme le rapport entre le nombre total de voyageurs-kilomètres et le nombre total de trains-kilomètres attendus au global sur l'ensemble du périmètre conventionné, divisé par le nombre moyen de places offertes par train (estimé à 500 places/train) ;
- pour les réalisations communiquées dans les RAP, comme la somme du remplissage de chaque ligne TET (rapport entre le nombre de voyageurs-kilomètres et le nombre de trains-kilomètres) divisé par la somme des capacités théoriques de chaque ligne TET (hypothèse de nombre de places disponibles par train adaptée aux spécificités de chaque ligne)

#### Source des données :

Les trains-kilomètres sont déterminés selon les modalités précisées pour l'indicateur 1.1.

Les voyageurs-kilomètres sont établis :

- pour les exercices 2019 et 2020, à partir des décomptes définitifs de la fréquentation produits par SNCF Voyageurs ;
- pour l'exercice 2021, à partir du décompte provisoire de la fréquentation réalisé par SNCF Voyageurs pour les mois de janvier à mai, et d'un travail de projection effectué par l'entreprise sur les mois de juin à décembre.

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La prévision de cet indicateur pour l'année 2021 est revue à la baisse par rapport à l'estimation indiquée dans le cadre du PAP 2021 (44 % contre 47 % prévu initialement). En effet, la poursuite de la crise sanitaire liée à la COVID-19 a fortement impacté la fréquentation des TET sur la première partie de l'année 2021 (mesures de confinement, généralisation du télétravail, etc.). A date, une reprise progressive de la fréquentation est envisagée sur la seconde

partie de l'année 2021. L'offre de train devant revenir quant à elle à un niveau nominal sur cette même période, le taux d'occupation des trains devrait être légèrement plus faible que ce qui pouvait être prévu initialement.

Pour l'exercice 2022, la prévision est établie à 42 %, soit un taux de remplissage légèrement inférieur à celui projeté pour l'année 2021 et 5 points inférieurs à celui constaté en 2019 (taux de remplissage de 47% pour l'année 2019, à périmètre conventionné comparable c'est-à-dire hors lignes normandes transférées à la Région au 1<sup>er</sup> janvier 2020). A date, il est en effet fait l'hypothèse d'une baisse de la fréquentation de 10% en 2022 par rapport à celle constatée en 2019, afin de tenir compte des impacts persistants de la crise sanitaire liée à la COVID-19, sans adaptation du plan de transport nominal (contrairement au 1<sup>er</sup> semestre 2021).

Enfin, pour rappel, un objectif de remplissage de 49 % a été retenu pour la cible 2023. Cette hypothèse d'amélioration du remplissage des trains, établie à l'été 2020 à l'occasion du PAP 2021, repose sur hypothèse optimiste d'amélioration du remplissage des trains de 0,5%/an entre 2021 et 2023 par rapport au remplissage de l'année 2019 (ne tenant pas compte des effets de la crise sanitaire).

## INDICATEUR

### 4.3 – Régularité des services nationaux de transport conventionnés à 5 minutes

(du point de vue de l'usager)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Ponctualité terminus à 5 minutes des trains	%	77,7	69,9	77	74,8	78	80

#### Précisions méthodologiques

La ponctualité terminus est définie comme le pourcentage des trains arrivant avec moins de 5 minutes de retard, pour les trains de jour et pour les trains de nuit. Elle est définie relation par relation et mesurée par l'outil Bréhat de SNCF Voyageurs, toutes causes confondues, sur l'ensemble du périmètre des trains d'équilibre du territoire.

#### Source des données

Pour les exercices 2019 et 2020, les données sont produites à partir des données transmises par SNCF Voyageurs à partir des retards réellement constatés selon la méthodologie précisée plus haut.

Pour l'exercice 2021, la prévision est calculée par l'État en utilisant d'une part les données réelles de régularité fournies par SNCF Voyageurs sur les 4 premiers mois de l'année 2021 et en extrapolant d'autre part, les tendances observées sur l'année 2019 pour les lignes conservées dans le périmètre conventionné en 2020.

La prévision 2022 correspond enfin à une prévision à dire d'expert en fonction d'hypothèses d'amélioration progressive de la régularité prise pour chaque ligne TET, avec des objectifs plus ambitieux sur les lignes d'aménagement du territoire où le matériel roulant a récemment été renouvelé.

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La prévision 2021 pour cet indicateur, établie à 74,8 %, est en hausse par rapport au résultat de l'année 2020 (69,9%) du fait principalement du moindre impact de la crise sanitaire liée à l'épidémie de covid-19 en 2021 par rapport à 2020. En effet, l'année 2020 a tout d'abord été marquée par la mise en place de mesures visant à garantir la sécurité sanitaire des passagers et du personnel à bord, qui ont eu pour conséquence de retarder le départ des trains en gare (respect d'un mètre de distance, filtrages en gare, demande et vérification des attestations de déplacement, etc.). Ensuite, l'immobilisation du matériel roulant pendant de longues semaines lors du 1<sup>er</sup> confinement (mars-mai) et, dans une moindre ampleur, lors du 2<sup>ème</sup> confinement (novembre-décembre) a engendré de nombreuses pannes de locomotives lors de leur remise en service. La baisse du plan de transport et donc l'immobilisation du matériel roulant sur la première partie de l'année 2021 a été, en comparaison, moins importante. Si l'amélioration de la situation sanitaire se confirme sur la deuxième partie de l'année 2021, une amélioration de la régularité est donc attendue sur l'ensemble de l'année.

La prévision 2021 est par ailleurs en baisse par rapport à la prévision 2021 effectuée à l'occasion du PAP 2021 (77%). Cette projection, effectuée à l'été 2020, n'intégrait pas, en effet, les impacts négatifs du prolongement de la crise sanitaire sur la régularité des trains observés sur le début de l'année 2021.

La régularité moyenne de chacune des lignes du périmètre conventionné sur les mois de janvier à avril 2021 est précisée à titre indicatif dans le tableau ci-après :

**Régularité à 5 minutes des TET de jour de janvier à avril 2021**

<b>Lignes structurantes</b>	PARIS - LIMOGES - TOULOUSE	77,4%
	PARIS - CLERMONT-FERRAND	78,5%
	BORDEAUX - MARSEILLE	61,7%
<b>Lignes d'aménagement du territoire et lignes de desserte fine</b>	NANTES - BORDEAUX	86,4%
	NANTES - LYON	75,5%
	TOULOUSE-HENDAYE	84,3%
	CLERMONT - BEZIERS (AUBRAC)	91,0%
	CLERMONT – SAINT-MARTIN-SAIL-LES-BAINS	84,1%

Lignes de nuit	PARIS - TOULOUSE - CERBERE / RODEZ - ALBI / LATOUR DE CAROL	87,4%
	PARIS - BRIANÇON	59,5%

Pour rappel, un objectif de régularité au terminus à 5 minutes de 80%, considéré comme ambitieux au regard des résultats observés ces dernières années, a été fixé pour l'année 2023 dans le cadre du PAP 2021. Cet objectif repose sur une hypothèse d'amélioration globale de la régularité des lignes de plus de 1%/an entre 2019 et 2023. Celle-ci a été estimée à dire d'expert en fonction d'hypothèses d'amélioration progressive de la régularité prise pour chaque ligne TET, avec des objectifs plus ambitieux sur les lignes d'aménagement du territoire où le matériel roulant a été intégralement renouvelé en 2018 et 2019. Pour rappel, les causes d'irrégularité liées à l'exploitant représentent seulement un tiers des causes d'irrégularité actuelles.

En cohérence avec la méthode retenue pour fixer la cible 2023, un objectif de régularité au terminus à 5 minutes de 78 % est donc fixé pour l'année 2022.

## INDICATEUR

### 4.4 – Pourcentage de trains supprimés

(du point de vue de l'usager)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Pourcentage de trains supprimés	%	2,0	2,5	1,6	1,7	1,6	1,6

#### Précisions méthodologiques

Les défaillances de matériel roulant sont une des premières causes de suppression de trains, mettant ainsi en exergue la moyenne d'âge élevée des matériels roulants affectés à l'exploitation des lignes TET structurantes et des lignes de nuit. Le plan pluriannuel d'investissement ainsi que le programme de renouvellement du matériel roulant des lignes TET vise à limiter ces défaillances. D'autres incidents peuvent conduire à la suppression de trains, comme les intempéries (arbres tombés sur les voies, vent fort, givre, etc.) ou les accidents de personne.

L'indicateur est calculé pour une année en faisant le rapport du nombre de trains supprimés avec le nombre total de trains ayant circulé sur l'année. Il n'intègre pas les trains déprogrammés, c'est-à-dire les trains supprimés avant 17h la veille du départ selon la terminaison de SNCF Voyageurs.

A partir du PAP 2022, afin d'améliorer la fiabilité de cet indicateur, l'ensemble des trains ayant circulé sont pris en compte pour le calcul de l'indicateur (auparavant, certains trains dits « neutralisés », c'est-à-dire n'ayant pas circulé pour une cause en générale jugée comme externe à l'opérateur, étaient écartés des données brutes transmises par celui-ci). Cela conduit à une actualisation de la réalisation 2019 (2%) de cet indicateur par rapport à la valeur communiquée dans le cadre du PAP 2021 (1,41 %).

#### Source des données :

Les valeurs de l'indicateur pour les exercices 2019 et 2020 ont été établies à partir des données réelles transmises par SNCF Voyageurs.

La prévision 2021 correspond à une prévision à dire d'expert en extrapolant les résultats des premiers mois de l'année 2021 en fonction des tendances observées sur les années 2019 et 2020 (à iso-périmètre conventionné).

La prévision 2022 correspond enfin à une prévision à dire d'expert en fonction d'hypothèses de diminution progressive de la part du nombre de trains supprimés, prise pour chaque ligne TET, avec des objectifs plus ambitieux sur les lignes d'aménagement du territoire où le matériel roulant a récemment été renouvelé.

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La prévision 2021 pour cet indicateur est établie à 1,7 %, soit une amélioration de 0,8 point attendue par rapport au résultat de l'année 2020 (2,5%). Il est en effet attendu un impact plus faible de la crise sanitaire liée à l'épidémie de covid-19 sur les suppressions de train pour l'année 2021 par rapport à 2020. L'immobilisation du matériel roulant pendant de longues semaines en 2020 avait engendré de nombreuses pannes de locomotives lors de leur remise en service et donc de nombreuses suppressions de train. La baisse du plan de transport et donc l'immobilisation du matériel roulant sur la première partie de l'année 2021 a été, en comparaison, nettement moins importante. Il est par ailleurs fait l'hypothèse d'une poursuite de l'amélioration de la situation sanitaire sur la deuxième partie de l'année 2021, et donc d'une amélioration là encore par rapport à l'année 2020, mais aussi par rapport à l'année 2019 (dont la fin d'année avait été marquée par des mouvements sociaux ayant fortement impacté les suppressions de trains).

La prévision 2021 (1,7%) est en très légère hausse par rapport à la prévision effectuée à l'occasion du PAP 2021 (1,6%), à l'été 2020, pour tenir compte des effets du prolongement de la crise sanitaire sur le début de l'année 2021 et de ses impacts sur la circulation des trains (non intégrés à la projection effectuée dans le cadre du PAP 2021).

A titre indicatif, le pourcentage de trains supprimés pour chacune des lignes du périmètre conventionné sur les mois de janvier à avril 2021 est précisé à titre indicatif dans le tableau ci-après :

Pourcentage de trains supprimés de janvier à avril 2021

Lignes structurantes	PARIS - LIMOGES - TOULOUSE	0,9%
	PARIS - CLERMONT-FERRAND	0,7%
	BORDEAUX - MARSEILLE	1,2%
Lignes d'aménagement du territoire et lignes de desserte fine	NANTES - BORDEAUX	1,8%
	NANTES - LYON	1,6%
	TOULOUSE-HENDAYE	1,9%
	CLERMONT - BEZIERS (AUBRAC)	0,5%
Lignes de nuit	CLERMONT – SAINT-MARTIN-SAIL-LES-BAINS	0,0%
	PARIS - TOULOUSE - CERBERE / RODEZ - ALBI / LATOUR DE CAROL	10,6%
	PARIS - BRIANÇON	3,0%

Pour rappel, pour l'année 2023, la cible a été fixée dans le cadre du PAP 2021 pour cet indicateur à 1,6%. L'hypothèse retenue est une stabilité globale de l'indicateur rapport aux derniers exercices (à périmètre comparable). D'une part, celle-ci repose sur une stabilité du pourcentage de trains supprimés pour des causes liées au matériel roulant. En effet, l'amélioration de la situation constatée sur les lignes d'aménagement du territoire où le matériel roulant a été intégralement renouvelé en 2018 et 2019, est compensée par une dégradation progressive de la situation sur les autres lignes du fait de l'ancienneté du matériel roulant, en particulier sur les lignes structurantes. D'autre part, elle repose sur une stabilité du pourcentage de trains supprimés pour des causes externes à l'opérateur (intempéries, accidents de voyageurs, actes de malveillance, problème d'infrastructure, etc.).

En cohérence avec l'objectif cible 2023, un objectif de 1,6% de trains supprimés est fixé pour l'année 2022.

## INDICATEUR

### 4.5 – Pourcentage de trains en grand retard (>30 minutes)

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Pourcentage de trains en grand retard (>30 minutes)	%	6,1	10,2	7,7	8,4	7,7	7,7

#### Précisions méthodologiques

L'indicateur « Pourcentage de trains en grand retard (>30 minutes) » est introduit à partir de l'année 2020. Il correspond au rapport entre le nombre de trains en grand retard au terminus (c'est-à-dire avec un retard supérieur à 30 minutes) et le nombre total de trains ayant circulé sur l'année.

A partir du PAP 2022, afin d'améliorer la fiabilité de cet indicateur, l'ensemble des trains ayant circulé sont pris en compte pour le calcul de l'indicateur (auparavant, certains trains dits « neutralisés », c'est-à-dire n'ayant pas circulé pour une cause en générale jugée comme externe à l'opérateur, étaient écartés des données brutes transmises par celui-ci). Cela conduit à une actualisation de la réalisation 2019 (6,1%) de cet indicateur par rapport à la valeur communiquée dans le cadre du PAP 2021 (5,56 %).

#### Source des données :

Les valeurs de l'indicateur pour les exercices 2019 et 2020 ont été établies à partir des données réelles transmises par SNCF Voyageurs.

La prévision 2021 correspond à une prévision à dire d'expert en extrapolant les résultats des premiers mois de l'année 2021 en fonction des tendances observées sur les années 2019 et 2020 (à iso-périmètre conventionné).

La prévision 2022 correspond enfin à une prévision à dire d'expert en fonction d'hypothèses de diminution progressive de la part du nombre de trains en grand retard, prise pour chaque ligne TET, avec des objectifs plus ambitieux sur les lignes d'aménagement du territoire où le matériel roulant a récemment été renouvelé.

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La prévision 2021 pour cet indicateur est établie à 8,4 %, soit en baisse par rapport au résultat de l'année 2020 (10,2%) du fait principalement du moindre impact de la crise sanitaire liée à l'épidémie de la covid-19 attendu en 2021 par rapport à 2020. La mise en place de mesures visant à garantir la sécurité sanitaire des voyageurs et du personnel à bord, ont eu pour conséquence de retarder le départ des trains en gare, et donc l'accumulation de minutes de retard tout au long du parcours pour s'adapter aux autres circulations ferroviaires. De plus, de nombreuses limitations temporaires de vitesse ont été mises en place par le gestionnaire d'infrastructure après la première période de confinement, notamment sur la Transversale Sud, ce qui a occasionné de nombreux retards. La baisse du plan de transport et donc l'immobilisation du matériel roulant sur la première partie de l'année 2021 a été, en comparaison, moins importante. Les limitations temporaires de vitesse imposées par le gestionnaire d'infrastructure ont été également moins nombreuses, notamment sur la ligne TET Bordeaux-Marseille. Si l'amélioration de la situation sanitaire se confirme sur la deuxième partie de l'année 2021, une diminution du taux de grands retards est attendue pour 2021 (8,4%) par rapport à 2020 (10,2%). Il est toutefois en légère hausse par rapport à 2019, en raisonnant à périmètre conventionné comparable (la valeur de l'indicateur pour l'année 2019 est en effet de 8,0% à iso-périmètre conventionné, c'est-à-dire, en ne prenant pas en compte dans le calcul de l'indicateur les lignes TET reprises par la Région Normandie au 1er janvier 2020) du fait des effets persistants de la crise sanitaire en 2021, notamment avec la période de confinement du mois d'avril 2021.

La prévision 2021 est par ailleurs en hausse par rapport à la prévision 2021 effectuée à l'occasion du PAP 2021 (7,7%), à l'été 2020, du fait du prolongement de la crise sanitaire depuis le début de l'année 2021 et de ses impacts sur la part de trains en grands retard qui n'était pas projeté initialement.

A titre indicatif, le pourcentage de trains en grand retard pour chacune des lignes du périmètre conventionné sur les mois de janvier à avril 2021 est précisé à titre indicatif dans le tableau ci-après :

Pourcentage de trains en grand retard (&gt;30 minutes) de janvier à avril 2021

<b>Lignes structurantes</b>	PARIS - LIMOGES - TOULOUSE	9,0%
	PARIS - CLERMONT-FERRAND	6,6%
	BORDEAUX - MARSEILLE	14,7%
<b>Lignes d'aménagement du territoire et lignes de desserte fine</b>	NANTES - BORDEAUX	2,3%
	NANTES - LYON	9,6%
	TOULOUSE-HENDAYE	6,2%
	CLERMONT - BEZIERS (AUBRAC)	1,2%
	CLERMONT – SAINT-MARTIN-SAIL-LES-BAINS	4,5%
<b>Lignes de nuit</b>	PARIS - TOULOUSE - CERBERE / RODEZ - ALBI / LATOUR DE CAROL	4,5%
	PARIS - BRIANÇON	14,0%

Pour rappel, il a été fait l'hypothèse pour la mise au point de la cible 2023 dans le cadre du PAP 2021 d'une stabilité globale de cet indicateur par rapport aux derniers exercices (à périmètre comparable), au regard de l'hétérogénéité de l'ancienneté du matériel roulant sur les lignes du périmètre conventionné, et du pourcentage de trains en grand retard pour des causes externes à l'opérateur. La cible 2023 a ainsi été fixée à 7,7 % de trains en grand retard.

Enfin, en cohérence avec cet objectif cible, un objectif de 7,7 % de trains en grand retard est fixé pour 2022.

