

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

BUDGET GÉNÉRAL

PROGRAMME 203

RAPPORTS ANNUELS DE PERFORMANCES

ANNEXE AU PROJET DE LOI DE RÉGLEMENT

DU BUDGET ET D'APPROBATION DES COMPTES POUR

2021

INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS



PROGRAMME 203
Infrastructures et services de transports

Bilan stratégique du rapport annuel de performances

Marc PAPINUTTI

Directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités

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

L'année 2021 a été marquée par la poursuite de la mise en œuvre des dispositions de la loi d'orientation des mobilités (LOM) qui revoit en profondeur la gouvernance de la mobilité, dans un contexte toujours rendu délicat par la crise sanitaire, et confirme le passage d'une politique des transports orientée vers les grands projets à une politique des mobilités mobilisant l'énergie de l'ensemble des acteurs, publics ou privés, nationaux et locaux et utilisant les nouveaux leviers de la technologie. La DGITM a d'ailleurs engagé en 2021 un processus de transformation de son organisation pour s'adapter à ces mêmes évolutions stratégiques.

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

Cette année 2021 a également marqué le démarrage des premiers travaux de préparation de la **future contractualisation Mobilités** sur la période 2023-2027, engagés par courrier du ministre des transports du 22 novembre 2021 aux préfets de région afin de définir en concertation avec les régions les priorités par mode de transport et d'établir un premier cadrage des projets susceptibles d'être cofinancés

S'agissant du **secteur ferroviaire**, l'année 2021 a été marquée par l'arrivée de nouveaux opérateurs sur le marché ferroviaire français, à la fois en matière de service à grande vitesse avec Trenitalia exploitant la liaison Paris-Lyon-Milan, mais aussi, pour ce qui est du transport régional, l'attribution à Transdev du contrat d'exploitation de la ligne Marseille-Nice en octobre dernier.

La mise en œuvre du plan de relance ferroviaire a également démarré en 2021. Ainsi, malgré un impact persistant de la crise sanitaire au premier semestre 2021, l'équilibre financier de SNCF Réseau a bénéficié du premier versement du plan de relance à hauteur de 1,6 Md€ à destination des investissements pour la régénération du réseau. Ces investissements sont essentiels pour améliorer la qualité du système ferroviaire au bénéfice des entreprises ferroviaires, des voyageurs comme des chargeurs. Au total, le plan de relance prévoit sur la période 2021-2024 un soutien sans précédent de 4,7 Md€ en faveur du secteur ferroviaire, dont 4,05 Md€ seront octroyés au groupe SNCF via une recapitalisation de l'entreprise par l'État. Par ailleurs, 650 M€ de crédits budgétaires supplémentaires ont été dégagés pour financer des investissements dans le secteur ferroviaire. Ils viennent s'ajouter aux efforts déjà consentis par l'État dans le cadre du nouveau pacte ferroviaire avec notamment la reprise de 35 Md€ de dette de la SNCF. Ayant déjà repris 25 Md€ de dette en 2020, l'État a repris les 10 Md€ restants au 1^{er} janvier 2022. En contrepartie, une démarche globale d'amélioration de la productivité a été initiée à l'échelle du groupe SNCF puis de SNCF Réseau afin d'atteindre à moyen terme un modèle économique équilibré. En outre, la « règle d'or » instaurée par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire doit permettre de maîtriser la trajectoire d'endettement de SNCF Réseau.

Par ailleurs, à l'occasion de la cérémonie de célébration des 40 ans du TGV en 2021, le Président de la République a annoncé la suppression progressive d'ici 2023 de la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) et de la contribution de solidarité territoriale (CST), dans la perspective de l'évolution du contexte concurrentiel, la SNCF étant seule à supporter leur charge.