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

## 2022 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

## 2022 / 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 pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022
01 – Routes - Développement	0	0	0	0	1 004 607 333
04 – Routes - Entretien	207 414 618	54 005 951	5 657 708	267 078 277	581 000 000
41 – Ferroviaire	0	0	2 563 091 166	2 563 091 166	506 500 000
42 – Voies navigables	248 201 520	0	0	248 201 520	1 400 000
43 – Ports	400 000	0	99 459 204	99 859 204	93 550 000
44 – Transports collectifs	0	0	324 600 000	324 600 000	298 300 000
45 – Transports combinés	0	0	177 714 472	177 714 472	145 000 000
47 – Fonctions support	47 381 276	0	0	47 381 276	1 850 000
50 – Transport routier	3 237 950	0	2 266 109	5 504 059	400 000
51 – Sécurité ferroviaire	0	0	0	0	45 000 000
52 – Transport aérien	4 007 600	1 965 000	55 344 590	61 317 190	0
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>510 642 964</b>	<b>55 970 951</b>	<b>3 228 133 249</b>	<b>3 794 747 164</b>	<b>2 677 607 333</b>

## 2022 / 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 pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022
01 – Routes - Développement	0	0	0	0	647 283 676
04 – Routes - Entretien	217 821 820	59 405 951	5 657 708	282 885 479	610 500 000
41 – Ferroviaire	0	0	2 564 241 166	2 564 241 166	441 331 000
42 – Voies navigables	248 201 520	0	0	248 201 520	3 000 000
43 – Ports	400 000	0	99 459 204	99 859 204	87 423 400
44 – Transports collectifs	0	0	316 370 000	316 370 000	391 682 500
45 – Transports combinés	0	0	182 714 472	182 714 472	145 000 000
47 – Fonctions support	47 370 165	0	0	47 370 165	1 850 000
50 – Transport routier	3 704 950	0	2 266 109	5 971 059	400 000
51 – Sécurité ferroviaire	0	0	0	0	45 000 000
52 – Transport aérien	4 181 600	10 431 000	77 338 000	91 950 600	0
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>521 680 055</b>	<b>69 836 951</b>	<b>3 248 046 659</b>	<b>3 839 563 665</b>	<b>2 373 470 576</b>

## 2021 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)

## 2021 / 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 pour 2021	FdC et AdP prévus en 2021
01 – Routes - Développement	0	0	0	0	708 200 000
04 – Routes - Entretien	203 210 237	67 410 302	6 075 859	276 696 398	558 120 000
41 – Ferroviaire	0	0	2 467 251 905	2 467 251 905	436 700 000
42 – Voies navigables	248 234 633	0	0	248 234 633	2 800 000
43 – Ports	400 000	0	99 459 204	99 859 204	43 750 000
44 – Transports collectifs	0	0	514 600 000	514 600 000	309 800 000
45 – Transports combinés	0	0	202 714 472	202 714 472	0
47 – Fonctions support	41 097 167	0	0	41 097 167	1 850 000
50 – Transport routier	1 300 000	2 375 722	1 966 109	5 641 831	600 000
51 – Sécurité ferroviaire	0	0	0	0	45 000 000
52 – Transport aérien	4 364 838	1 550 000	56 987 625	62 902 463	0
<b>Total</b>	<b>498 606 875</b>	<b>71 336 024</b>	<b>3 349 055 174</b>	<b>3 918 998 073</b>	<b>2 106 820 000</b>

## 2021 / 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 pour 2021	FdC et AdP prévus en 2021
01 – Routes - Développement	0	0	0	0	721 270 000
04 – Routes - Entretien	203 899 319	72 910 302	6 075 859	282 885 480	573 120 000
41 – Ferroviaire	0	0	2 466 001 905	2 466 001 905	449 020 000
42 – Voies navigables	248 234 633	0	0	248 234 633	2 800 000
43 – Ports	400 000	0	99 459 204	99 859 204	42 750 000
44 – Transports collectifs	0	0	314 600 000	314 600 000	314 030 000
45 – Transports combinés	0	0	197 714 472	197 714 472	0
47 – Fonctions support	41 097 167	0	0	41 097 167	1 850 000
50 – Transport routier	1 300 000	2 375 722	1 966 109	5 641 831	900 000
51 – Sécurité ferroviaire	0	0	0	0	45 000 000
52 – Transport aérien	4 954 000	11 478 290	24 440 625	40 872 915	0
<b>Total</b>	<b>499 885 119</b>	<b>86 764 314</b>	<b>3 110 258 174</b>	<b>3 696 907 607</b>	<b>2 150 740 000</b>



## Infrastructures et services de transports

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

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre ou catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2021	Demandées pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022	Ouverts en LFI pour 2021	Demandés pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	498 606 875	510 642 964	21 850 000	499 885 119	521 680 055	22 350 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	225 772 242	235 241 444	21 850 000	227 050 486	246 278 535	22 350 000
Subventions pour charges de service public	272 834 633	275 401 520	0	272 834 633	275 401 520	0
Titre 5 – Dépenses d'investissement	71 336 024	55 970 951	1 567 407 333	86 764 314	69 836 951	1 231 981 807
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	71 336 024	55 970 951	1 567 407 333	86 764 314	69 836 951	1 231 981 807
Titre 6 – Dépenses d'intervention	3 349 055 174	3 228 133 249	1 088 350 000	3 110 258 174	3 248 046 659	1 119 138 769
Transferts aux entreprises	3 338 746 370	3 217 942 596	1 088 350 000	3 099 949 370	3 237 856 006	1 110 436 900
Transferts aux collectivités territoriales	7 825 859	7 407 708	0	7 825 859	7 407 708	8 701 869
Transferts aux autres collectivités	2 482 945	2 782 945	0	2 482 945	2 782 945	0
<b>Total</b>	<b>3 918 998 073</b>	<b>3 794 747 164</b>	<b>2 677 607 333</b>	<b>3 696 907 607</b>	<b>3 839 563 665</b>	<b>2 373 470 576</b>

## 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.

Les chiffrages présentés pour 2022 ont été réalisés sur la base des seules mesures votées avant le dépôt du projet de loi de finances pour 2022. L'impact des dispositions fiscales de ce dernier sur les recettes 2022 est, pour sa part, présenté dans les tomes I et II de l'annexe « Évaluation des Voies et Moyens ».

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 »). Par ailleurs, afin d'assurer une comparabilité d'une année sur l'autre, lorsqu'une dépense fiscale est non chiffrable (« nc ») en 2022, le montant pris en compte dans le total 2022 correspond au dernier chiffrage connu (montant 2021 ou 2020); si aucun montant n'est connu, la valeur nulle est retenue dans le total. 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 (23)**

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffrage 2020	Chiffrage 2021	Chiffrage 2022
800221	<b>Tarif réduit (remboursement) pour le gazole utilisé comme carburant par les véhicules routiers de transport de marchandises d'au moins 7,5 tonnes</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2020 : 29883 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>	1 510	1 408	1 408
820204	<b>Tarif réduit pour l'électricité consommée par les transports collectifs ferroviaires et routiers (train, métro, tramway, câble, autobus hybride rechargeable et électrique, trolleybus)</b> Taxe intérieure de consommation sur la fourniture d'électricité <i>Bénéficiaires 2020 : (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>	158	200	230
800222	<b>Tarif réduit (remboursement) pour le gazole utilisé comme carburant des véhicules de transport public collectif de voyageurs</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2020 : 2597 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>	200	197	220
800220	<b>Tarif réduit (remboursement) pour les carburants utilisés par les taxis</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2020 : 30131 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>	61	49	61
800117	<b>Exonération pour les produits énergétiques utilisés comme carburant ou combustible pour la navigation sur les eaux intérieures autre que la navigation de plaisance privée</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2020 : (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 : 2019 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 265 bis 1</i>	40	42	44

## 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 2020	Chiffrage 2021	Chiffrage 2022
e				
800119	<p><b>Exonération 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</b></p> <p>Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques</p> <p><i>Bénéficiaires 2020 : (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>	18	20	22
820205	<p><b>Tarif réduit pour la consommation d'électricité consommée par les exploitants d'aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, dont la consommation totale d'électricité est supérieure à 222 wattheures par euro de valeur ajoutée, pour les besoins de cette exploitation</b></p> <p>Taxe intérieure de consommation sur la fourniture d'électricité</p> <p><i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Ordre de grandeur - Création : 2018 - 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>	4	4	4
800214	<p><b>Tarif réduit pour le carburant ED95, carburant diesel comportant entre 90 % et 95 % d'éthanol</b></p> <p>Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques</p> <p><i>Bénéficiaires 2020 : (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>	1	1	1
800224	<p><b>Tarif réduit (remboursement) pour la gazole utilisé dans les massifs montagneux pour le damage des pistes et le déneigement des voies ouvertes à la circulation publique</b></p> <p>Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques</p> <p><i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2019 - Dernière modification : 2021 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 265 octies A</i></p>	-	-	-
800225	<p><b>Tarif réduit pour le gazole utilisé pour le transport ferroviaire de personnes ou de marchandises sur le réseau ferré national</b></p> <p>Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques</p> <p><i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2019 - Dernière modification : 2021 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 265 octies B</i></p>	-	-	-
930101	<p><b>Exonération de la taxe à l'essieu sur les véhicules lourds des véhicules utilisés par les services publics et les organismes assurant une mission d'intérêt général pour la défense nationale, la protection civile, la lutte contre les incendies, les secours, le maintien de l'ordre et l'entretien des voies de circulation</b></p> <p>Taxe à l'essieu sur les véhicules lourds</p> <p><i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises et ménages - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 1010 nonies – IV – 1° et 2°</i></p>	-	-	nc
930102	<p><b>Exonération de la taxe à l'essieu sur les véhicules lourds des véhicules de collection</b></p> <p>Taxe à l'essieu sur les véhicules lourds</p> <p><i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises et ménages - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 1010 nonies – IV – 5°</i></p>	-	-	nc
930103	<p><b>Exonération de la taxe à l'essieu sur les véhicules lourds des véhicules utilisés pour les besoins des jeux et manèges forains, des cirques, des centres équestres et des récoltes agricoles</b></p> <p>Taxe à l'essieu sur les véhicules lourds</p> <p><i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises et ménages - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 1010 nonies – IV – 6° à 9°</i></p>	-	-	nc
940102	<p><b>Exonération de taxe sur la masse en ordre de marche sur les véhicules de tourisme pour les véhicules dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité, l'hydrogène ou une combinaison des deux</b></p> <p>Taxe sur la masse en ordre de marche sur les véhicules de tourisme</p> <p><i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises et ménages - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense</i></p>	-	-	nc

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffrage 2020	Chiffrage 2021	Chiffrage 2022
	<i>fiscale non bornée - code général des impôts : Article 1012 ter A-V-1°</i>			
940103	<b>Exonération de taxe sur la masse en ordre de marche sur les véhicules de tourisme pour les véhicules hybrides électriques présentant une autonomie en mode tout électrique supérieure à 50 km</b> Taxe sur la masse en ordre de marche sur les véhicules de tourisme <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises et menages - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : Article 1012 ter A-V-2°</i>	-	-	nc
940202	<b>Réduction de la masse en ordre de marche, prise en compte dans le tarif de la taxe, à hauteur de 400 kg pour les véhicules comportant au moins huit places assises dont disposent les personnes morales</b> Taxe sur la masse en ordre de marche sur les véhicules de tourisme <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : Article 1012 ter A-IV-2°</i>	-	-	ε
940203	<b>Minoration du montant de la taxe sur la masse en ordre de marche sur les véhicules de tourisme de manière à ce que, cumulé avec le malus CO2, il n'excède pas le montant maximal dudit malus</b> Taxe sur la masse en ordre de marche sur les véhicules de tourisme <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : Article 1012 ter A-VI</i>	-	-	nc
970106	<b>Plafonnement à 50 % du prix des véhicules</b> Malus CO2 sur les véhicules de tourisme <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises et menages - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : Article 1012 ter-II-C°</i>	-	-	nc
800118	<b>Exonération pour divers gaz (gaz de houille, gaz à l'eau, gaz pauvre et gaz similaires)</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2016 - Dernière modification : 2019 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 266 quinquies-7</i>	nc	nc	nc
820207	<b>Tarif réduit pour l'électricité directement fournie, lors de leur stationnement à quai dans les ports, aux navires de pêche, aux navires des autorités publiques et aux navires utilisés à des fins commerciales</b> Taxe intérieure de consommation sur la fourniture d'électricité <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2019 - Dernière modification : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 266 quinquies C 8-C-h</i>	-	nc	nc
970105	<b>Réduction des émissions, ou de la puissance administrative, prises en compte dans le barème du malus à hauteur de 80 grammes par kilomètre, ou de 4 CV, pour les véhicules comportant au moins 8 places assises dont disposent les personnes morales</b> Malus CO2 sur les véhicules de tourisme <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 1012 ter - IV - 3°</i>	-	nc	nc
230510	<b>Exonération des plus-values de cession de bateaux affectés au transport fluvial de marchandises</b> Dispositions communes à l'impôt sur le revenu (bénéfices industriels et commerciaux) et à l'impôt sur les sociétés <i>Bénéficiaires 2020 : (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>	ε	ε	ε
800209	<b>Tarif réduit (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...)</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2007 - Dernière modification : 2019 - Dernière incidence budgétaire : 2022 - Fin du fait générateur : 2021 - code des douanes : 265 B-1 (troisième alinéa)</i>	0	0	0

## 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 2020	Chiffrage 2021	Chiffrage 2022
<b>Total</b>	<b>1 992</b>	<b>1 921</b>	<b>1 990</b>

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

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière subsidiaire	Chiffrage 2020	Chiffrage 2021	Chiffrage 2022
120113 <b>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</b> Traitements, salaires, pensions et rentes viagères <i>Bénéficiaires 2020 : (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 : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 81-19° ter</i>	160	160	nc
<b>Total</b>	<b>160</b>	<b>160</b>	<b>160</b>

## JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

## ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

## ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 – Routes - Développement	0	0	0	0	0	0
04 – Routes - Entretien	0	267 078 277	267 078 277	0	282 885 479	282 885 479
41 – Ferroviaire	0	2 563 091 166	2 563 091 166	0	2 564 241 166	2 564 241 166
42 – Voies navigables	0	248 201 520	248 201 520	0	248 201 520	248 201 520
43 – Ports	0	99 859 204	99 859 204	0	99 859 204	99 859 204
44 – Transports collectifs	0	324 600 000	324 600 000	0	316 370 000	316 370 000
45 – Transports combinés	0	177 714 472	177 714 472	0	182 714 472	182 714 472
47 – Fonctions support	0	47 381 276	47 381 276	0	47 370 165	47 370 165
50 – Transport routier	0	5 504 059	5 504 059	0	5 971 059	5 971 059
51 – Sécurité ferroviaire	0	0	0	0	0	0
52 – Transport aérien	0	61 317 190	61 317 190	0	91 950 600	91 950 600
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>3 794 747 164</b>	<b>3 794 747 164</b>	<b>0</b>	<b>3 839 563 665</b>	<b>3 839 563 665</b>

## ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME

## TRANSFERTS EN CRÉDITS

	Prog Source / Cible	T2 Hors Cas pensions	T2 CAS pensions	Total T2	AE Hors T2	CP Hors T2	Total AE	Total CP
Transferts entrants								
Transferts sortants					-33 113	-33 113	-33 113	-33 113
Compensation financière de VNF au bénéfice de l'EP local Epidor couvrant 1 ETP	► 119				-33 113	-33 113	-33 113	-33 113

---

**Infrastructures et services de transports**


---

Programme n° 203 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

**TRANSFERTS EN ETPT**

	Prog Source / Cible	ETPT ministériels	ETPT hors État
Transferts entrants			
Transferts sortants			-1,00
Compensation financière de VNF au bénéfice de l'EP local Epidor couvrant 1 ETP	► 119		-1,00

33 k€ en AE/CP sont transférés du P203 au programme 119 « Concours financiers aux collectivités territoriales et à leurs groupements » pour la poursuite du transfert du domaine public fluvial jusqu'alors géré par Voies navigables de France (VNF) au bénéfice de l'établissement public local Interdépartemental de Dordogne (Epidor). Cette compensation financière correspond au transfert d'un ETPT et doit être versée à Epidor sur la base de l'article 6 de la loi n° 2012-77 du 24 janvier 2012 relative à Voies navigables de France. Cet article prévoit l'application de la loi LRL n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales (notamment l'article 104) aux transferts de services de VNF.

## DÉPENSES PLURIANNUELLES

### MARCHÉS DE PARTENARIAT

#### 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 de Bouygues Travaux Publics, Bouygues Travaux Publics Région France, DTP Terrassement, Bouygues Énergies & Services, Colas Midi Méditerranée, Spie Batignolles, Egis Projects, Egis Investment Partners, CDC Infrastructure, Meridiam Infrastructure Finance II.

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 en charge 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. Une grande partie des aménagements de surface a été remise aux collectivités territoriales. Les travaux d'insertion urbaine vont encore se poursuivre en 2020. Ces travaux vont également permettre une meilleure isolation des façades à proximité de la L2 Nord et une insertion paysagère de l'infrastructure.

Trois types de coût composent le contrat :

**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.

(en millions d'euros)

AE CP	2019 et années précédentes	2020	2021	2022	2023	2024 et années suivantes	Total
Investissement	232,30	0,00	66,00	0,00	0,00	0,00	<b>298,30</b>
	27,50	6,00	5,70	73,50	4,80	165,80	<b>283,30</b>
Fonctionnement	19,80	9,20	10,10	10,50	12,60	390,80	<b>453,00</b>
	19,80	9,20	10,10	10,70	12,60	390,80	<b>453,20</b>
Financement	30,30	12,70	12,70	12,40	11,30	147,10	<b>226,50</b>
	30,30	12,70	12,70	12,40	11,30	147,10	<b>226,50</b>

L'échéancier ci-dessus a été mis à jour en tenant compte de l'évolution des indices.

Les dépenses pour 2020 et les années antérieures ont été différentes des prévisions du fait du retard constaté pour la mise à disposition de la L2 Est, la mise à disposition de la L2 Nord, de l'évolution favorable à l'Etat des indices permettant le calcul du montant indexé des concours publics, de la commande de prestations complémentaires non comprises dans le prix du contrat de partenariat initial (dépenses d'investissement), et d'une estimation initiale des coûts de fonctionnement supérieure à ce qui a été constaté.

#### 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 de DV Construction SA, Exprim SAS et les fonds d'investissement FIDEPPP et DIF, 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 (Tréguieux) le 14 mai 2012.

Par un jugement du 6 novembre 2014, le tribunal administratif de Cergy-Pontoise a considéré 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 le ministère le 6 janvier 2015.

Par un jugement en date 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.

En application de la loi n°2019-816 du 2 août 2019 relative aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace (CEA), ci-après loi « Alsace », qui transfère à cette dernière les routes et autoroutes non concédées dans les départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin à compter du 1er janvier 2021, le CEI de Felling, situé sur le territoire de la CEA, relève, en tant que dépendance du domaine public routier transféré à la CEA, de la pleine propriété de cette dernière. Ainsi, la CEA est, à compter de la date du transfert, subrogée à l'Etat dans les droits et obligations prévus par le contrat en ce qui concerne le CEI de Felling. Comme l'Etat doit compenser à la CEA ce transfert selon les modalités de l'article 9 de la loi « Alsace », il versera directement au titulaire du contrat PPP la part de la redevance relative au CEI de Felling. Si celle-ci est supérieure au droit à compensation de la CEA pour ce CEI, il émettra un titre de perception à l'encontre de la CEA.

#### 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.

(en millions d'euros)

AE CP	2019 et années précédentes	2020	2021	2022	2023	2024 et années suivantes	Total
Investissement	216,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	<b>216,00</b>
	65,10	5,20	6,20	7,30	7,80	123,10	<b>214,70</b>
Fonctionnement	76,40	11,70	10,90	11,00	12,30	285,20	<b>407,50</b>
	76,40	11,70	10,90	11,00	12,30	285,20	<b>407,50</b>
Financement	75,00	8,20	8,00	7,20	5,80	73,00	<b>177,20</b>
	75,00	8,20	8,00	7,20	5,80	73,30	<b>177,50</b>

L'échéancier AE/CP est issu de la prise en compte des points suivants :

- l'avenant n°1 notifié le 30 avril 2015 du contrat signé en 2010 a notamment modifié l'annexe 13 bis révisée du détail des différentes redevances par ouvrages. Des erreurs matérielles ont ainsi pu être corrigées et le décalage de la livraison du 63ème et dernier CEI (Trégueux) a été pris en compte par cette annexe modifiée ;
- l'application des formules de révisions de prix pour les redevances d'entretien-maintenance (R3) et de GER (R4) a été effectuée telle que prévue par le contrat signé ;
- le montant de la redevance énergie et fluides (R5) a été revu à la hausse suivant les consommations réelles des CEI par rapport aux prévisions initiales du contrat (environ 0,6 M€ par an) ;
- la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises complète la redevance impôts et taxes (R6) par rapport aux prévisions initiales du contrat (environ 0,2 M€ par an) ;
- le taux de TVA est actualisé à 20 % de la redevance HT à partir de 2014 par rapport au contrat.