Parallèlement, le Gouvernement a acté en 2021 la mise en œuvre du plan « petites lignes », aux côtés des régions et de SNCF Réseau, en faveur de la remise à niveau des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire (LDFT) ainsi

que la remise à plat de leur gouvernance. Engagé à la suite de la mission conduite par le préfet Philizot en 2019, ce plan vise à pérenniser les services de transport qu'elles assurent. Trois nouveaux protocoles d'accord ont été signés en 2021 avec les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, Bourgogne-Franche-Comté et Nouvelle-Aquitaine et sont venus compléter ceux signés avec les régions Centre – Val de Loire et Grand Est en 2020. Le Gouvernement a également mis en œuvre en 2021 le décret d'application n°2020-1820, publié en décembre 2020, de la loi d'orientation des mobilités visant à préciser les conditions dans lesquelles les régions peuvent, à leur demande, bénéficier du transfert de gestion de certaines lignes de desserte fine du territoire peu fréquentées : la région Occitanie a ainsi été la première à en bénéficier pour les deux lignes actuellement suspendues à la circulation voyageurs, Montréjeau-Luchon et Alès-Bessèges. Les discussions ont également débuté en région Hauts-de-France sur le transfert de gestion de l'étoile ferroviaire de Saint-Pol-sur-Ternoise et en région Grand Est concernant le transfert de gestion de plusieurs lignes de son territoire. L'État a par ailleurs poursuivi les efforts engagés dans le cadre du CPER 2015-2020 sur des opérations visant à améliorer la régularité, la fiabilité et la performance des lignes ferroviaires les plus circulées, y compris sur le réseau régional.

Au cours de l'année 2021, sur demande du Premier ministre et du ministre chargé des transports, l'État et SNCF Réseau ont installé le dispositif « Plateforme services et infrastructures » sur 8 périmètres géographiques recouvrant l'ensemble du territoire. Ce dispositif permet de réunir des représentants de l'État, de SNCF Réseau, des autorités organisatrices de transport et des acteurs du fret ferroviaire dans un cadre commun visant l'amélioration du système ferroviaire en tenant compte des expressions de besoins des usagers et des capacités du réseau en matière d'infrastructures. En particulier, les travaux menés durant cette année ont permis de définir le cahier des hypothèses de chacun des acteurs en vue de proposer une stratégie de développement et de régénération du réseau à horizon court, moyen terme et long terme.

Concernant les grands projets ferroviaires, leur mise en œuvre a été poursuivie en 2021 selon une approche reposant sur une réalisation phasée des travaux. Les opérations concourant à l'amélioration des déplacements du quotidien seront réalisées en premier lieu, avant d'envisager la réalisation des sections de lignes nouvelles échelonnées dans le temps. Plusieurs protocoles de financement ont ainsi été conclus (Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur – LNPCA ; Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan – LNMP ; Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest - GPSO) en 2021. Par ailleurs, l'article 4 de la loi d'orientation des mobilités permet, par voie d'ordonnance, la création d'établissements publics locaux (EPL) disposant de ressources fiscales dédiées afin de financer la réalisation de grands projets d'infrastructure. A la demande des collectivités territoriales concernées, le Gouvernement a ouvert cette possibilité pour les projets GPSO, LNMP et LNPCA : les projets d'ordonnances correspondants ont été transmis au Conseil d'État en décembre 2021 et publiés en mars 2022.

Pour la réduction des pics de bruit le long des LGV, l'État a conclu en juillet 2021 avec SNCF Réseau, Liséa et la région Nouvelle-Aquitaine une convention de financement pour la réalisation de mesures de protection en Nouvelle-Aquitaine le long de la LGV SEA. Une convention similaire avait été signée en 2020 sur la LGV BPL.