En tenant compte de l'ensemble des éléments précités qui ont une incidence sur la part fonctionnement, la redevance totale pour 2022 se monte à 25,5 M€ TTC.

Le montant prévisionnel total des redevances 2021-2023 à payer s'établit à 25,5 M€ par an en moyenne. Sur cette base, la répartition entre les trois postes de dépenses est de l'ordre au global de 28 % pour l'investissement, 45 % pour le fonctionnement et 28 % pour le financement.

### CONTRATS DE PROJETS ÉTAT-RÉGION (CPER)

#### Génération CPER 2015-2020

Action / Opérateur	Rappel du montant contractualisé	Consommation au 31/12/2021		Prévision 2022		2023 et après
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	CP sur engagements à couvrir
01 Routes - Développement	3 143 204 167		1 364 160 554		364 541 140	1 138 950 409
41 Ferroviaire	2 120 550 750		1 005 406 390		239 606 000	648 443 589
42 Voies navigables	2 134 716		1 704 352		300 000	59 704
43 Ports	323 359 185		204 443 237		62 613 400	75 566 886
44 Transports collectifs	1 428 125 000		811 534 298		321 422 500	1 301 556 448
<b>Total</b>	<b>7 017 373 818</b>		<b>3 387 248 831</b>		<b>988 483 040</b>	<b>3 164 577 036</b>

#### Génération CPER 2021-2027

Action / Opérateur	Rappel du montant contractualisé	Consommation au 31/12/2021		Prévision 2022		2023 et après
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	CP sur engagements à couvrir

#### Total des crédits de paiement pour ce programme

Génération	CP demandés pour 2022	CP sur engagements à couvrir après 2022
Génération CPER 2015-2020	988 483 040	3 164 577 036
<b>Total toutes générations</b>	<b>988 483 040</b>	<b>3 164 577 036</b>

Le tableau CPER 2015-2020 présente l'avancement en AE et CP des contrats et la prévision 2022 correspond aux prévisions de fonds de concours de l'AFITF. Sont présentées les estimations de CP à couvrir sur les montants d'AE non payées fin 2021. Les volets mobilité des CPER 2015-20 ont été prolongés jusqu'en 2022 via des avenants ce qui permet avec l'abondement par les crédits France Relance de viser une meilleure réalisation de ces contrats à fin 2022. Ainsi, sur la période 2020-22 les financements issus de France Relance en faveur des modes routier, ferroviaire et portuaire s'élèvent-ils à 673 M€ et ceux dédiés aux transports collectifs en Île-de-France à 670 M€. En plus d'une accélération de la réalisation des volets routier et ferroviaire des CPER, ces financements ont conduit à une hausse des montants inscrits en part Etat (7,9 Md€ au lieu de 7 Md€), notamment dans le domaine des transports en commun en Île-de-France (augmentation de 1 412 M€ à 2 329 M€) et des infrastructures portuaires (augmentation de 323 M€ à 346 M€).

#### Contrats de plan État-Régions 2015-2020 – Volet mobilité multimodale

Les 27 contrats de plan État-Région (CPER) 2015-2020 métropolitains et d'outre-mer ainsi que les deux contrats interrégionaux (CPIER) Vallée de la Seine et Plan Rhône comprenant un volet Mobilité multimodale ont été signés en 2015. Ils définissent les ressources que l'État, les régions et les autres éventuels cofinanceurs (départements,

communauté d'agglomération, opérateurs – VNF, SNCF Réseau, Grands Ports Maritimes...) envisagent de mobiliser sur les opérations routières, ferroviaires, fluviales, portuaires, les circulations douces (véloroutes, voies vertes) ainsi que, spécifiquement à la région Île-de-France, celles relatives aux transports collectifs s'inscrivant dans le cadre du Nouveau Grand Paris.

Par rapport à l'ancienne génération de contrats 2007-2013, prolongés en 2014, les opérations routières ont donc été réintégrées dans les contrats de plan. Le financement de ces contrats, de même que les moyens de paiement couvrant les contrats de plan antérieurs, n'apparaissent pas dans les crédits prévus en loi de finances initiale, car ces crédits proviennent exclusivement de fonds de concours de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) versés au programme 203.

Le présent projet annuel de performances permet néanmoins de bien identifier les flux financiers concernés de deux façons :

- ces crédits reviennent sur le programme « Infrastructures et services de transport » par voie de fonds de concours et sont donc évalués à ce titre au niveau de chaque action concernée (au sein des actions 1, 41, 42, 43, 44) ;
- l'AFITF étant un opérateur du programme 203, une présentation détaillée de son financement figure dans le volet « opérateurs » du projet annuel de performances.

Après les processus de revoyure réalisés de 2016 à 2017 et l'impact du plan de relance, les montants État inscrits aux contrats de plan pour le volet mobilité multimodale (CPER et CPIER Vallée de la Seine et Plan Rhône), avenants inclus, s'élèvent, tous modes confondus, à 7,94 Md€ auxquels s'ajoutent 277,9 M€ de crédits VNF au titre des aménagements fluviaux (CPER et CPIER), dans le seul périmètre du programme 203, hors tourisme fluvial. La répartition selon les modes est la suivante :

- volet routier : 3 141 M€
- volet ferroviaire : 2 103 M€
- volet portuaire : 346 M€
- volet fluvial : 2,1 M€ (État – non compris VNF pour 277,9 M€)
- volet transports collectifs (Île-de-France) et circulations douces : 2 345 M€

Tous financeurs confondus, État, régions, départements, autres collectivités, opérateurs et agences de l'État (VNF, SNCF Réseau), et hors crédits européens, ce sont plus de 26 Md€ qui sont consacrés au volet transport des contrats de plan État –régions 2015-2020.

Il convient de noter que les ressources dédiées aux modes alternatifs à la route, tous cofinanceurs confondus, représentent plus de 75 % des crédits transports.

#### **Exécution des CPER et CPIER 2015-2020 fin 2020**

Fin 2020, pour l'ensemble des contrats État-Région et des CPIER Vallée de la Seine, le taux national d'exécution en autorisation d'engagement (AE) est de 62 %. Par mode, le taux d'avancement du volet ferroviaire est de 65 % et celui du volet routier de 60 %, ceux des volets portuaire et transports collectifs en Île-de-France s'établissant respectivement à 69 % et 60 %.

## ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2021

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2020 (RAP 2020)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2020 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2020	AE (LFI + LFRs) 2021 + reports 2020 vers 2021 + prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFRs) 2021 + reports 2020 vers 2021 + prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2021
4 564 526 334	0	11 548 112 232	10 233 722 939	5 200 000 000

## ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2022	CP 2023	CP 2024	CP au-delà de 2024
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2021	CP demandés sur AE antérieures à 2022 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2023 sur AE antérieures à 2022	Estimation des CP 2024 sur AE antérieures à 2022	Estimation des CP au-delà de 2024 sur AE antérieures à 2022
5 200 000 000	105 599 205 1 715 191 543	1 200 000 000	1 100 000 000	1 079 182 250
AE nouvelles pour 2022 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2022 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2023 sur AE nouvelles en 2022	Estimation des CP 2024 sur AE nouvelles en 2022	Estimation des CP au-delà de 2024 sur AE nouvelles en 2022
3 794 747 164 2 677 607 333	3 733 964 460 658 279 033	700 000 000	700 000 000	680 126 895
<b>Totaux</b>	<b>6 213 034 241</b>	<b>1 900 000 000</b>	<b>1 800 000 000</b>	<b>1 759 309 145</b>

## CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2022

CP 2022 demandés sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022	CP 2023 sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022	CP 2024 sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022	CP au-delà de 2024 sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022
67,86 %	10,82 %	10,82 %	10,51 %

Le montant des restes à payer annuels du programme 203 évalué à 5,2 Md€ fin 2021, soit de l'ordre de 80 % du programme annuel 2022 en comptant la prévision de fonds de concours du PAP, semble important en valeur mais ce montant élevé est normal dans la mesure où le programme 203 finance un nombre important d'opérations d'investissement dans les infrastructures dont les paiements s'échelonnent sur plusieurs exercices.

## JUSTIFICATION PAR ACTION

**ACTION 0,0 %****01 – Routes - Développement**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	0	0	1 004 607 333
Crédits de paiement	0	0	0	647 283 676

L'action « Routes-Développement » a pour objet la modernisation du réseau routier national concédé et non concédé existant et son développement. Cette action est intégralement financée par voie de fonds de concours versés par :

- l'Agence de financement des infrastructures de transport 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).

Les montants indiqués ci-dessous n'ont qu'un caractère indicatif, le budget initial de l'AFITF pour 2022 n'ayant pas encore été voté. Ils incluent les crédits prévus dans le cadre du plan de relance.

Les missions et moyens de l'AFITF sont décrits dans le volet « Opérateurs » du programme.

Dans le cadre d'une nouvelle logique multimodale et intégrée de développement des infrastructures de transport, l'objectif fixé à l'État est désormais de limiter l'augmentation de la capacité du réseau routier au traitement des points de congestion chronique, des problèmes de sécurité ou des besoins de dessertes des territoires et des grands pôles économiques, ainsi que d'amélioration de la qualité de la vie (protection contre les nuisances sonores, etc.). La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) prévoit notamment dans ses programmes d'investissement prioritaires « le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales ».

La modernisation des infrastructures routières nationales sur le réseau non concédé s'effectue principalement au travers de l'exécution des volets routiers des contrats de plan État – région (CPER) 2015-2020, cofinancés par les collectivités territoriales, à hauteur d'environ 48 %. Elle concerne des opérations localisées à l'échelle des territoires (déviation d'agglomération ou de villages, augmentation de capacité sur des sections limitées, construction d'ouvrages de protections contre les nuisances sonores, etc.).

Les opérations de développement du réseau relèvent quant à elles de modalités de financement spécifiques définies au cas par cas sur la base d'une analyse socio-économique, technique et juridique, intégrant des considérations d'aménagement du territoire. Cette analyse peut conduire à un financement par des crédits publics, en provenance de l'État ou de collectivités locales, ou à un financement mixte associant crédits publics et financements privés (concession, contrat de partenariat). C'est par exemple le cas du contrat de partenariat de la rocade L2 à Marseille qui est en cours d'exécution.

La réalisation d'opérations sous forme concédée s'effectue, d'une manière générale, au moyen de contrats de concession conclus à l'issue d'une procédure de mise en concurrence. Ces opérations peuvent nécessiter le versement de subventions de la part de l'État et des collectivités locales pour en assurer l'équilibre financier.

**CONTRIBUTION AU PLAN DE RELANCE**

Il est prévu en 2022 un financement plan de relance de l'action 1 du P203 par voie de fonds de concours de l'AFITF. Les montants prévus à ce stade sont de 56 M€ d'AE (reportées de 2021) et 70 M€ de CP, reports prévisionnels de

2021 vers 2022 inclus. Ils sont intégrés au montant total de prévision de de fonds de concours 2022 de l'action 1 évoqué supra.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Ce tableau ne contient pas de crédits car cette action 1 n'est pas financée par des crédits loi de finances, elle est financée exclusivement par voie de fonds de concours.

### FONDS DE CONCOURS

Il est précisé que les montants de fonds de concours attendus de l'AFITF constituent une estimation, le budget initial de l'établissement n'étant pas élaboré à la date de rédaction du présent projet annuel de performances.

L'AFITF devrait contribuer en 2021 à hauteur de 655 M€ en AE et à 447 M€ en CP à la modernisation et au développement des infrastructures routières. Ces montants tiennent compte d'une estimation des montants prévus par le plan de relance annoncé par le gouvernement en septembre 2020 (reports prévisionnels de 2021 vers 2022 inclus).

Les participations versées par les collectivités territoriales à l'État, au titre des opérations cofinancées, sont évaluées à 350 M€ en AE et 200 M€ en CP ; soit un total attendu de financement par voie de fonds de concours de 1 005 M€ en AE et 647 M€ en CP.

Ces crédits permettront avant tout de poursuivre le financement des opérations en cours et d'engager dans la limite des crédits alloués, de nouvelles opérations de modernisation dans le domaine routier inscrites au volet mobilité des contrats de plan État – région (CPER 2015-2020), au contrats de convergence et de transformation en outre-mer, au programme spécifique d'aménagement de la route centre Europe Atlantique (RCEA) dans la région Bourgogne. En particulier, pour les CPER, l'objectif est de mettre en place d'ici l'échéance du volet transports, fin 2022, des AE couvrant une phase fonctionnelle au sens de la mise service pour l'utilisateur, les avenants au volet routier ayant opérés, dans toute la mesure du possible, les redéploiements des montants inscrits sur les opérations dans cet objectif.

Pour les projets financés par voie de partenariat public-privé (PPP), ces moyens permettront également de continuer à financer le contrat de partenariat de la rocade L2 à Marseille (L2).

### Suivi des coûts :

Ce suivi porte sur les opérations entrant dans le périmètre de l'ancien indicateur de performance relatif à l'écart entre les réalisations et les prévisions de coûts pour les opérations mises en service.

Rappel du périmètre :

- opérations de développement du réseau routier national non concédé, du réseau fluvial et des ports ;
- pour le ferroviaire, toutes opérations hors opérations de renouvellement ;
- les opérations prises en compte dans le calcul du sous-indicateur sont celles mises en service au cours de l'année considérée ;
- les comparaisons sont réalisées aux conditions économiques de février 2014 (index de référence TP01) ;
- les opérations prises en compte sont celles mobilisant des financements de l'État et dont le coût est supérieur à 20 M€.

Le coût initial est celui de l'avant-projet lorsqu'il n'y a pas de DUP ou celui qui est indiqué dans la déclaration de DUP. Lorsqu'il existe un avant-projet détaillé modificatif, l'estimation de ce dernier est utilisée dans le calcul de l'indicateur.

Le coût final est celui de l'opération à la mise en service, intégrant une estimation des dépenses ultérieures. Le coût exact, issu des clôtures comptables ultérieures, n'est pas pris en compte dans le calcul de l'indicateur.



## Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

service		l'avant-projet détaillé ou de la déclaration d'utilité publique (DUP) en M€ valeur fév. 2014	ou prévisionnel en M€ valeur fév. 2014	
2021 ( actualisation)	RN164 Châteauneuf du Faou	59,7	62,6	4,86 %
	RN 27 – Manéhouville – Dieppe	87,8	99,7	13,55 %
	RN 19 - Déviation de Port sur Saône	115,3	118,3	2,60 %
	<i>Total opérations routières</i>	<i>262,8</i>	<i>280,6</i>	<b>6,34 %</b>
2022 (prévisions)	RN 122 - Déviation de Sansac de Marmiesse	49,2	51,2	4,07 %
	RN 124 - Déviation de Gimont	97,5	102	4,62 %
	94-Pont de Nogent	51,7	49,9	-3,48 %
	<i>Total opérations routières</i>	<i>198,4</i>	<i>203,1</i>	<b>2,31 %</b>

## Principales mises en service prévues en 2021 :

Voie	Libellé opération	Longueur (Km)	Montant (valeur février 2014)	Montant (M€ courants)
RN 164	Châteauneuf du Faou	12	59,7	62,6
RN 19	Déviation de Port sur Saône	8	115,3	118,3
RN 27	Manéhouville – Dieppe	13	87,8	99,7

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

## Principales opérations susceptibles d'être mises en service en 2022 :

Voie	Libellé de l'opération
RN 122	Déviation de Sansac de Marmiesse
RN 124	Déviation de Gimont
A86/A4	Pont de Nogent

## Principales opérations en cours de travaux ou susceptibles d'être lancées en 2022 :

Voie	Libellé de l'opération
A7/A50/A51	Etudes du corridor Marseille – Vitrolles, voies bus
A75/A9	Contournement ouest de Montpellier
A104	Contournement est de Roissy
A351/RN4	Aménagement multimodal
A304	Y ardennais branche ouest, prolongement de l'A34 vers la Belgique
A650	Mise à 2x3 voies de la rocade de Bordeaux entre A63 et pont Aquitaine (échangeurs 4 à 10)
RN1	Nouveau pont du Larivot
RN1	Section Balata – Tonate (RD 51)
RN2 RN3	Amélioration RN2 Mamoudzou – Sada
RN13	Déviation sud-ouest d'Evreux
RN13	Sécurisation Valognes - Cherbourg phase 1
RN19	Déviation de Port sur Saône
RN19	Déviation de Boissy Saint Léger
RN20	Aménagement de la RN20 Tarascon et Ax-les-Thermes
RN25	Créneau de Beauval

Voie	Libellé de l'opération
RN27	Manéhouville – Dieppe
RN57	Mise à 2 x 2 voies entre A36 et Devecey (phase 2)
RN59	Déviation de Châtenois
RN70	RCEA 2 - Branche nord - Traversée de Blanzly - Blanzly centre
RN70	RCEA 2 Branche nord Palinges – RD 25
RN79	RCEA 2 Branche sud Brandon – Clermain
RN88	Saint-Jean - La Mothe – Baraqueville (y compris St Jean et contournement de Baraqueville)
RN102	Liaison A75 - Brioude
RN102	Contournement nord du Teil (2ème tranche)
RN104	Elargissement entre A4 et RN4
RN118	Diffuseur de Vélizy
RN122	Déviation Sansac - Aurillac
RN125	Déviation de Saint-Béat
RN141	Roumazières - La Péruse
RN338	Accès au pont Flaubert – Travaux
VR52	VR52 entre Rombas et A4

**ACTION 7,0 %****04 – Routes - Entretien**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	267 078 277	<b>267 078 277</b>	581 000 000
Crédits de paiement	0	282 885 479	<b>282 885 479</b>	610 500 000

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 routier (anciennement régénération routière), 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 1 100 kilomètres d'axes structurants définis selon une logique d'itinéraire.

La LOM prévoit dans ses programmes d'investissement prioritaires « l'entretien et la modernisation des réseaux nationaux routiers (...) ». Cette priorité se traduit notamment par la recherche du maintien de la qualité, de la sécurité et de l'efficacité des réseaux de transport existants et leur optimisation afin d'assurer une meilleure qualité de service, de régularité et de confort pour les usagers.

Cinq volets peuvent être identifiés dans la mise en œuvre de la politique d'entretien routier.

**La préservation du patrimoine**

Le réseau routier national non concédé est composé de chaussées, d'ouvrages d'art et d'équipements ayant nécessité d'importants investissements et représentant un patrimoine dont la valeur est estimée à 135 milliards d'euros. Ce patrimoine doit être préservé par des opérations d'entretien préventif et de renouvellement lorsque la durée de vie théorique d'un de ses constituants est en passe d'être atteinte. Les principaux inducteurs impactant les besoins de préservation du patrimoine sont l'âge, le niveau de trafic, le niveau de trafic de poids lourds et la rigueur des conditions climatiques hivernales.

### La sécurité des usagers et le respect des réglementations

Afin d'assurer la sécurité des usagers de son réseau routier et le respect des réglementations, l'État modernise constamment son réseau pour :

- respecter les normes minimales requises et les prescriptions imposées par les arrêtés préfectoraux (conditions minimales d'exploitation des tunnels ou autorisations loi sur l'eau par exemple);
- s'adapter aux nouvelles réglementations et normes, en mettant notamment en œuvre depuis 2000 un grand programme de mise en sécurité des tunnels routiers de longueur supérieure à 300 m ;
- résoudre des problèmes ponctuels de configuration conduisant à des accumulations d'accidents, en réalisant des aménagements locaux de sécurité après étude d'enjeux, diagnostic et plan d'actions ;
- répondre aux enjeux environnementaux sur le réseau existant (eau, biodiversité, ressources naturelles, qualité de l'air).