Les **trains d'équilibre du territoire** (TET), dont l'État est autorité organisatrice, ont continué d'être affectés en 2021 par la crise sanitaire, plus particulièrement au premier semestre (mesures de couvre-feu et confinement). La situation s'est ensuite améliorée au second semestre, permettant d'observer un niveau de fréquentation supérieur à la période avant crise, soit finalement en cumul annuel, au même niveau que 2019 et en hausse de 49 % par rapport à 2020 selon des données provisoires. L'offre a évolué de façon significative avec la mise en service de deux nouvelles liaisons de nuit, Paris-Nice en mai 2021 et Paris-Lourdes en décembre 2021, et l'ajout d'un aller-retour sur la ligne Nantes-Bordeaux en décembre 2021. Cela s'est accompagné par une amélioration de la qualité de service proposée aux voyageurs empruntant un train de nuit via l'arrivée des premières voitures rénovées et l'installation de douches en gare de Paris-Austerlitz.

Les travaux de la section transfrontalière de la liaison ferroviaire Lyon-Turin se sont poursuivis sous la maîtrise d'ouvrage du promoteur public binational Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT). Fin 2021, près de 30 kilomètres de galeries avaient été creusés, sur 164 kilomètres au total. De plus, les marchés de construction du tunnel de base entre Saint-Julien et Modane ont été attribués puis signés en septembre 2021.

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

l'équivalent de près d'un semestre de redevances dues par les opérateurs. En outre, la politique de soutien et d'accompagnement à la mise en œuvre de solutions de report modal alternatives au transport routier de longue distance – solutions de nature à accélérer la décarbonation du secteur des transports et améliorer la compétitivité de l'économie –, a été renforcée en s'appuyant sur les services de fret ferroviaire conventionnel, les services de transport combiné par caisse (rail et fleuve) et les services d'autoroutes ferroviaires/ferroutage. A cet effet, la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire (SNDFF), publiée en septembre 2021, a défini un programme d'actions global couvrant tous les leviers d'amélioration et inscrivant pleinement l'usage du fret dans la chaîne logistique du transport de marchandises.

Cette stratégie acte notamment l'octroi d'une enveloppe complémentaire annuelle de soutien à l'exploitation de 170 M€ sur la période 2021-2024 permettant ainsi, d'une part (i), de renforcer la prise en charge par l'État du coût des péages pour les sillons des péages fret, (ii) d'augmenter les montants d'aide à l'exploitation des services de transport combiné, (iii) d'instituer une aide à l'exploitation des services de wagons isolés (dont l'approbation par la Commission européenne est en cours) et (iv) de financer le démarrage de nouveaux services. Par ailleurs, le plan de relance comprend un volet spécifique au fret ferroviaire (250 M€). En additionnant les financements apportés par l'État (500 M€ en prenant aussi en compte les financements de l'AFITF déjà intégrés en sous-jacent de la LOM), les cofinancements attendus de l'Union européenne et des collectivités territoriales, c'est au total 1 Md€ d'investissement qui sera consacré spécifiquement au fret ferroviaire,

En matière de **développement routier**, les opérations déjà engagées en travaux se sont poursuivies concrétisant ainsi la mise en œuvre des volets routiers des contrats de plan État-région avec l'objectif de financement de phases fonctionnelles pour l'usager d'ici fin 2022. Le montant total des crédits de paiement exécutés en 2021 au titre de l'action 1 s'établit à 791,5 M€ (dont fonds de concours des collectivités) et le montant total des AE engagées à 745,3 M€.

Pour l'année 2021, au titre des grands projets routiers, les événements suivants sont à noter :

- Saisines de la CNDP pour les projets d'aménagement de la RN2 entre Laon Avesnes en région Grand Est, d'aménagement de la RN13 entre Évreux et Chaufour en région Normandie et pour le projet de liaison autoroutière entre Poitiers et Limoges en région Nouvelle Aquitaine et décisions de réalisation de concertations avec garants en 2022 pour ces trois projets ;
- Confirmation par décision ministérielle de l'opportunité du projet d'aménagement de la liaison Fos – Salon à l'issue du débat public qui s'est tenu du 1^{er} septembre 2020 au 31 janvier 2021 ;
- Obtention de la déclaration d'utilité publique et de l'autorisation environnementale du nouveau pont du Larivot en Guyane permettant le démarrage des travaux des accès et du pont en 2022 ;
- Obtention de la DUP de la déviation d'Ernée sur la RN12 ;
- Obtention de la DUP pour le projet de contournement Ouest de Montpellier (2 septembre 2021) ;
- Obtention de l'arrêté d'autorisation environnementale pour la déviation sud-ouest d'Évreux, permettant la reprise des travaux en janvier 2022 ;
- Lancement des travaux de réaménagement de l'échangeur Pleyel (A86) dans le cadre des Jeux olympiques de Paris 2024 ;
- Mises en service de la déviation de Port-sur-Saône sur la RN19, de l'achèvement de la mise à 2x3 voies du périphérique de Toulouse et de la déviation de Péroy-lès-Gombries sur la RN2.