### La viabilité

L'État se doit d'assurer la disponibilité et la sécurité de son réseau routier en mettant en œuvre des niveaux de service élevés en matière :

- de surveillance de réseau – par le patrouillage ou des équipements permettant par exemple la détection automatique d'incidents par analyses d'images vidéo – afin de repérer les événements susceptibles d'impacter disponibilité et sécurité ;
- d'interventions sur les événements affectant la disponibilité et la sécurité du réseau afin de les rétablir au plus vite en disposant d'équipes en astreinte prêtes à intervenir 24 h/24 ;
- de viabilité pour anticiper et traiter les phénomènes météorologiques tels que la neige ou le verglas qui peuvent dégrader voire bloquer les conditions de conduite et provoquer des accidents ;
- d'entretien courant (bouchage de nids de poule, réparation de dispositifs de retenue accidentés...) ayant une incidence sur la sécurité ;
- de disponibilité des équipements du réseau concourant à la sécurité en particulier en tunnels mais également en montagne pour lutter contre les risques d'avalanches ou de chutes de blocs sur les chaussées.
- de moyens matériels (camions de viabilité hivernale, fourgons de patrouillage et d'intervention, flèches lumineuses de rabattement, PMV mobiles, tracteurs chargeurs ou de fauchage...).

### La réponse aux attentes des usagers

L'État doit aussi moderniser son réseau pour répondre aux attentes des usagers pour :

- optimiser son usage en déployant ou en faisant évoluer, là où les enjeux de trafic le justifient, des systèmes de gestion de trafic et d'information routière ;
- répondre à des évolutions d'usage de la voirie ou des attentes des usagers, comme de permettre la circulation des bus sur des voies réservées de certaines autoroutes ou encore préparer l'expérimentation de voies réservées ouvertes au covoiturage ;
- mettre à disposition des services et des possibilités d'arrêt pour les usagers sur son réseau (aires d'arrêt, de repos, de service) ou à proximité (villages étapes).

### Les moyens nécessaires

Pour mener à bien ces politiques, les services routiers doivent disposer :

- de moyens financiers d'intervention pour l'entretien préventif voire curatif et la rénovation et réparation du réseau ;
- d'installations immobilières, bureaux des services des sièges et des districts, centres d'entretien et d'intervention ;
- de moyens financiers de fonctionnement.

Pour mémoire, sur le réseau concédé, les sociétés concessionnaires sont responsables, en application des contrats de concession et des contrats d'entreprises pluriannuels, de l'entretien et de l'exploitation du réseau dont ils ont la charge.

Ces derniers contrats comportent notamment des indicateurs de performance relatifs aux prestations principales que doit assurer le concessionnaire. La DGITM veille à l'adaptation de ces contrats et à leur respect.

## CONTRIBUTION AU PLAN DE RELANCE

Il est prévu en 2022 un financement plan de relance de l'action 4 du P203 par voie de fonds de concours de l'AFITF. Les montants prévus à ce stade sont de 20 M€ d'AE reportées de 2021 et 35 M€ de CP, reports prévisionnels de 2021 vers 2022 inclus. Ils sont intégrés au montant total de prévision de de fonds de concours 2022 de l'action 4 évoqué supra.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	207 414 618	217 821 820
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	207 414 618	217 821 820
Dépenses d'investissement	54 005 951	59 405 951
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	54 005 951	59 405 951
Dépenses d'intervention	5 657 708	5 657 708
Transferts aux collectivités territoriales	5 657 708	5 657 708
<b>Total</b>	<b>267 078 277</b>	<b>282 885 479</b>

Les premiers paragraphes de cette section présentent les crédits votés en loi de finances. À ceux-ci s'additionnent les crédits de fonds de concours qui sont présentés dans le paragraphe intitulé « fonds de concours ».

Les dépenses de fonctionnement – soit environ 77 % des crédits LFI – comprennent notamment les frais liés à l'entretien courant du patrimoine, au PPP des CEI (financement et maintenance) ainsi qu'au fonctionnement des équipements dynamiques, des tunnels et à l'information routière.

Les dépenses d'investissement – soit environ 21 % des crédits LFI - tiennent compte notamment des frais liés aux chaussées et aux ouvrages d'art (hors entretien courant), à l'immobilier hors PPP et au PPP CEI (investissement).

Les dépenses d'intervention – soit environ 2 % des crédits LFI – concernent essentiellement la redevance annuelle versée à l'ARCEP pour la mise à disposition des fréquences radioélectriques 40 Mhz.

### 1) Préservation du patrimoine

#### Entretien du patrimoine (chaussées, ouvrages d'art, équipements)

##### *Chaussées :*

Entretien courant : l'ensemble des travaux curatifs réalisés dans le but de traiter de façon permanente les dégradations ponctuelles des chaussées (traitement des nids de poule, petites purges localisées). Ces actions sont indispensables pour assurer la sécurité des usagers et prévenir la détérioration des chaussées.

Entretien préventif : l'ensemble des interventions réalisées avant que les dégradations n'atteignent une gravité pouvant mettre en cause la conservation de la chaussée, la sécurité et le confort des usagers, et l'intégrité de la couche de surface. Ces travaux sont mis en œuvre sur des chaussées ne présentant pas d'importants défauts structurels et

consistent en un renouvellement de la couche de surface. Ces travaux doivent permettre d'éviter d'avoir à mettre en œuvre ultérieurement des opérations de grosses réparations très onéreuses.

Ouvrages d'art : ce poste comprend notamment la maintenance, l'inspection, le nettoyage, les réparations et les dépenses de fonctionnement des ouvrages. Les travaux entrepris ces dernières années ont permis de stabiliser le taux d'ouvrages dont la structure est gravement altérée (ouvrages classés 3U), et de diminuer le taux des ouvrages en bon état apparent mais dont les désordres qui les affectent peuvent évoluer à court terme vers des pathologies structurelles (ouvrages classés 2E) nécessitant un entretien spécialisé urgent. La dotation prévue vise à réduire le nombre d'ouvrages classés 3 et 3U, tout en poursuivant les efforts sur les ouvrages classés 2E afin de prévenir leur dégradation.

Équipements : ce poste comprend les dépenses relatives à l'entretien, la réparation ou le remplacement des bassins et réseaux d'assainissement, des dispositifs de retenue, des clôtures, de la signalisation horizontale, des portiques, potences et hauts mâts, de la signalisation verticale, du réseau d'appel d'urgence, de l'éclairage et des ouvrages de protection contre les chutes de pierre et les avalanches.

### **Fonctionnement et maintenance des équipements en tunnels et des systèmes de régulation dynamique**

Ces crédits sont consacrés d'une part à la maintenance des systèmes de gestion du trafic et d'information routière. Il s'agit des dépenses de maintenance préventive et curative des panneaux à messages variables, des caméras et des réseaux de transmission associés. D'autre part, ils concernent la maintenance de l'ensemble des équipements en tunnels tels que l'éclairage, la ventilation, ou les équipements de sécurité, ainsi que les dépenses liées à leur fonctionnement (consommations d'énergie notamment).

### **2) Exploitation, viabilité, acquisition de matériels et entretien des dépendances**

Il s'agit des dépenses nécessaires afin d'assurer le maintien et/ou le rétablissement de conditions de circulation satisfaisantes tant du point de vue de la qualité de l'infrastructure que de sa sécurité :

- surveillance du réseau et « patrouillage » ;
- viabilité hivernale ;
- maintenance du réseau d'appel d'urgence (RAU) ;
- interventions sur incident et événement ainsi que lors des crises
- entretien des installations de réception, de retenue et de dépollution des eaux pluviales ;
- fauchage et propreté des accotements ;
- entretien des plantations ;
- éclairage routier ;
- maintien de la propreté des aires de repos ou de service, enlèvement de tags et d'affiches.

Par ailleurs, les interventions courantes de sécurité permettent de répondre immédiatement à des besoins localisés et urgents tels que le renforcement de la signalisation, la pose de glissières moto et de portiques de gabarit.

Ce poste comprend également les dépenses d'acquisition, d'entretien et de maintenance des matériels et engins nécessaires à l'exploitation, la viabilité hivernale et l'entretien en régie du réseau routier.

Enfin, ce poste couvre également les dépenses relatives à la maintenance, au développement et aux redevances du réseau radioélectrique, particulièrement important lors des crises routières ; une redevance annuelle est versée à l'ARCEP pour la mise à disposition des fréquences radioélectriques 40 Mhz.

### **3) Moyens nécessaires aux services**

L'action 04 finance les dépenses de fonctionnement des DIR dont celles liées aux services en gaz et électricité. Le service des achats de l'État a conclu ces dernières années avec EDF des accords-cadres pour la fourniture d'électricité aux services de l'État.

Outre les dépenses de fonctionnement courant des services, ce poste de dépense des moyens comprend les dépenses relatives à l'immobilier technique des services. L'entretien et l'exploitation du RRN non concédé s'appuie en effet sur plus de 214 centres d'entretien et d'exploitation.

Le contrat de partenariat pour les CEI conclu en 2009 concerne à présent l'exploitation et la maintenance sur 30 ans de 62 de ces centres.

Les dépenses prévues dans ce poste des moyens couvrent donc la construction de la demi-douzaine de centres d'entretien et d'intervention (CEI) qui n'ont pas été inclus dans le contrat de partenariat, la construction d'annexes à certains CEI (hangars, couverture de stockage de sel, sécurisation de la gestion des déchets, traitement des eaux des plates-formes avant rejet au milieu naturel) ainsi que l'extension, la réparation, les travaux réglementaires et le maintien de la sécurité et de la salubrité des 152 CEI existants et en cours d'exploitation.

## FONDS DE CONCOURS

*Il est précisé que les montants de fonds de concours attendus de l'AFITF constituent une estimation, le budget initial de l'établissement n'étant pas élaboré à la date de rédaction du présent projet annuel de performances.*

Les crédits budgétaires de la loi de finances sont complétés par des fonds de concours apportés par l'AFITF et les collectivités locales.

L'AFITF devrait contribuer en 2022 à hauteur de 581 M€ en AE (y compris les AE relance qui seront reportées de 2021) et 611 M€ en CP (crédits relance compris, dont reports prévisionnels de 2021 vers 2022) aux programmes d'investissement :

- de mise en sécurité et de maintien en sécurité des tunnels ;
- des équipements dynamiques et de gestion de trafic ;
- de rénovation et réparation du patrimoine routier (régénération) des chaussées, des ouvrages d'art et équipements ;
- des aménagements de sécurité ;
- d'aménagement des aires de stationnement.

Par ailleurs, divers fonds de concours sont attendus pour un montant de 30 M€ en AE et en CP correspondant à la participation de collectivités ou à des tiers privés pour l'entretien et l'exploitation du réseau routier national.

Les fonds de concours de l'AFITF pourront être utilisés pour couvrir, notamment, les opérations suivantes.

### Entretien et réhabilitation du patrimoine :

- N10 entre Poitiers et Bordeaux – Nouvelle Aquitaine
- Reprise de l'assainissement de la VRU de Chambéry (N201)– Auvergne-Rhône-Alpes
- A20, Réparation d'ouvrages et Traitement de falaises et talus – Centre-Val de Loire
- RN4 en Seine-et-Marne – Ile-de-France
- Francilienne RN104 – Ile-de-France
- Travaux de requalification et préventif sur les autoroutes A1 et A3 – Île-de-France
- N106 – Occitanie
- A75 Nord et Sud – Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie
- Régénération du viaduc de Caronte à Martigues - PACA
- A16 – Nord
- A21 – Nord
- RN2 - Nord
- A28 – Normandie
- RN13 Caen-Cherbourg – Normandie

## Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

- RN12 – Normandie et Île-de-France
- RN20 en Occitanie
- Remplacement de Buses métalliques en Guyane
- Réparation du Pont de Counamama - Guyane
- Traitement des talus et des ouvrages hydrauliques à Mayotte
- N2 – Guyane
- N3 – Mayotte
- A630 pont d'Aquitaine – Nouvelle Aquitaine
- A63 – passage hydraulique Lacanau – Nouvelle Aquitaine
- Viaduc de Belleville – Grand Est
- N102 – Pont sur le canal CNR– Auvergne-Rhône-Alpes
- N88 – Passage inférieur de l'Echarpe – Auvergne-Rhône-Alpes
- A31 -- Viaduc d'Autreville – Grand Est – Île-de-France
- Tranchée couverte du Landy – Île-de-France
- Renforcement du Viaduc d'Arcueil – Île-de-France
- Pont saint Joseph – PACA
- Pont des Richards – PACA
- A84 – Requalification des chaussées – Normandie
- N814 – Viaduc de Calix – Normandie
- Pont de l'Estouradou bas – Occitanie
- N21, Dordogne et le Lot-et-Garonne – Occitanie

### Mise en sécurité des tunnels :

- en Ile-de-France : les travaux pour les tunnels d'Orly, de Nogent, de Fontenay, de Fresnes, d'Antony,
- travaux de la tranchée couverte de Firminy
- mise en sécurité du tunnel de la Grand-Mare (RN28) en Seine-Maritime ;

### Aménagements de sécurité et démarche « Sécurité des usagers sur le réseau existant » (SURE) :

- les aménagements découlant des démarches SURE, notamment sur l'A131 (Seine-Maritime) et sur les RN57 (Haute-Saône), RN36 (Seine-et-Marne), RN88 (Haute-Loire), RN568 (Bouches-du-Rhône), RN136 (rocade de Rennes), RN7 (Rhône et Isère), RN21 (Dordogne), A 55 (Bouches du Rhône) ainsi qu'aux abords des routes nationales à Mayotte et en Guyane ;
- la lutte contre les prises à contresens par le renforcement de la signalisation au niveau des échangeurs et des aires de repos et de services ;
- le traitement des obstacles latéraux ;
- les aménagements sur routes à forte pente ;
- la sécurisation des passages à niveau non préoccupants ;
- la lutte contre l'hypovigilance sur autoroute par l'implantation de dispositifs d'alerte sonore en rive droite de chaussée ;
- les aménagements pour la sécurité des agents (sécurisation des accès aux équipements dynamiques d'exploitation, pré-séquençage de signalisation temporaire, installation d'ITPC à ouverture rapide).

### Gestion de trafic et équipements dynamiques :

Les investissements ont vocation à optimiser les conditions de circulation, à améliorer l'information des usagers, à réguler les accès ou/et les vitesses pour limiter la congestion, à poursuivre la réalisation de voies réservées à certaines catégories d'usagers. Les principales opérations prévues en 2022 pourront concerner :

- la modernisation des réseaux et des équipements de gestion de trafic en Île-de-France ;
- la modernisation de la voie auxiliaire du tronçon commun A4/A86 en Ile-de-France ;
- l'achèvement de la régulation dynamique des vitesses sur l'A63 aux abords de la métropole bordelaise ;
- les mesures prévues aux schémas directeurs d'agglomération et de gestion du trafic pour Rennes et Nantes, telles que des voies réservées, de l'amélioration de la lisibilité de parc relais, de la régulation d'accès, le développement d'outils de partage avec les collectivités, etc.
- l'achèvement de la régulation dynamique des vitesses sur l'A1 aux abords de la métropole lilloise ;
- l'extension de la régulation de vitesse sur le sillon lorrain ;
- l'équipement de la N113 au niveau de la traversée d'Arles pour l'amélioration de la gestion de crise ;
- l'évolution des systèmes d'aide à la gestion du trafic des DIR ;
- la poursuite des équipements et des développements en faveur de l'infrastructure et du véhicule connectés.

### Aires de service et de repos :

Les travaux sur les aires suivantes se poursuivront en 2022 :

- Contribution au financement de la plate-forme douanière de Saint-Louis A 35 (Haut-Rhin) transférée à la Collectivité européenne d'Alsace ;
- Aire de Saint-Aybert/Hensies – A2 (Nord) à la frontière belge ;
- Divers travaux de réhabilitation d'aires de repos, pour en améliorer l'hygiène, l'assainissement et la sécurité.

**ACTION 67,5 %****41 – Ferroviaire**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	2 563 091 166	<b>2 563 091 166</b>	506 500 000
Crédits de paiement	0	2 564 241 166	<b>2 564 241 166</b>	441 331 000

L'action Ferroviaire recouvre les dépenses permettant d'améliorer la performance des réseaux existants, d'offrir une meilleure fiabilité des services de transport au bénéfice des usagers et de développer, par leur aménagement ou leur création, les infrastructures de transports ferroviaires. Elle s'inscrit dans le cadre de la transition énergétique et environnementale de la France dont l'une des priorités concerne les alternatives à la route, qui doivent être performantes afin d'améliorer la desserte et la compétitivité des territoires et favoriser l'intégration au réseau transeuropéen de transport.

Les opérations sur le réseau ferré national sont réalisées sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau qui participe en première ligne à l'objectif du Gouvernement de maintenir et d'améliorer l'état du réseau structurant existant afin de garantir leur meilleure efficacité pour les besoins du quotidien.

Les collectivités territoriales, maîtres d'ouvrage ou partenaires selon les projets, sont associées au développement des infrastructures auxquelles l'État participe financièrement. L'action de l'État consiste à piloter les procédures de concertation, à assurer la programmation, à veiller au respect des calendriers ainsi qu'à la réalisation des travaux de maintenance, à travers la tutelle des établissements publics. La participation financière de l'État est apportée par l'AFITF.

**Amélioration de la performance du réseau ferroviaire**

Dans le domaine ferroviaire, le Gouvernement a engagé une réforme sans précédent dans le cadre du nouveau pacte ferroviaire adopté par la loi n°2018-515 du 27 juin 2018. Elle vise notamment à renforcer le modèle économique de la SNCF tout en investissant davantage afin d'accélérer le renouvellement du réseau pour que les trains circulent sur un réseau plus performant.

Ce haut niveau d'investissement s'inscrit dans une démarche globale d'amélioration de la productivité d'ici 2026. Ce haut niveau d'investissement se concentrera sur le réseau structurant, accueillant 90 % des circulations et 75 % des circulations TER, au bénéfice des usagers du réseau.

Cette priorité est déclinée au sein du volet mobilité des contrats de plan État – régions 2015-2020 et intégrée dans le grand plan de modernisation du réseau ferré. Le contrat qui sera conclu entre SNCF Réseau et l'État pour la période 2020-2029, en cours d'élaboration, déclinera en particulier cette priorité du nouveau pacte ferroviaire en objectifs. Les objectifs prioritaires associés à l'amélioration de la performance du réseau ferroviaire sont de conforter la sécurité et la pérennité du réseau structurant et d'améliorer sa performance, en particulier pour les nœuds ferroviaires les plus chargés.

Enfin, la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire comprend au titre de ses 4 axes principaux celui de rétablir la soutenabilité de la trajectoire économique. En contrepartie d'efforts de productivité accrus de la part de SNCF Réseau, l'État s'est engagé à reprendre 35 Md€ de dette de SNCF Réseau durant le quinquennat (25 Md€ en 2020 et 10 Md€ en 2022). La loi encadre par ailleurs la détermination des redevances d'infrastructures afin d'assurer à



SNCF Réseau un niveau de recettes qui couvre ses coûts tout en favorisant le développement du trafic et en préservant la desserte du territoire.

### Développement du réseau ferré national et européen

La programmation des infrastructures pour les dix prochaines années est partie intégrante de la loi d'orientation des mobilités, publiée au Journal Officiel le 26 décembre 2019, qui donne la priorité aux transports du quotidien. Cinq programmes d'investissement prioritaires sont ainsi définis, notamment l'entretien des réseaux existants et la désaturation des grands nœuds ferroviaires. S'agissant des grands projets, le Gouvernement s'inscrit dans une approche reposant sur une réalisation phasée des projets, commençant en priorité par les opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien.

### CONTRIBUTION AU PLAN DE RELANCE

Il est prévu en 2022 un financement au titre du plan de relance de l'action 41 du P203 par voie de fonds de concours de l'AFITF. Les montants prévus à ce stade sont de 143 M€ d'AE (reportées de 2021) et 59 M€ de CP, reports prévisionnels de 2021 vers 2022 inclus. Ils sont intégrés au montant total de prévision de fonds de concours 2022 de l'action 41 évoqué *supra*.

### ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	2 563 091 166	2 564 241 166
Transferts aux entreprises	2 563 091 166	2 564 241 166
<b>Total</b>	<b>2 563 091 166</b>	<b>2 564 241 166</b>

*Les premiers paragraphes de cette section présentent les crédits votés en loi de finances. À ceux-ci s'additionnent les crédits de fonds de concours qui sont présentés dans le paragraphe intitulé « fonds de concours ».*

### DEPENSES D'INTERVENTION

#### Concours à SNCF-Réseau pour la gestion de l'infrastructure

Au total, 2,56 Md€ en AE et en CP sont prévus en 2022.

Outre ces concours de l'État pour la gestion de l'infrastructure, SNCF-Réseau dispose d'autres ressources, et en premier lieu le produit des péages perçus sur l'utilisation des infrastructures en service, mais également le produit des cessions immobilières et les financements apportés par le biais de l'AFITF – notamment dans le cadre du plan de relance – au titre de la mise aux normes du réseau.

Ces ressources permettent de financer la maintenance (entretien et renouvellement), la modernisation et l'exploitation du réseau.

Le financement des investissements de développement du réseau, correspondant à la réalisation d'infrastructures nouvelles, est assuré principalement par des concours spécifiques de l'État versé par l'AFITF, la participation financière des collectivités locales et de l'Union européenne, ainsi que des recettes de péages.

### **Contexte et structure des concours budgétaires à SNCF-Réseau pour la gestion de l'infrastructure**

Le contexte réglementaire ferroviaire européen a été principalement marqué par la transposition par les États membres de la directive 91/440/CEE relative au développement des chemins de fer communautaires ainsi que des premiers « paquets ferroviaires » dans l'objectif d'accroître l'efficacité du secteur ferroviaire par la libéralisation de ce mode de transport. Le cadre juridique européen a ainsi posé le principe de séparation entre la gestion de l'infrastructure ferroviaire et l'exploitation des services ferroviaires (création de Réseau ferré de France en 1997, devenu SNCF Réseau en 2014). Le gestionnaire d'infrastructure a notamment la responsabilité de répartir les capacités d'infrastructures du réseau ferré national et de veiller à assurer la meilleure utilisation de ces infrastructures.

Les paquets ferroviaires successifs ont progressivement engagé l'ouverture à la concurrence du transport de fret ferroviaire (effectif en France depuis 2006), puis des services de transport ferroviaire international (mis en œuvre dans notre pays depuis 2009). Ils ont également défini le cadre des autorités de régulation du secteur avec la mise en place d'un organisme de contrôle chargé de garantir un accès équitable et non discriminatoire au réseau ferré ainsi qu'un égal niveau de prestation aux entreprises ferroviaires (l'Autorité de régulation des transports).

L'agence ferroviaire européenne est chargée de piloter les travaux techniques en matière de sécurité et d'interopérabilité et de la création, dans chaque État membre, d'une autorité de sécurité chargée de veiller au respect des règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des transports ferroviaires (en France l'Établissement public de sécurité ferroviaire, EPSF), opérateur du programme 203 qui est présenté dans la partie opérateur de ce PAP.

Le quatrième « paquet ferroviaire », approuvé en 2016, comporte d'une part un pilier « technique » portant sur la sécurité et l'interopérabilité, et d'autre part un pilier « politique » portant sur les principes d'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs et sur les règles d'organisation des groupes ferroviaires et de régulation des réseaux. La loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire habilite le gouvernement à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi pour assurer la transposition de ce quatrième « paquet ferroviaire ».

Les concours de l'État à destination du gestionnaire d'infrastructure se répartissent ainsi pour 2022 :

- 1892 M€ (TTC) pour le paiement par l'État, à la place 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 ;
- 537 M€ (TTC) pour le paiement, par l'État, de la redevance d'accès facturée par SNCF Réseau pour l'utilisation par les trains d'équilibre du territoire (TET) du réseau ferré national hors Île-de-France (trains nationaux classiques de voyageurs dits « Intercités ») ;
- 133 M€ (TTC) pour le financement de la compensation fret visant à couvrir la différence entre le coût imputable à la circulation de trains de fret et les montants des redevances facturées par le gestionnaire d'infrastructure aux opérateurs afin de s'assurer de la couverture du coût marginal du fret pour SNCF Réseau conformément au cadre européen.

### **Ligne ferroviaire Perpignan-Figueras**

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. Depuis fin 2016, date de la déchéance du concessionnaire TP Ferro, l'exploitation et la maintenance de la section internationale de la ligne ferroviaire entre Perpignan et Figueras sont confiées à Linea Figueras Perpignan (LFP), filiale de SNCF Réseau et de Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

1,2 M€ de CP sont prévus en 2022 pour financer le transfert de l'exploitation et de la maintenance à la LFP ainsi que pour couvrir le déficit d'exploitation de la ligne.

## FONDS DE CONCOURS

*Il est précisé que les montants de fonds de concours attendus de l'AFITF constituent une estimation, le budget initial de l'établissement n'étant pas élaboré à la date de rédaction du présent projet annuel de performances.*

La prévision de fonds de concours 2022, hors SNCF réseau, venant abonder les moyens de l'action « Ferroviaire » pour les dépenses d'infrastructures s'élève à 396 M€ en AE (y compris AE relance reportées de 2021) et 330 M€ en CP. Ces fonds de concours proviennent de l'AFITF. Ces montants tiennent compte des crédits du plan de relance annoncé par le gouvernement en septembre 2020 (y compris reports prévisionnels de 2021 vers 2022).

Les opérations principalement financées concernent la part de l'État au financement des contrats de plan État-régions 2015-2020 pour le volet ferroviaire (230 M€ de CP). Le reste des crédits sera notamment consacrée à financer la lutte contre le bruit ferroviaire, les mesures d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et le réseau capillaires Fret.

Les principales opérations qui pourraient être financées sur l'enveloppe CPER en 2022 sont les suivantes :

- Grand Est :
  - études RER métropolitain de Strasbourg
  - noeud ferroviaire de Mulhouse
  - remise à niveau de diverses petites lignes ferroviaires
  - électrification de la ligne Paris-Troyes
  - amélioration de la ligne Metz-Thionville-Luxembourg
  
- Nouvelle Aquitaine
  - régénération de la ligne Poitiers-Limoges
  - régénération de diverses petites lignes ferroviaires
  
- Auvergne - Rhône-Alpes
  - mise en oeuvre du schéma directeur de la ligne Paris - Clermont-Ferrand
  - étoile de Grenoble
  - régénération de diverses petites lignes dont en particulier : Montluçon-Vallon, Brioude-Langogne, Aurillac-Arvant, tram-train de l'ouest lyonnais
  - études La Roche sur Foron - Annecy (vallée de l'Arve)
  - noeud ferroviaire lyonnais
  
- Bourgogne - Franche-Comté
  - accessibilité des gares
  - régénération de la ligne Nevers-Chagny
  - régénération de l'étoile ferroviaire de Paray
  - régénération de la ligne Lure-Epinal
  
- Bretagne
  - régénération de la ligne Lamballe-Dol, section Dinan-Lamballe
  - études LNOBPL
  - PEM de Quimper
  - études schéma directeur du noeud rennais
  
- Centre Val de Loire
  - traitement de passages à niveau sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse
  - modernisation des installations fixes de traction électrique sur la ligne Paris-Chartres
  
- Corse
  - équipement en commande centralisée de voie unique (CCVU) de l'antenne Ponte-Leccia Calvi
  
- Ile-de-France
  - électrification de la ligne Paris-Troyes

- liaison nouvelle Roissy-Picardie
- Massy-Valenton Ouest

## Occitanie

- Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest
- Liaison Nouvelle Montpellier-Perpignan
- régénération des lignes de l'Aubrac et des Cévennes
- régénération de diverses petites lignes ferroviaires
- noeud de Toulouse - complexe ferroviaire de Matabiau

## Hauts-de-France

- régénération de diverses petites lignes ferroviaires
- modernisation de la voie mère de Calais
- noeud de Creil

## PACA

- ligne nouvelle Provence Côte d'Azur
- régénération de la ligne Coni-Vintimille

## Pays-de-la-Loire

- mise en oeuvre du schéma directeur de l'axe Nantes-Angers-Sablé
- études LNOBPL

Par ailleurs, la réforme ferroviaire menée par le Gouvernement confirme le reversement à SNCF Réseau, par le biais d'un fonds de concours transitant par le programme 203, des dividendes que l'État a renoncé à percevoir de la part du Groupe SNCF. Cette dotation vise à financer la régénération du réseau ferroviaire. Le montant prévisionnel 2022 de ce fonds de concours est de 111 M€ en AE et CP.

A cette enveloppe s'ajoute l'engagement exceptionnel en faveur du secteur ferroviaire prévu dans le cadre du plan de relance. Celle-ci permettra d'améliorer la qualité du réseau ferroviaire par exemple via la régénération du réseau structurant et des petites lignes (en co-financement notamment avec les régions dans le cadre des contrats de plan État-région), mais aussi de redévelopper l'offre des trains de nuit.

**ACTION 6,5 %****42 – Voies navigables**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	248 201 520	<b>248 201 520</b>	1 400 000
Crédits de paiement	0	248 201 520	<b>248 201 520</b>	3 000 000

L'action « Voies navigables » participe à la transition écologique du transport de marchandises, le mode fluvial constituant une alternative au mode routier pour le transport massifié de marchandises, moins émetteur de gaz à effet de serre. Elle contribue également à l'activité touristique.

Le transport fluvial intérieur de marchandises bénéficie des possibilités d'accès direct du trafic de fret aux ports maritimes et aux zones urbaines denses. Ce type de transport présente ainsi un intérêt certain pour décongestionner la route et améliorer la sécurité du transport de marchandises dangereuses.

La loi d'orientation des mobilités adoptée fin 2019 fixe parmi les priorités nationales en matière de transport la régénération du réseau de voies navigables. Cette priorité sera portée par l'établissement public Voies navigables de France (VNF) qui est en charge de l'exploitation, de la maintenance, de la modernisation et du développement de 6 700 km de voies navigables.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	248 201 520	248 201 520
Subventions pour charges de service public	248 201 520	248 201 520
Dépenses d'investissement		
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		
<b>Total</b>	<b>248 201 520</b>	<b>248 201 520</b>

Un montant de 248,2 M€ en AE et en CP, est prévu pour la subvention pour charges de service public (SCSP) prévue au profit de l'établissement public Voies navigables de France (VNF) au titre du PLF 2022, présentée dans la partie « Opérateurs » du projet annuel de performances.

Cette subvention, qui s'ajoute aux moyens dégagés par cet opérateur sur ses ressources propres et sur les recettes affectées, permet à VNF d'exercer les missions de gestion du domaine public fluvial qui lui sont confiées par l'État.

Plus précisément, VNF contribue au développement du transport fluvial en préservant et améliorant la fonctionnalité du réseau par l'entretien, la maintenance et le renouvellement des infrastructures, ainsi qu'en procédant à des opérations de modernisation et d'augmentation du gabarit des voies. VNF assume également une mission de promotion du transport fluvial.

En application des orientations de la loi d'orientation des mobilités déclinées dans le contrat d'objectifs et de performance entre VNF et l'État signé en avril 2021, VNF poursuivra un programme ambitieux de régénération et de modernisation des infrastructures visant à améliorer la fiabilité, la qualité et la sécurité du réseau. Les priorités porteront sur la sécurisation et la téléconduite des itinéraires à grand gabarit.

## FONDS DE CONCOURS

*Il est précisé que les montants de fonds de concours attendus de l'AFITF constituent une estimation, le budget initial de l'établissement n'étant pas élaboré à la date de rédaction du présent projet annuel de performances.*

Les moyens de l'action 42 sont complétés par des fonds de concours versés par l'AFITF pour l'entretien et le développement des infrastructures fluviales relevant de l'État et gérées par ses services déconcentrés, Ils sont estimés à 1,4 M€ d'AE et 3 M€ de CP.

A ces moyens du P203 s'ajoute un versement direct de l'AFITF à VNF, d'une part pour certains grands projets, et d'autre part au titre de la régénération / modernisation (plus de 110 M€ prévus), ainsi que des crédits prévus à titre exceptionnel dans le cadre du plan de relance pour conforter la régénération / modernisation.

**ACTION 2,6 %**

## 43 – Ports

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	99 859 204	<b>99 859 204</b>	93 550 000
Crédits de paiement	0	99 859 204	<b>99 859 204</b>	87 423 400

L'action « Ports » finance trois volets principaux que sont : les infrastructures portuaires, l'entretien des ports ainsi que les dispositifs de soutien, de régulation et de contrôle des transports maritimes.

## INFRASTRUCTURES PORTUAIRES ET ENTRETIEN DES PORTS

Les Grands ports maritimes (GPM), ont, depuis la réforme portuaire de 2008, un rôle d'aménageur (projets d'aménagement du foncier, de conservation du patrimoine et d'amélioration des dessertes des ports...). La stratégie nationale portuaire, adoptée en 2021, affirme un objectif clair de reconquête de parts de marché et de développement économique des ports, à horizon 2025-2050 :

- Passer de 60% à 80% la part du fret conteneurisé à destination/en provenance de la France qui est manutentionnée dans les ports français à l'horizon 2050 et reconquérir également les flux européens pour lesquels les ports français représentent un point de passage pertinent ;
- doubler le nombre d'emplois directs et induits liés à l'activité portuaire (et plus globalement industrielle, en lien avec la réindustrialisation que vise cette stratégie) à horizon 2050 ;
- accroître de 30 % la part des modes de transport massifiés dans les pré- et post- acheminements portuaires, à horizon 2030 ;
- contribuer à l'atteinte des objectifs de neutralité carbone des transports à horizon 2050 par les autorités portuaires dans le cadre d'un plan de transition écologique ;
- accélérer la fluidification du passage portuaire notamment par la dématérialisation totale des formalités déclaratives liées au passage des navires et des marchandises dans les ports à horizon 2025.

Les priorités d'investissement portent sur le développement des infrastructures multimodales, l'amélioration et l'optimisation des terminaux à conteneurs (postes 11 et 12 du port HAROPA - Le Havre ou l'extension du terminal conteneurs au GPM de Dunkerque), la préparation à l'installation d'activités logistiques et industrielles (Nantes Saint-Nazaire) et l'amélioration des dessertes ferroviaires et fluviales de l'hinterland (par exemple l'accès fluvial à Port 2000 au Havre).

Par ailleurs, l'engagement des ports français en faveur de la transition énergétique se décline en différentes actions à l'image du déploiement d'énergies alternatives comme l'électricité à quai ou la distribution de gaz naturel liquéfié (GNL). Les ports portent également des projets d'économie circulaire comme le GPM de Marseille qui a développé une plateforme d'écologie industrielle et d'économie circulaire, le projet PIICTO. En termes de production d'énergies renouvelables, les GPM de Bordeaux, Rouen et la Rochelle développent la solarisation de leurs bâtis portuaires qui offre des opportunités de production importantes.

Le volet portuaire du plan France Relance soutient les projets relatifs à l'accélération du déploiement de l'offre d'alimentation électrique des navires à quai, le développement des infrastructures de report modal vers les modes massifiés, la performance énergétique des ports et la préservation de la biodiversité dans les zones portuaires.

Les investissements dans les quatre GPM d'outre-mer en Guadeloupe, Guyane, Martinique et La Réunion sont également essentiels pour maintenir les liaisons de dessertes directes avec la métropole, condition indispensable à la maîtrise du coût de passage portuaire et des dépenses de consommation des ménages. Ces investissements visent aussi à favoriser le développement des trafics de transbordement notamment à La Réunion en forte croissance.

Les importants travaux de modernisation et de développement de leurs infrastructures engagés par les GPM ultramarins (extension du Port Est à La Réunion, grand projet de port à la Guadeloupe, extension de la pointe des Grives à la Martinique ou modernisation des terre-pleins en Guyane) permettront de répondre aux enjeux liés à la globalisation du trafic mondial et à l'adaptation aux mutations du transport maritime (recomposition des alliances, augmentation de la taille des navires...).

Les subventions de l'État en faveur des infrastructures portuaires sont majoritairement portées par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) qui abonde le programme 203 par le biais de fonds de concours.

Les crédits budgétaires (hors AFITF) concernant les infrastructures portuaires et l'entretien des ports recouvrent quant à eux plusieurs domaines :

- les subventions contribuant à l'entretien des accès et des ouvrages d'accès des GPM ; ces travaux, pour les ports métropolitains, sont réalisés principalement par les navires détenus par le groupement d'intérêt économique (GIE) Dragages-Ports et armés par les GPM ;
- les moyens nécessaires à l'entretien des infrastructures et à l'exploitation des ouvrages du dernier port d'intérêt national qui relève de l'État, Saint-Pierre-et-Miquelon ;
- le fonctionnement technique des capitaineries des ports métropolitains dans lesquels l'État est resté l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, ainsi que des capitaineries des ports de Saint-Pierre, Miquelon et Mayotte ;
- le dispositif de prise en compte de la pénibilité spécifique aux métiers portuaires et de cessation anticipée d'activité.

### Soutien, régulation et contrôle dans le domaine des transports maritimes

Respect des réglementations nationales et européennes afin de garantir un bon niveau de sécurité et une concurrence loyale

Le rôle de l'État en matière de politique maritime est aussi de faire appliquer les conventions internationales et règles européennes (concurrence, sécurité, sûreté, environnement). Ainsi, à l'occasion du passage dans les ports dont l'organisation est parfois décentralisée, l'État assure la réglementation générale, notamment celle concernant la sécurité des opérations portuaires.

L'État a également en charge la politique de sûreté de l'exploitation portuaire, depuis l'adoption du code ISPS (International Ship and Port Security code) de l'OMI (Organisation maritime internationale), du règlement européen 725/2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires et de la directive 2005/65 relative à l'amélioration de la sûreté des ports qui étend aux ports les règles applicables aux installations portuaires.

### Modernisation et adaptation de l'activité des professionnels du transport fluvial

L'accompagnement des professionnels du transport fluvial passe par la définition et la mise en œuvre de mesures visant à la modernisation de la flotte fluviale. Il favorise l'intégration du mode fluvial dans les chaînes logistiques complexes et encourage le recours à la formation des salariés et des chefs d'entreprises.

## CONTRIBUTION AU PLAN DE RELANCE

Il est prévu en 2022 un financement plan de relance de l'action 43 du P203 par voie de fonds de concours de l'AFITF. Les montants prévus à ce stade sont de 61 M€ d'AE (reportées de 2021) et 38 M€ de CP, reports prévisionnels de 2021 vers 2022 inclus. Ils sont intégrés au montant total de prévision de fonds de concours 2022 de l'action 43 évoqué supra.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	400 000	400 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	400 000	400 000
Dépenses d'intervention	99 459 204	99 459 204
Transferts aux entreprises	99 392 368	99 392 368
Transferts aux autres collectivités	66 836	66 836
<b>Total</b>	<b>99 859 204</b>	<b>99 859 204</b>

Les premiers paragraphes de cette section présentent les crédits votés en loi de finances. À ceux-ci s'additionnent les crédits de fonds de concours qui sont présentés dans le paragraphe intitulé « fonds de concours ».

## DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Les crédits de fonctionnement inscrits sur cette action sont destinés en premier lieu à couvrir les moyens nécessaires à l'entretien des infrastructures et à l'exploitation des ouvrages des ports maritimes de Saint-Pierre et de Miquelon, seuls ports relevant de l'État et non gérés par un établissement public. Ils couvrent également le fonctionnement technique des capitaineries des ports métropolitains dans lesquels l'État est resté l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, ainsi que des capitaineries des ports de Saint Pierre, Miquelon et Mayotte.

Ce budget comprend notamment les besoins d'investissement pour l'achat de matériels spécifiques au bon fonctionnement des capitaineries : radars, équipements radio, équipements de sécurité, documentation technique... Il recouvre également l'achat de petits matériels nécessaires à l'entretien et au fonctionnement de ces équipements. En revanche, l'ensemble des dépenses liées au fonctionnement courant du service : contrat de maintenance des équipements, déplacements, véhicules, informatique, fournitures de bureau, entretien et rénovation des bâtiments, frais de déménagement (y compris des équipements) ne peuvent être imputés sur ces crédits.

**0,25 M€ en AE et en CP** sont prévus à ce titre (sous-action 43-02), évalués à partir des dépenses effectivement constatées lors des derniers exercices.

**0,15 M€ en AE et en CP** sont prévus au titre de l'informatique portuaire (sous-action 43-03). Ces dépenses correspondent à des mesures de continuité informatique pour l'application de directives européennes (statistiques communautaires, suivi des navires à risques, suivi des déchets des navires et contrôles par l'État du port). Il s'agit de maintenir, d'adapter et renouveler les applications correspondantes.

## DÉPENSES D'INTERVENTION

### Subventions aux grands ports maritimes (43-02)

**92,7 M€ en AE et en CP** sont prévus en 2022, soit une quasi-stabilité du niveau de dotation entre 2020, 2021 et 2022 après avoir fortement augmenté entre 2018 et 2019 (+29 M€), pour l'entretien des accès et des ouvrages d'accès des grands ports maritimes (GPM). Cette dotation est conforme aux annonces du Gouvernement lors du Comité interministériel de la mer (CIMer).

L'entretien des chenaux d'accès consiste principalement au dragage des accès maritimes et des ouvrages des GPM. Ces travaux conduits dans les ports métropolitains sont réalisés en grande majorité au travers des moyens du groupement d'intérêt économique (GIE). Le schéma directeur de ce groupement contribue à une rationalisation et une modernisation du parc de dragues permettant d'améliorer la productivité du dragage. En 2019, une drague duale fuel Diesel / GNL a été mise en service suite à la conversion de la chaîne de motorisation. Pour 2021, une seconde drague duale fuel Diesel/GNL sera livrée au GIE Dragages-Ports. Ces deux opérations contribuent à la transition énergétique et écologique des navires français.

### Soutien et contrôle du transport maritime ou fluvial (43-03)

1,73 M€ en AE et en CP sont prévus en 2022 pour le soutien économique aux transporteurs fluviaux et maritimes.

Cette enveloppe a pour principal objet d'assurer la participation de l'État, au côté de VNF, au plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (PAMI) pour 1 M€.

Le PAMI pour la période 2018-2022 a été approuvé fin mai 2018 par la Commission européenne. Ce plan doté au global de 16,5 M€, est un levier important pour permettre au transport fluvial de marchandises de se positionner comme un mode de transport plus propre et une solution crédible à la congestion routière, dans un contexte de transition écologique et énergétique. Il contribue au développement d'un mode de transport encore insuffisamment utilisé (environ 2 % des marchandises transportées en France) alors qu'il dispose de capacités de transport immédiatement mobilisables sur les axes structurants que sont le couloir rhodanien, l'axe Seine, la Moselle et le Rhin



ou encore le bassin du Nord. Le développement du transport fluvial constitue en effet une priorité de la politique nationale des transports de marchandises et s'inscrit dans le cadre des réseaux transeuropéens de transports (RTE-T). Dans ce contexte, le PAMI permettra d'accompagner la transition énergétique de la flotte fluviale de marchandises et son adaptation à de nouveaux besoins logistiques. Les aides seront attribuées dans le cadre d'appel à projets annuels. Le plan d'aide s'adresse aux exploitants de bateaux de transport de marchandises (artisans ou armateurs) et également, pour son volet innovation, aux transporteurs de passagers, bureaux d'études, chantiers ou autres prestataires techniques, à condition que l'innovation soit transposable aux bateaux de transport de marchandises. En plus de VNF et de l'État, d'autres partenaires financiers tels que les régions sont susceptibles de venir abonder ce plan d'aides.

Sur cette enveloppe de 1,73 M€, il est également prévu des mesures pour accompagner la suppression de la chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA). Ces aides ont vocation à disparaître une fois que ces structures se seront organisées pour augmenter leurs financements propres par des cotisations.

#### Dispositifs de prise en compte de la pénibilité spécifique aux métiers portuaires et de cessation anticipée d'activité (43-04)

5 M€ en AE et en CP sont prévues au titre du versement solidaire au fonds collecteur Manutention géré par l'assureur retenu pour la gestion des dispositifs de l'annexe 3 de la Convention collective nationale unifiée, actés dans le cadre de la réforme portuaire.

#### FONDS DE CONCOURS

*Il est précisé que les montants de fonds de concours attendus de l'AFITF constituent une estimation, le budget initial de l'établissement n'étant pas élaboré à la date de rédaction du présent projet annuel de performances.*

Les moyens de l'action 43 sont complétés par des fonds de concours versés par l'AFITF pour la modernisation et le développement des infrastructures fluviales et portuaires (43-01).

Ils sont estimés en 2022 à 94 M€ en AE et 87 M€ en CP et sont destinés à financer :

- la part de l'État dans les contrats de plan (2015-2020) ou de convergence pour le volet portuaire ;
- la participation de l'État aux opérations portuaires non contractualisées dans des contrats de plan, de projet ou de convergence et relevant de l'État ou de ses établissements publics.

Ces montants tiennent compte des crédits du plan de relance annoncé par le gouvernement en septembre 2020, reports prévisionnels de 2021 vers 2022 inclus .

En effet, une enveloppe spécifique est prévue dans le cadre du plan de relance pour le verdissement des ports. Celle-ci permettra de renforcer la compétitivité économique des ports par l'adaptation de leur offre de service à un modèle à plus grande qualité environnementale. Elle pourrait par exemple être utilisée pour soutenir le développement d'infrastructures de report modal, de l'électrification des quais et la création de points d'avitaillement en GNL et hydrogène.

#### **ACTION 8,6 %**

#### **44 – Transports collectifs**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	324 600 000	<b>324 600 000</b>	298 300 000
Crédits de paiement	0	316 370 000	<b>316 370 000</b>	391 682 500

L'action « Transports collectifs » vise à développer et à améliorer la performance des réseaux d'infrastructures de transports collectifs et des modes alternatifs à l'automobile afin de favoriser le report modal et de s'inscrire dans une politique de mobilité durable et de décarbonation de la société.

#### **Infrastructures de transports collectifs (sous-action 44-01)**

En matière d'infrastructures de transports collectifs, l'action de l'État consiste à piloter les procédures de concertation, à assurer la programmation ainsi qu'à veiller au respect des calendriers et à la réalisation des travaux de maintenance à travers la tutelle des établissements publics. L'État participe également au financement de ces infrastructures, directement via l'AFITF (cas des projets de transports collectifs en site propre (TCSP) de province), indirectement via la Société du Grand Paris (métro du Grand Paris Express) ou via des fonds apportés par l'AFITF au BOP 203 (projets ferroviaires et de TCSP en Île-de-France). Les collectivités territoriales, maîtres d'ouvrage ou partenaires selon les projets, sont associées au développement de ces infrastructures.

Les cofinancements de l'AFITF en faveur des TCSP de province sont délivrés à la suite d'appel à projets dédiés pilotés par l'État. Trois appels à projets se sont déroulés entre 2008 et 2014, soutenant près de 200 projets avec 1,6 Md€ de subventions. Un quatrième appel à projets a été lancé fin 2020 pour soutenir les projets de la période 2021-2025.

En Île-de-France, la saturation des réseaux de transports collectifs nécessite de poursuivre les investissements à un niveau soutenu. Le métro automatique du Grand Paris Express est réalisé et entièrement financé par la Société du Grand Paris qui bénéficie de taxes affectées. Les autres projets de TCSP ou ferroviaires régionaux sont réalisés sous la maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités, de la RATP ou de SNCF Réseau s'il s'agit de leurs réseaux.

Un plan de mobilisation pour les transports collectifs a été établi afin de répondre aux enjeux de modernisation, de développement et de désengorgement de ces réseaux et mobilise des financements très importants. Ceux-ci sont principalement supportés par la Région, l'État et les autres collectivités locales dans le cadre du CPER 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et prolongé pour son volet mobilité jusqu'à 2022 suite à son avenant du 4 mars 2021. La sous-action 44-01 finance ces opérations du CPER.

#### **Politique des déplacements (44-02)**

Diverses opérations d'études et d'animation liées à l'objet de l'action 44 sont financées via la sous-action 44-02.

#### **Tarifs sociaux ferroviaires (44-03)**

L'État veille à la prise en compte des objectifs des autres politiques publiques (cohésion sociale, aménagement du territoire, accessibilité des personnes handicapées) dans l'organisation des transports collectifs. À cette fin, il compense aux entreprises ferroviaires le coût de certains tarifs sociaux qu'il leur demande d'appliquer, en faveur notamment des familles nombreuses et des apprentis.

#### **Plan vélo (44-05)**

Suite au plan vélo adopté par le gouvernement en 2018, l'AFITF cofinance chaque année depuis 2019 des aménagements cyclables afin de développer la pratique du vélo dans des conditions sécurisées. Ce plan vélo prévoit un financement pluriannuel de 350 M€ supporté par l'AFITF. La gestion de ces fonds est partagée entre un financement AFITF direct pour les projets les plus importants et un financement par fonds de concours du BOP 203 pour les projets dont l'ampleur est plus limitée.

#### **Financement du déficit d'exploitation des trains d'équilibre du territoire (44-06)**

La sous-action n°44-06 retrace le financement des dépenses liées à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET), dont l'État est autorité organisatrice depuis 2011. Jusqu'en 2020, le financement de ces dépenses était assuré

par le compte d'affectation spéciale « services nationaux de transport conventionnés de voyageurs » qui a été supprimé dans le cadre de la loi de finances pour 2021.

## CONTRIBUTION AU PLAN DE RELANCE

Il est prévu en 2022 un financement plan de relance de l'action 44 du P203 par voie de fonds de concours de l'AFITF. Les montants prévus à ce stade sont de 205 M€ d'AE (reportées de 2021) et 89 M€ de CP, reports prévisionnels de 2021 vers 2022 inclus. Ils sont intégrés au montant total de prévision de fonds de concours 2022 de l'action 44 évoqué supra.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	324 600 000	316 370 000
Transferts aux entreprises	322 400 000	314 170 000
Transferts aux collectivités territoriales	1 750 000	1 750 000
Transferts aux autres collectivités	450 000	450 000
<b>Total</b>	<b>324 600 000</b>	<b>316 370 000</b>

## DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

### Trains d'équilibre du territoire

1 M€ d'AE et CP sont prévus en 2022 en dépenses de fonctionnement pour l'activité d'autorité organisatrice des trains d'équilibres du territoire (TET), tels que le recours à des missions d'études ou d'expertise pour le suivi de la convention d'exploitation des TET conclue avec SNCF Voyageurs (contrôle de la facture annuelle de SNCF Voyageurs relative à l'exécution du service, préparation des comités de suivi de desserte ferroviaire, etc.) ou la préparation des procédures d'ouverture à la concurrence des lignes TET.

## DÉPENSES D'INTERVENTION (hors fonds de concours)

### Politique des déplacements

1,75 M€ en AE et en CP sont prévus en 2022 au titre de la contribution de l'État au financement des enquêtes de déplacements et à d'autres actions relatives à la mobilité, telles que la réalisation d'études relatives à la mobilité des personnes, d'outils de modélisation (modèles de trafic) et d'expériences innovantes concernant les transports collectifs, le développement des modes actifs et des nouvelles pratiques de déplacements (covoiturage, autopartage...).

Ils sont complétés par 0,45 M€ d'AE et de CP destinés à des actions portées par le coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo.

### Tarifs sociaux ferroviaires

16 M€ en AE et CP sont prévus en 2022 au titre de la compensation aux entreprises ferroviaires des tarifications sociales nationales pour les voyageurs.

### Trains d'équilibre du territoire

Les dépenses du déficit d'exploitation des trains d'équilibre du territoire comprennent :

- les contributions versées aux entreprises ferroviaires exploitant les lignes TET visant à compenser une partie du déficit d'exploitation de ces lignes (activité n°01). Celles-ci sont actuellement limitées à celle versée à SNCF Voyageurs dans le cadre de la convention d'exploitation TET 2016-2021, dont le renouvellement est prévu à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2022, dans l'attente de l'ouverture à la concurrence de ces lignes qui sera progressivement mise en œuvre jusqu'en 2033 ;
- les contributions versées par l'État aux régions au titre de sa participation aux coûts d'exploitation des lignes TET conventionnées par les Régions à compter de 2017 et antérieurement conventionnées par l'État (activité n°02) ;
- les dépenses liées à l'exercice par l'État de ses responsabilités d'autorité organisatrice des TET : enquêtes sur la qualité de service, frais d'études et de missions de conseil juridique, financier ou technique (activité n°03).

Les dépenses prévues en 2022 pour le financement des TET sont les suivantes :

#### 2022 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'activité	Dépenses de fonctionnement	Dépenses d'intervention	Total pour 2022
01 – Contribution à l'exploitation des TET	0	243 400 000	<b>243 400 000</b>
02 – Contributions versées aux régions au titre de l'exploitation des TET antérieurement conventionnés	0	62 000 000	<b>62 000 000</b>
03 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs à l'exploitation des TET	1 000 000	0	<b>1 000 000</b>
<b>Total</b>	<b>1 000 000</b>	<b>305 400 000</b>	<b>306 400 000</b>

#### 2022 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'activité	Dépenses de fonctionnement	Dépenses d'intervention	Total pour 2022
01 – Contribution à l'exploitation des TET	0	235 200 000	<b>235 200 000</b>
02 – Contributions versées aux régions au titre de l'exploitation des TET antérieurement conventionnés	0	62 000 000	<b>62 000 000</b>
03 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs à l'exploitation des TET	1 000 000	0	<b>1 000 000</b>
<b>Total</b>	<b>1 000 000</b>	<b>297 200 000</b>	<b>298 200 000</b>

Pour 2022, les dépenses affectées aux TET en dépenses d'intervention s'élèvent ainsi à 305,4 M€ en AE et 297,2 M€ en CP, qui se décomposent comme suit :

- 243,4 M€ d'AE et 219,1 M€ de CP afin de couvrir l'engagement de la compensation prévisionnelle d'exploitation des TET à verser à SNCF Voyageurs au titre de l'année 2022, ainsi que le paiement d'un acompte à cette compensation ; le montant de cette compensation prévisionnelle est toutefois susceptible d'être revu ultérieurement, les négociations entre l'État et SNCF Voyageurs relatives au renouvellement de la convention d'exploitation des TET n'étant pas terminées ;
- 16,1 M€ de CP afin de couvrir le paiement à SNCF Voyageurs du solde de la compensation d'exploitation des TET pour l'année 2021, en complément des crédits de paiement ouverts en LFI 2021 non consommés à fin 2022 qui seront reportés en 2022 (estimés à 26,1 M€ de CP, hors CP à reporter pour couvrir le paiement des études déjà engagées et non soldées) ; le paiement de ce solde interviendra à l'été 2022 après contrôle par l'État du projet de facture relatif à l'exécution réelle du service et des justificatifs associés ;
- 62 M€ d'AE/CP correspondant à la participation de l'État pour 2022 aux coûts d'exploitation des lignes TET reprises par les Régions Grand Est (13 M€), Hauts-de-France (15 M€), Occitanie (4,5 M€), Centre-Val de Loire (24,5 M€) et Nouvelle Aquitaine (5 M€) entre 2017 et 2020, soit une baisse de 9,8 M€ par rapport à l'année 2021 ; cette baisse s'explique par la diminution de la contribution versée à la Région Centre-Val de Loire, en application du protocole d'accord conclu avec cette Région pour le transfert des ex-lignes TET.

#### FONDS DE CONCOURS

Il est précisé que les montants de fonds de concours attendus de l'AFITF constituent une estimation, le budget initial de l'établissement n'étant pas élaboré à la date de rédaction du présent projet annuel de performances, et qu'ils incluent les crédits du plan de relance (dont reports prévisionnels de 2021 vers 2022).

#### Infrastructures de transports collectifs

La participation de l'État aux dépenses d'infrastructures de transport collectif en Île-de-France est financée par des fonds de concours abondant le programme 203. Ces fonds sont prévus à hauteur de 33 M€ en AE et de 232 M€ en CP pour 2022 par l'AFITF. Ces montants permettront de financer des projets inscrits au CPER (prolongement du RER E, schémas directeurs des RER, prolongement de la ligne 11 du métro, lignes tangentielles et de tramway, etc.).

Le plan France Relance 2020-2022 complètera ces financements en faveur de projets inscrits au CPER à hauteur de 205 M€ d'AE (reportées de 2021) et 89 M€ de CP qui sont prévus par l'AFITF reports prévisionnels de 2021 vers 2022 inclus.

## **ACTION 4,7 %**

### **45 – Transports combinés**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	177 714 472	<b>177 714 472</b>	145 000 000
Crédits de paiement	0	182 714 472	<b>182 714 472</b>	145 000 000

L'action 45 traduit le soutien de l'État au développement de modes et de services de transports alternatifs à la route dans le cadre du transport combiné. Cette action en faveur du report modal a vocation à répondre à l'objectif d'une politique de développement durable de l'économie dans le cadre de la transition énergétique et environnementale de la France.

Dans le cadre du PLF 2022, les crédits inscrits comprennent, outre les soutiens reconduits (27 M€ d'aide à l'exploitation des services de transport combiné, 5 M€ d'aide au service transitoire d'autoroute ferroviaire alpine), une enveloppe de 151 M€ d'aide à l'exploitation des services de fret ferroviaire afin de soutenir les opérateurs affectés par les crises récentes (grèves décembre/janvier puis confinements liés à la crise du Covid19) et améliorer la compétitivité du rail face au mode routier dans l'objectif du développement de la part modal du fret ferroviaire.

Ces 151 M€ pourront porter sur plusieurs dispositifs : complément à la prise en charge complémentaire par l'État d'une partie des péages dus par les opérateurs à SNCF Réseau (en complément des 133 M€ ouverts au sein de l'action ferroviaire au titre de la compensation fret), augmentation du soutien à l'aide au transport combiné, y compris de nouveaux services et enfin une aide au wagon isolé. Les montants entre ces dispositifs sont en cours de définition.

#### **Aides au transport combiné**

L'État a notifié début 2019 à la Commission européenne le renouvellement de son régime d'aides au transport combiné, instauré en 2003, consistant à accorder une aide financière aux transports multimodaux utilisant le chemin de fer, la voie navigable ou un service maritime à courte distance pour la partie principale du trajet et la route pour la partie complémentaire. Le soutien au transport combiné constitue ainsi l'outil principal d'intervention en faveur de l'intermodalité pour le fret.

#### **Autoroutes ferroviaires**

Les concours financiers franco-italiens à l'autoroute ferroviaire alpine (AFA) ont permis d'assurer depuis 2003 le report modal du transport de marchandises dangereuses de la route vers le rail, sur des wagons spécifiques. Le Parlement italien a voté en décembre 2015 une enveloppe de 29 M€ pour le service existant couvrant la période 2013-2018. Il a également prévu une enveloppe de 50 M€ pour le futur service sur la période 2018-2022.

Ayant fait la preuve de son attractivité et de son efficacité en matière de report modal, un service pérenne et plus fréquent devrait être mis en place par le biais d'une concession. Ainsi, les États travaillent à la poursuite de la mise en œuvre de cette consultation franco-italienne (appel public à concurrence européen) pour la mise en concession du

service d'autoroute ferroviaire alpine. Les États souhaitent concéder l'exploitation du service pour une durée de 10 ans. Un service transitoire sera toutefois mis en œuvre en 2021 en attendant la signature du contrat pluriannuel (5 M€ prévus en 2022).

L'ouverture de l'axe Atlantique aux services d'autoroute ferroviaire est traité en étroite relation avec les autorités espagnoles avec lesquelles les contacts et le travail, organisé par une feuille de route commune validée par les secrétaires d'État des deux pays, se poursuivent. Des appels à manifestation d'intérêt auprès des constructeurs de matériels roulants et des opérateurs de services ont notamment été réalisés. Ils ont notamment permis une confirmation dans ce cadre bi-national, par un opérateur, de l'engagement de mise en place à court terme d'un service sur cet axe.

#### CONTRIBUTION AU PLAN DE RELANCE

Il est prévu en 2022 un financement plan de relance de l'action 45 du P203 par voie de fonds de concours de l'AFITF. Les montants prévus à ce stade sont de 145 M€ d'AE (reportées de 2021) et de CP reports prévisionnels de 2021 vers 2022 inclus. Ils sont intégrés au montant total de prévision de fonds de concours 2022 de l'action 45 évoqué supra.

#### ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	177 714 472	182 714 472
Transferts aux entreprises	177 714 472	182 714 472
<b>Total</b>	<b>177 714 472</b>	<b>182 714 472</b>

#### Soutien au transport combiné

Le système d'aide accordé aux opérateurs par Unité de transport intermodal (UTI) transbordée sur le territoire national de la route vers le mode ferroviaire, fluvial et maritime courte distance est le même quel que soit le mode de transport. 27 M€ en AE et CP sont destinés au soutien du transport combiné.

L'enveloppe supplémentaire de 151 M€ d'aide à l'exploitation des services de fret ferroviaire prévoit notamment une augmentation du soutien à l'aide au fret, au transport combiné, ainsi qu'une aide au wagon isolé.

#### Autoroute ferroviaire alpine

5 M€ de CP sont prévus en 2022 pour payer le service transitoire annuel de cette autoroute ferroviaire.

#### **ACTION 1,2 %**

#### 47 – Fonctions support

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	47 381 276	<b>47 381 276</b>	1 850 000
Crédits de paiement	0	47 370 165	<b>47 370 165</b>	1 850 000

L'action « Fonctions support » comprend les dépenses transversales au programme « Infrastructures et services de transports ».

Cette action ne comporte pas de crédits de personnels. Elle regroupe :

- les dépenses d'études générales et de prospective (y compris la politique technique relative aux différents modes de transport)
- les dépenses de logistique de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (à l'exception des dépenses de la direction des affaires maritimes, relevant du programme n°205 « Affaires maritimes »). Sont notamment couvertes les dépenses d'informatique spécifiques (applications dites « métiers »), de documentation et d'impression, de formation professionnelle, les frais de mission et de représentation, le remboursement des mises à disposition de personnels
- les subventions pour charges de service public (SCSP) versés à l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) et à l'Autorité de régulation des transports (ART)
- le financement d'études d'innovation de l'agence de l'innovation pour les transports (AIT).

Enfin, l'action regroupe également les dépenses de fonctionnement de services de l'État ou d'organismes sans personnalité morale dont la gestion est rattachée au programme :

- le Bureau enquêtes accidents des transports terrestres ;
- les services techniques centraux relevant du champ du programme: le Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG), le Centre d'études des tunnels (CETU) ;
- le Secrétariat général du tunnel sous la Manche (SGTM).

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	47 381 276	47 370 165
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	20 181 276	20 170 165
Subventions pour charges de service public	27 200 000	27 200 000
<b>Total</b>	<b>47 381 276</b>	<b>47 370 165</b>

*Les premiers paragraphes de cette section présentent les crédits votés en loi de finances. À ceux-ci s'additionnent les crédits de fonds de concours qui sont présentés dans un second temps.*

### Études générales (47-01)

9,5 M€ en AE et en CP sont prévus pour les études générales pour le développement des savoirs, des méthodes et de la doctrine technique qui contribuent à faciliter la mise en œuvre d'une politique efficace des transports.

Ces études générales contribuent en particulier à améliorer la connaissance de la demande de transport de passagers et de marchandises afin d'adapter les politiques publiques à la situation réelle observée et afin d'évaluer l'effet des politiques publiques. La connaissance des comportements de mobilité par l'exploitation de l'enquête nationale transport en est une illustration.

Ces crédits concourent également au développement et au soutien d'un axe de prospective et d'innovation dans les transports terrestres et maritimes via le financement de projets de recherches. Une enveloppe est également destinée au financement d'associations qui contribuent aux politiques publiques dans le domaine du transport.

Une partie des moyens de cette action est orientée vers le « transport intelligent », notamment pour ce qui concerne l'information multimodale et la billettique dans le secteur des transports de voyageurs. Plus globalement, cette action permet de soutenir les interventions relevant du champ d'attribution de la nouvelle Mission Innovation, Numérique et Territoires créée en 2019 à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.

Enfin, sur les 9,5 M€ une enveloppe d'environ 1 M€ en AE et en CP est consacrée à des études transport et mobilité locales portées par les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement, notamment celles qui présentent un caractère innovant et répliquable au niveau de leur approche ou de leur méthodologie, en cohérence avec les orientations ministérielles et portant sur des problématiques communes à plusieurs régions.

### **Fonctionnement de l'administration et des services (47-02)**

6,4 M€ en AE et en CP sont consacrés au fonctionnement de la DGITM et de ses services : frais de déplacement des agents, formation continue, remboursement des mises à disposition et contentieux. Certaines interventions s'étendent à l'ensemble du réseau des services déconcentrés œuvrant dans le champ du programme, comme les actions de formation continue ou le contentieux lié à l'activité des services.

Cette ligne contient également les frais de fonctionnement des services techniques centraux de la DGITM : le Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG), le Centre d'études des tunnels (CETU) ; ainsi que ceux pour les organismes et services rattachés au programme (Secrétariat général au tunnel sous la Manche et Bureau enquêtes-accidents des transports terrestres).

### **Systemes d'information (47-03)**

2,2 M€ d'AE et de CP sont prévus pour 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.

### **Subventions pour l'Autorité de régulation des transports (ART) et l'EPSF (47-04)**

27,2 M€ sont prévus pour les SCSP de l'EPSF (13,2 M€) et de l'ART (14 M€).

### **Financement Innovation AIT (47-05)**

L'Etat a annoncé la création à l'été 2021 de l'Agence de l'Innovation pour les Transports (AIT) co-construite avec les services de la DGITM et de la DGAC. L'AIT a pour mission d'accélérer et de structurer les démarches innovantes internes et externes à l'administration, de faciliter l'expérimentation et le passage à l'échelle des projets innovants.

Depuis septembre 2021, l'AIT met en œuvre son premier programme d'accompagnement dénommé « Propulse », constitué de quatre appels à projets, et qui vise à accélérer la transition écologique et numérique du secteur des mobilités.

Une nouvelle sous-action (47-05) est créée à cet effet : « Financement Innovation AIT ». Elle est dotée en 2022 de 2 M€ pour financer la montée en puissance de l'AIT, notamment le premier programme d'accompagnement, « Propulse ».

FONDS DE CONCOURS



La prévision d'attributions de produits venant abonder les moyens de l'action s'élève à 1,85 M€ en AE et en CP.

## **ACTION 0,1 %**

### **50 – Transport routier**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	5 504 059	<b>5 504 059</b>	400 000
Crédits de paiement	0	5 971 059	<b>5 971 059</b>	400 000

L'action « Transport routier » correspond à des missions des services de l'État visant à définir, à appliquer et à contrôler les réglementations des secteurs du transport routier, notamment afin d'assurer un fonctionnement concurrentiel équitable des secteurs de transport et d'en assurer la sécurité.

Le secteur des transports routiers représente environ 40 000 entreprises et 400 000 salariés. A ces chiffres s'ajoutent les acteurs du transport public particulier de personnes (T3P). Les professionnels concernés, en particulier les TPE et PME qui représentent la quasi-totalité des entreprises du secteur (84% des entreprises ont moins de 10 salariés et moins de 1% comptent 250 salariés ou plus), hors T3P, doivent être en mesure de s'adapter aux évolutions constantes de l'activité en lien avec les évolutions des réglementations européenne, internationale et nationale, celles du marché et des transitions écologiques et numériques. L'État accompagne les professionnels dans les évolutions.

#### **Définition des règles économiques et sociales et contrôle de leur respect**

La réglementation des transports est largement d'origine communautaire et s'inscrit dans le cadre du marché unique européen, visant à faciliter la circulation des biens et des personnes.

Dans le cadre de ses missions de régulation, l'État assure le contrôle du respect des règles applicables sur le territoire national tant aux entreprises françaises qu'aux entreprises établies dans d'autres Etats membres de l'Union européenne ou dans des pays tiers ainsi qu'aux conducteurs.

Les différentes réglementations concernent l'accès au marché, l'accès à la profession, le volet social, notamment les règles en matière de temps de repos et de conduite, de formation, de temps de travail des conducteurs, les règles en matière de détachement des travailleurs ou encore celles applicables aux véhicules notamment du point de vue du contrôle technique routier. Le contrôle de ces dispositions relève d'enjeux de sécurité routière, de protection des salariés mais visent également à assurer une concurrence loyale entre les entreprises.

Les principaux textes communautaires applicables au transport routier et aux obligations des Etats membres en la matière ont été modifiés à la suite de l'adoption du Paquet I le 8 juillet 2020. Des réglementations nationales nouvelles sont également apparues en lien avec le développement du numérique dans le transport routier (transport public particulier de personnes, livraisons). La crise sanitaire a fragilisé les acteurs. Les exigences en matière de contrôle de la législation applicable dans le secteur s'en trouvent renforcées.

Le contrôle du respect de l'ensemble des règles dont relève le secteur des transports routiers est exercé par les différents corps de contrôle de l'État, parmi lesquels, pour ce qui concerne le ministère chargé des transports, les contrôleurs des transports terrestres des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports en Île-de-France (DRIEAT IF) et les directions de l'environnement, de l'aménagement et du logement des départements d'outre-mer (DEAL).

L'État veille ainsi aux conditions d'emploi, de formation et de travail des salariés, au développement du dialogue social, à la sécurité et au respect des règles de concurrence, de sécurité routière, de lutte contre la pollution. Il assure la mise en œuvre des sanctions prises à l'encontre des entreprises en infraction.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	3 237 950	3 704 950
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	3 237 950	3 704 950
Dépenses d'investissement		
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		
Dépenses d'intervention	2 266 109	2 266 109
Transferts aux autres collectivités	2 266 109	2 266 109
<b>Total</b>	<b>5 504 059</b>	<b>5 971 059</b>

### DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

#### Gestion du registre des entreprises de voiture de transport avec chauffeur (VTC)

La gestion du registre des exploitants de VTC a été confiée aux services du ministre chargé des transports en application de la loi n°2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur. Il permet de gérer les inscriptions des exploitants, les modifications des renseignements liés à l'activité, la mise à jour et le renouvellement des autorisations, ainsi que les mises en demeure et radiations éventuelles.

**En 2022, 0,75 M€** en AE et en CP sont prévus pour couvrir les dépenses relevant de la gestion du registre des exploitants de VTC, du marché d'assistance aux exploitants (Webhelp) ainsi que de l'étude du système d'information et de gestion concernant le secteur du transport public particulier de personnes (T3P) pour répondre aux besoins exprimés par la loi d'orientation des mobilités (LOM), qui prévoit la constitution d'une base de données nationale sur le transport public particulier de personnes, recensant les informations relatives aux conducteurs, aux exploitants et aux véhicules du secteur ainsi que la dématérialisation des procédures administratives pour devenir professionnel du T3P. Ce secteur regroupe les taxis, les VTC, les véhicules motorisés à deux ou trois roues (VMDTR) et les exploitants de cycles à pédalage assisté (CPA).

Les professionnels exploitants VTC suivis par le registre sont en nombre croissant : 53 800 à l'été 2021 (flux de création annuel de l'ordre de 12 000, hors crise). Il est prévu d'y ajouter la gestion des cartes professionnelles des conducteurs du secteur (VCT, taxis et VMDTR) ainsi que le suivi des autorisations de stationnement de taxis (ADS).

#### Contrôle du transport routier

**En 2022, 0,55 M€** en AE et CP sont prévus pour permettre une mise à niveau des équipements informatiques, l'acquisition et le maintien en état des équipements de sécurité des contrôleurs des transports terrestres, la maintenance des terminaux de verbalisation électronique ainsi que le financement des dépenses liées à la coopération européenne en matière de contrôle des transports routiers organisée sous l'égide d'Euro Contrôle Route.

### DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

#### Équipement du transport routier

**2,4 M€** en AE et en CP sont prévus au titre des investissements destinés à l'équipement des unités de contrôle :

- l'acquisition de véhicules de contrôle disposant d'un aménagement spécifique et équipés de stations d'accueil destinées aux outils informatiques (ordinateurs portables des contrôleurs, imprimantes permettant notamment l'impression de documents de contrôle, terminaux de paiement à distance, etc.) ;
- l'acquisition d'équipements dynamiques de signalisation (panneaux à message variable) ;

- le développement des stations de mesure des charges (pesage des véhicules contrôlés).

En 2022, ces crédits viseront plus particulièrement l'amélioration et le renforcement de l'équipement des agents de contrôle avec :

- l'adaptation des outils de contrôle au nouveau tachygraphe (contrôle à distance pour un meilleur ciblage) ;
- outils de contrôle pour la recherche de fraudes aux dispositifs anti-pollution ;
- développement des fonctionnalités de l'outil de verbalisation électronique (paiement immédiat...).

En outre, au titre du Plan de relance, et financés par fonds de concours vers le P203, des crédits sont prévus pour le développement d'un nouveau système d'information (SI), en remplacement de l'application « GRECO » et pour les équipements de pesage en marche (EPM).

## DEPENSES D'INTERVENTION

**Soutien économique et social au transport routier** : 2,25 M€ en AE et CP sont prévus à ce titre et répartis comme suit :

- **1,85 M€** en AE et CP pour le fonctionnement du Comité national routier (CNR) qui a intégré en 2021 un nouveau champ d'études relatif au transport routier de personnes (le champ du CNR était jusqu'alors limité au transport routier de marchandises).

Le CNR constitue un lieu d'échanges et de réflexion sur le secteur des transports routier. L'un de ses rôles essentiels est de produire des éléments analytiques et synthétiques sur les coûts, qui sont utilisés notamment dans les négociations tarifaires avec les donneurs d'ordre ou dans le cadre de l'évaluation du contexte de concurrence. Le CNR est également chargé de mettre en place des indices gazole de référence ;

- **0,4 M€** en AE et CP correspondant à des soutiens aux actions de mutation et d'évolution du secteur du transport routier, comme la réduction du CO2 ainsi qu'aux formations économiques et sociales des acteurs sociaux.

## FONDS DE CONCOURS

Il est précisé que les montants de fonds de concours attendus de l'AFITF constituent une estimation, le budget initial de l'établissement n'étant pas élaboré à la date de rédaction du présent projet annuel de performances.

Pour 2022 il est prévu à ce stade 0,4 M€ d'AE/CP pour financer les travaux sur les aires de contrôle routier.

## ACTION 0,0 %

### 51 – Sécurité ferroviaire

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	0	0	45 000 000
Crédits de paiement	0	0	0	45 000 000

L'action « Sécurité ferroviaire » 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.

## Sécurité des services de transports ferroviaires

La sécurité des passagers et des biens dans les transports terrestres concerne les équipements et matériels de transports (véhicules, mais aussi systèmes de transmission et d'alerte), les infrastructures et les ouvrages (tunnels ferroviaires, passages à niveau...). Elle nécessite ainsi des réglementations et des prescriptions techniques particulières pour le transport des marchandises dangereuses, afin d'en limiter les effets sur la santé et l'intégrité des personnes, mais aussi d'éviter les dommages à l'environnement, comme la pollution.

En matière de sécurité des transports guidés (métro, tramways), des remontées mécaniques et ferroviaires, des réglementations spécifiques ont également été édictées. En particulier, l'arrêté du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau a été modifié le 19 avril 2017. Cette modification permet de mieux définir les délais de fermeture et le type d'équipement pour chaque passage à niveau.

S'agissant des passages à niveau (PN), un plan d'action a été mis en place le 3 mai 2019. Ce plan est composé de quatre volets :

- Renforcer la connaissance des passages à niveau et du risque ;
- Accentuer la prévention et la sanction ;
- Amplifier la sécurisation des passages à niveau par des mesures d'aménagements ;
- Instaurer une gouvernance nationale et locale.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

### Éléments de la dépense par nature

#### FONDS DE CONCOURS

Il est précisé que les montants de fonds de concours attendus de l'AFITF constituent une estimation, le budget initial de l'établissement n'étant pas élaboré à la date de rédaction du présent projet annuel de performances.

#### Mise en sécurité des passages à niveau et des tunnels

Une enveloppe de 45 M€ est prévue en AE et CP en 2022.

En 2021, 147 passages à niveau faisant l'objet d'un projet d'investissement prioritaire (suppression ou aménagement) sont inscrits au programme de sécurisation (PSN). Cette enveloppe de 45 M€ pourrait notamment permettre de poursuivre les études et les travaux de suppression des passages à niveau les plus dangereux par la construction d'ouvrages d'art ainsi que les aménagements de sécurisation des autres passages à niveau.

Cet effort s'inscrit dans une politique de long terme de suppression et d'aménagements de passages à niveau qui a permis de réduire d'environ 65 % le nombre de passages à niveau inscrits au programme de sécurisation national (437 en 1997 contre 147 en 2021).

### **ACTION 1,6 %**

#### **52 – Transport aérien**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	61 317 190	<b>61 317 190</b>	0
Crédits de paiement	0	91 950 600	<b>91 950 600</b>	0

Cette action est consacrée au transport aérien et se décline en deux volets : les infrastructures aéroportuaires et le soutien à certaines liaisons aériennes aux fins d'aménagement du territoire (LAT).

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	4 007 600	4 181 600
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	4 007 600	4 181 600
Dépenses d'investissement	1 965 000	10 431 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	1 965 000	10 431 000
Dépenses d'intervention	55 344 590	77 338 000
Transferts aux entreprises	55 344 590	77 338 000
<b>Total</b>	<b>61 317 190</b>	<b>91 950 600</b>

**Soutenir le développement des infrastructures aéroportuaires (sous-action 52-01)**

Après le transfert de 150 aérodromes de l'État aux collectivités territoriales et à leurs groupements achevés en 2007, un certain nombre d'actions en matière d'aménagement du territoire continuent à relever de l'État. Une partie notable des interventions concernent l'outre-mer : investissement sur certains aérodromes d'État, exploitation d'aéroports en régie.

L'État contribue également, à travers ses engagements dans le cadre de conventions internationales, à la gestion des aérodromes de Bâle-Mulhouse et de Genève.

Le financement des infrastructures aéroportuaires est estimé en 2022 à 35,8 M€ en AE et 70,1 M€ en CP.

*Dépenses de fonctionnement (titre 3)*

Elles sont destinées à l'entretien des deux aéroports exploités par les services de l'État dans le cadre de régies directes : Saint-Pierre-Pointe-Blanche à Saint-Pierre-et-Miquelon et Wallis-Hihifo à Wallis-et-Futuna pour une dotation annuelle totale de 1,75 M€ d'AE/CP. Elles permettent également le financement de diverses prestations d'assistance et de conseil liées à la mise en œuvre des contrats de concession dont l'État est autorité concédante (2,3 M€ de CP).

*Dépenses d'investissement (titre 5)*

Il est prévu :

- une enveloppe de 1,5 M€ d'AE et 2 M€ de CP pour les aéroports de Saint-Pierre-Pointe-Blanche et de Wallis-Hihifo afin de préserver les équipements en condition opérationnelle ;
- la poursuite des travaux de l'aérogare de Saint-Pierre Pointe Blanche (0,4 M€ d'AE et 1,6 M€ de CP) ;
- la réfection de la piste de l'aérodrome de Wallis-Hihifo (5,75 M€ de CP) ;
- les études pour la piste longue de Mayotte (0,7 M€ de CP).

*Dépenses d'intervention (titre 6)*

Ces dépenses comprennent notamment les frais et indemnités liées à certains renouvellements de concession, ainsi que des subventions accordées dans le cadre du protocole de Maignon à la Réunion et pour financer des travaux de l'aérodrome de Futuna.

**Le financement de certaines liaisons aériennes aux fins d'aménagement du territoire (sous-action 52-02)**

L'État participe, en métropole et outre-mer, au financement de l'exploitation de liaisons d'aménagement du territoire (LAT) déficitaires mais considérées comme indispensables au désenclavement et à l'aménagement du territoire.

Il intervient dans le cadre de conventions pluriannuelles (de 3 à 4 ans en métropole et de 5 ans pour Saint-Pierre-et-Miquelon et les lignes intérieures de la Guyane) de délégation de service public (DSP) qui ont pour objectif de compenser le déficit d'exploitation des liaisons concernées en contrepartie du respect d'un niveau de service fixé par des obligations de service public (OSP).

À l'exception de la desserte internationale de Saint-Pierre-et-Miquelon, que l'État subventionne seul, la charge de la compensation versée aux transporteurs est partagée entre l'État et les personnes publiques locales concernées.

En 2019, le gouvernement a engagé une politique de soutien au développement raisonné des LAT en s'appuyant sur les propositions et recommandations issues des Assises du transport aérien.

Cette politique a permis d'améliorer le désenclavement des collectivités desservies, avec des gains de temps significatifs pour les liaisons métropolitaines et en fournissant le mode de transport permettant de rallier Saint-Pierre-et-Miquelon ou des communes isolées de l'intérieur de la Guyane.

Le soutien aux lignes d'aménagement du territoire est estimé en 2022 à 24,5 M€ en AE et 20,9 M€ en CP.

En AE, il est prévu le renouvellement des conventions de délégation de service publique pour les lignes Le Puy-Paris (3,5 M€) et Tarbes-Paris (4,5 M€). Il est également prévu de renouveler la convention avec la compagnie Air Saint-Pierre pour compenser le déficit des liaisons existantes entre Saint-Pierre-et-Miquelon et le Canada, ainsi que le déficit des vols directs, exploités en été, entre Saint-Pierre et Paris (16,5 M€). Les CP prévus permettront de payer les contrats en cours.

#### Fonds de compensation Nantes Atlantique (sous-action 52-03)

1 M€ est prévu pour le fonds de compensation des nuisances aériennes (FCNA) liées à l'aéroport de Nantes-Atlantique.

#### **ACTION 0,0 %**

##### **53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	0	0	0
Crédits de paiement	0	0	0	0

## 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	LFI 2021		PLF 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire (P203)</b>	<b>13 200 000</b>	<b>13 200 000</b>	<b>13 200 000</b>	<b>13 200 000</b>
Subventions pour charges de service public	13 200 000	13 200 000	13 200 000	13 200 000
<b>VNF - Voies navigables de France (P203)</b>	<b>248 278 616</b>	<b>248 278 616</b>	<b>248 201 520</b>	<b>248 201 520</b>
Subventions pour charges de service public	248 278 616	248 278 616	248 201 520	248 201 520
<b>AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France (P203)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>SGP - Société du Grand Paris (P203)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>261 478 616</b>	<b>261 478 616</b>	<b>261 401 520</b>	<b>261 401 520</b>
Total des subventions pour charges de service public	261 478 616	261 478 616	261 401 520	261 401 520
Total des dotations en fonds propres	0	0	0	0
Total des transferts	0	0	0	0

S'agissant des subventions pour charges de service public (SCSP), 13,2 M€ sont prévus en 2022 pour l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) et 248,2 M€ pour Voies navigables de France (VNF).

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

#### EMPLOIS EN FONCTION AU SEIN DES OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

Intitulé de l'opérateur	LFI 2021				PLF 2022			
	ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs		ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs	
			sous plafond	hors plafond			sous plafond	hors plafond
EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire			106				106	
VNF - Voies navigables de France	1		4 078	30	1		4 068	35
AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France								
SGP - Société du Grand Paris			875				1 025	
<b>Total</b>	<b>1</b>		<b>5 059</b>	<b>30</b>	<b>1</b>		<b>5 199</b>	<b>35</b>

(1) Emplois des opérateurs inclus dans le plafond d'emplois du ministère

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

	ETPT
Emplois sous plafond 2021	5 059
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2021	125
Impact du schéma d'emplois 2022	16
Solde des transferts T2/T3	
Solde des transferts internes	
Solde des mesures de périmètre	-1
Corrections techniques	
Abattements techniques	
<b>Emplois sous plafond PLF 2022</b>	<b>5 199</b>
<b>Rappel du schéma d'emplois 2022 en ETP</b>	<b>20</b>

Le schéma d'emplois des opérateurs du programme 203 est de +20 ETP, dont +50 ETP au titre de la Société du Grand Paris et -30 ETP au titre de Voies navigables de France.

Par ailleurs, une mesure de périmètre de -1 ETPT correspond au transfert de personnel à l'établissement public EPIDOR dans le cadre de la décentralisation de la gestion domaniale d'un tronçon de la Dordogne.



## OPÉRATEURS

### Avertissement

Le volet « Opérateurs » des projets annuels de performance évolue au PLF 2022. Ainsi, les états financiers des opérateurs (budget initial 2021 par destination pour tous les opérateurs, budget initial 2021 en comptabilité budgétaire pour les opérateurs soumis à la comptabilité budgétaire et budget initial 2021 en comptabilité générale pour les opérateurs non soumis à la comptabilité budgétaire) ne seront plus publiés dans le PAP mais le seront, sans commentaires, dans le « jaune opérateurs » et les fichiers plats correspondants en open data sur le site « data.gouv.fr ».

## EPSF - ETABLISSEMENT PUBLIC DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE

### Missions

L'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) 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.

Basé à Amiens, cet établissement public administratif sous tutelle du Ministre chargé des transports dispose de la personnalité morale et est financé essentiellement par une subvention pour charges de service public. Ses autres ressources correspondent à des redevances (notamment les redevances perçues à l'occasion de l'instruction des demandes d'autorisations qui lui sont soumises par les entreprises ferroviaires).

### Gouvernance et pilotage stratégique

Créé par la loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, l'Établissement public de sécurité ferroviaire est administré par un conseil d'administration composé de douze membres.

### Perspectives 2022

L'année 2022 marquera la dernière année de mise en œuvre du contrat d'objectifs et de performance (COP) pour la période 2020-2022, signé avec l'État fin 2019 dans un contexte d'entrée en application du volet technique du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire le 16 juin 2019 et de la promulgation, le 27 juin 2018, de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire qui a précisé le calendrier d'ouverture de l'ouverture à la concurrence. Des suites de ces réformes introduites au niveau national et européen, l'EPSF a accompagné l'entrée en lice de nouveaux acteurs et négocié des accords de coopération avec les homologues étrangers d'une part, d'approfondir les méthodes d'identification, d'analyse et de prévention des accidents et d'anticiper les impacts des évolutions technologiques et numériques sur la sécurité d'autre part.

### Participation de l'opérateur au plan de relance

Sans objet

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

(en milliers d'euros)

Programme intéressé Nature de la dépense	LFI 2021		PLF 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>203 – Infrastructures et services de transports</b>	<b>13 200</b>	<b>13 200</b>	<b>13 200</b>	<b>13 200</b>
Subvention pour charges de service public	13 200	13 200	13 200	13 200

(en milliers d'euros)

Programme intéressé Nature de la dépense	LFI 2021		PLF 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dotation en fonds propres	0	0	0	0
Transfert	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>13 200</b>	<b>13 200</b>	<b>13 200</b>	<b>13 200</b>

La SCSP de l'EPSF est stable en 2022 pour un montant de 13,2 M€.

L'écart en matière de transferts entre le tableau de financement de l'Etat au titre de 2021 et les tableaux de BI correspond à l'inscription en BI 2021 d'un produit à recevoir dans le cadre de la convention liant l'EPSF au Secrétariat général Tunnel sous la Manche (SGTM) pour le suivi de la liaison ferroviaire afférente.

### CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	LFI 2021 (1)	PLF 2022
<b>Emplois rémunérés par l'opérateur :</b>	<b>106</b>	<b>106</b>
– sous plafond	106	106
– hors plafond		
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>		
<b>Autres emplois en fonction dans l'opérateur :</b>		
– rémunérés par l'État par ce programme		
– rémunérés par l'État par d'autres programmes		
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes		

(1) LFI et LFR le cas échéant

(en ETPT)

	LFI 2021 (1)	PLF 2022
Emplois rémunérés par l'opérateur :	106	106
– sous plafond	106	106
– hors plafond		
dont contrats aidés		
dont apprentis		
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		

L'EPSF fait l'objet d'un schéma d'emplois nul, le plafond d'emplois étant stabilisé entre 2021 et 2022.

## 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.

A l'origine de la création de l'AFITF, le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 avait planifié les infrastructures de transport majeures à réaliser d'ici 2025, dont les trois-quarts non routières et l'AFITF devait apporter la part de l'État dans le financement de ces grands projets d'infrastructures.

A partir de 2006, notamment à la suite de l'extension de son domaine d'intervention au financement des contrats de projets Etat-régions, l'AFITF est devenue l'acteur privilégié du financement de l'ensemble des investissements dans les infrastructures de transport (hors domaine aérien).

Plus récemment, la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a précisé, dans son article 2, les volumes de dépense de l'AFITF pour les périodes 2019-2023 et 2023-2027, au service des cinq programmes d'investissement prioritaires pour l'Etat :

- a) L'entretien et la modernisation des réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ;
- b) La résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires, afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ;
- c) Le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales prioritairement par des aménagements des itinéraires existants ;
- d) 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 ;
- e) 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.

Ainsi, le champ d'intervention de l'AFITF ne se limite pas aux grands projets d'infrastructures d'intérêt national, mais inclut aussi les dépenses de modernisation, de gros entretien et de régénération des réseaux et, pour les transports collectifs de personnes et les mobilités actives, des projets portés par des collectivités territoriales.

Pour 2022, les perspectives s'inscrivent dans la poursuite de la mise en œuvre de la loi d'orientation des mobilités mais également de la mise en œuvre du plan de relance.

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

(en milliers d'euros)

Programme intéressé Nature de la dépense	LFI 2021		PLF 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>203 – Infrastructures et services de transports</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Subvention pour charges de service public	0	0	0	0
Dotation en fonds propres	0	0	0	0
Transfert	0	0	0	0

(en milliers d'euros)

Programme intéressé Nature de la dépense	LFI 2021		PLF 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	LFI 2021 (1)	PLF 2022
<b>Emplois rémunérés par l'opérateur :</b>		
– sous plafond		
– hors plafond		
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>		
<b>Autres emplois en fonction dans l'opérateur :</b>		
– rémunérés par l'État par ce programme		
– rémunérés par l'État par d'autres programmes		
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes		

(1) LFI et LFR le cas échéant

## SGP - SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

### Missions

La Société du Grand Paris (SGP) est un établissement public de l'État, à caractère industriel et commercial, créée 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, 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 Grand Paris Express (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 et de près de 70 nouvelles gares. Ce projet représente ainsi un défi technique et opérationnel de grande ampleur. Le coût de ce projet, estimé à 35,6 Md€ aux conditions économiques de 2012, est en cours d'actualisation pour tenir compte notamment de l'évolution des délais de réalisation annoncée en juillet 2021.

Les dépenses de la SGP en faveur du Grand Paris Express correspondent à la réalisation des nouvelles lignes de métro 15, 16, 17 et 18 ainsi qu'à une partie du prolongement de la ligne 14 au nord comme au sud.

L'activité de l'année 2021 est dominée, en volume, par la poursuite des travaux de génie civil et souterrains de la ligne 15 Sud qui atteint son rythme de croisière dans l'exécution de ses marchés, la montée en puissance des travaux de la ligne 16 et la poursuite des travaux de la ligne 18.

### Gouvernance et pilotage stratégique

La Société du Grand Paris est organisée en huit directions, dont les directeurs forment, avec les trois membres du directoire, son comité exécutif. Ces huit directions sont les suivantes :

- la direction des lignes ;
- la direction des relations extérieures ;
- la direction des systèmes de transport et exploitation ;
- la direction des gares et de la ville ;
- la direction financière ;
- la direction des ressources ;
- la direction du pilotage, des méthodes et des outils ;
- la direction des marchés et du pilotage contractuel.

Sont directement rattachés au directoire : la direction juridique, la direction des risques, de l'audit et du contrôle interne, la direction de la stratégie et de l'innovation, l'agence comptable, le cabinet du directoire.

### Perspectives 2022

La SGP a pour ambition d'accompagner le rythme soutenu de ses travaux, avec notamment une croissance de dépenses sur la ligne 16.

### Participation de l'opérateur au plan de relance

Néant.

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

(en milliers d'euros)

Programme intéressé Nature de la dépense	LFI 2021		PLF 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>203 – Infrastructures et services de transports</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Subvention pour charges de service public	0	0	0	0
Dotation en fonds propres	0	0	0	0
Transfert	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

La SGP est financée par endettement et par fiscalité affectée mise en place par le législateur afin d'assurer *in fine* le remboursement de sa dette. En 2021, la SGP est ainsi affectataire :

- d'une fraction de la taxe sur les locaux à usage de bureaux, les locaux commerciaux, les locaux de stockage et les surfaces de stationnement situés en Île-de-France ;
- de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER) portant sur les matériels roulants utilisés sur les lignes de transport en commun de voyageurs en Île-de-France ;
- d'une taxe spéciale d'équipement ;
- de la part régionale de la taxe de séjour ;
- d'une fraction de la taxe sur les surfaces de stationnement en Île-de-France.

La SGP a reçu 1,23 M€ de subventions (financement fléché de l'État) au titre de l'année 2021, via la caisse des dépôts et consignations dans le cadre des programmes d'investissement d'avenir.

## CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

	(en ETPT)	
	LFI 2021	PLF 2022
	(1)	
<b>Emplois rémunérés par l'opérateur :</b>	<b>875</b>	<b>1 025</b>
– sous plafond	875	1 025
– hors plafond		
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>		
<b>Autres emplois en fonction dans l'opérateur :</b>		
– rémunérés par l'État par ce programme		
– rémunérés par l'État par d'autres programmes		
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes		

(1) LFI et LFR le cas échéant

Compte tenu de la poursuite du développement des chantiers du Grand Paris Express (GPE), le plafond d'emplois de la Société du Grand Paris fait l'objet d'un nouveau relèvement à l'occasion du PLF 2022 en raison des recrutements importants intervenus en 2021 et de la hausse des effectifs de +50 ETP au titre de 2022 qui viendront renforcer les capacités de pilotage du projet par la SGP.

## VNF - VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

### 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 3 000 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.

La loi d'orientation des mobilités 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.

### Gouvernance et pilotage stratégique

Créé par la loi du 24 janvier 2012, VNF est un établissement public administratif né de la fusion des services de navigation de l'État et de l'établissement public industriel et commercial VNF. Il est le gestionnaire unique de la plus

grande partie du réseau fluvial navigable français. Son siège est à Béthune, son réseau opérationnel se compose de 7 directions territoriales. Son conseil d'administration, composé de 26 membres comprenant des représentants de l'État, des personnalités qualifiées et des représentants du personnel définit la politique de VNF mise en œuvre par son directeur général.

Conformément à l'article 148 de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM), l'Etat a conclu et signé le 30 avril 2021 avec l'établissement un contrat d'objectifs et de performance (COP) d'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans et comprenant une trajectoire financière. Aux moyens d'investissements accrus dont dispose VNF dans le cadre de ce contrat, s'ajoutent les moyens dévolus par le plan de relance à hauteur de 175 M€ pour l'accélération de la régénération et de la modernisation des infrastructures fluviales sur les années 2021 à 2023.

### Perspectives 2022

Les objectifs pour l'année 2022 sont la poursuite de la mise en œuvre du contrat d'objectif et de performance notamment sur le développement du report modal et la mise en œuvre des chantiers validés dans le cadre du plan de relance.

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

(en milliers d'euros)

Programme intéressé Nature de la dépense	LFI 2021		PLF 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>203 – Infrastructures et services de transports</b>	<b>248 279</b>	<b>248 279</b>	<b>248 202</b>	<b>248 202</b>
Subvention pour charges de service public	248 279	248 279	248 202	248 202
Dotation en fonds propres	0	0	0	0
Transfert	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>248 279</b>	<b>248 279</b>	<b>248 202</b>	<b>248 202</b>

L'écart au titre de 2021 entre le tableau de financement de l'Etat et les tableaux de BI 2021 de 1,5 M€ sur les transferts provient d'un transfert depuis le P203 au titre du Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation (PAMI), non arrêté au stade du PLF 21. L'écart de 175,8 M€ sur la dotation en fonds propres s'explique quant à lui en raison du financement au titre de la relance via l'AFITF, non intégré au tableau de financement de l'Etat en PLF 21.

### CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	LFI 2021 (1)	PLF 2022
<b>Emplois rémunérés par l'opérateur :</b>	<b>4 108</b>	<b>4 103</b>
– sous plafond	4 078	4 068
– hors plafond	30	35
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>		35
<b>Autres emplois en fonction dans l'opérateur :</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
– rémunérés par l'État par ce programme		
– rémunérés par l'État par d'autres programmes	1	1
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes		

(1) LFI et LFR le cas échéant

Pour le PLF 2022, le plafond d'emplois autorisés s'établit à 4 068 ETPT conformément à la trajectoire du COP de VNF (4 069 ETPT) à laquelle a été retranché 1 ETPT au titre d'un transfert de personnel à l'établissement public EPIDOR.

Le schéma d'emplois est de -30 ETP et tient compte des besoins de recrutements non pérennes (60 ETP) dans l'attente de la modernisation des fonctions d'exploitation de VNF. L'opérateur bénéficie par ailleurs en 2022 d'une autorisation d'emplois hors plafond de 35 apprentis, s'inscrivant dans la politique de soutien du Gouvernement au développement de l'apprentissage.