Au titre de la mise en œuvre du plan relance pour l'année 2021 pour son volet relatif au financement d'opérations du volet routier des CPER et des contrats de convergence et de transformation de la Guyane et Mayotte, un montant total de 113 M€ en autorisations d'engagement a été affecté (dont 25,84 M€ de crédits AFITF versés directement au P162 dans le cadre du PITE action Guyane incluant les opérations routières du CCT) et 52,7 M€ de crédits de paiement exécutés.

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

Concernant le **réseau fluvial**, l'année 2021 est marquée par la signature, le 30 avril, du contrat d'objectifs et de performance (COP) entre l'État et l'établissement Voies navigables de France (VNF). Le contrat, couvrant les années 2020 à 2029 permet à VNF de déployer ses missions avec des moyens inédits pour :

- développer le transport fluvial et en renforcer la compétitivité par des infrastructures capacitaires, des services performants et la recherche d'une empreinte environnementale toujours moindre ;
- favoriser le développement des territoires par la valorisation de l'attractivité économique et touristique de la voie d'eau en partenariat avec les collectivités territoriales traversées ;
- garantir le transport de l'eau et ses usages par une exploitation rigoureuse de l'infrastructure, économe de la ressource et respectueuse de son environnement.

Le COP s'inscrit dans la dynamique de la LOM pour la régénération et la modernisation des infrastructures. L'AFITF a augmenté de plus de 60 % ses subventions à VNF par rapport à 2017 pour la régénération et la modernisation du réseau, en les portant à 112,5 M€ en 2019, puis 114 M€ de 2020 à 2022. De plus, VNF bénéficie de 175 M€ du Plan de relance sur 2021 et 2022, qui viennent s'ajouter aux moyens prévus par la LOM, portant le niveau d'investissements dans les infrastructures fluviales à des niveaux inédits.

Enfin, dans l'optique de permettre au transport fluvial de marchandises d'être un mode de transport toujours plus propre et vertueux, l'État a accru en 2020 et 2021 sa contribution financière au plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (PAMI). Le PAMI est mis en œuvre et financé par VNF, pour accompagner une dynamique de verdissement de la flotte. Les cofinancements PAMI se sont accrus en 2021, notamment en provenance des régions Île-de-France et Normandie, et de la Compagnie nationale du Rhône.

La transformation de la **Société du Canal Seine Nord Europe** en établissement public local a eu lieu le 1^{er} avril 2020 comme le prévoyait la loi d'orientation des mobilités. Ce projet pour lequel l'État contribue à hauteur de 1,1 Md€ via l'AFITF, est subdivisé en quatre secteurs géographiques et deux secteurs techniques. Le secteur 1, de Compiègne à Pimprez, a fait l'objet d'une enquête publique débouchant sur une autorisation environnementale. Les premiers travaux d'importance marquant le début du « creusement du canal » seront lancés à l'été 2022. Pour les secteurs 2, 3 et 4, l'objectif est de déposer les demandes d'autorisation environnementales d'ici à la fin de l'année 2022 et d'en débiter l'instruction en vues des enquêtes publiques à mener.

Dans le **domaine portuaire**, les opérations d'investissement se sont poursuivies, et le soutien du plan de relance a permis d'engager 84 M€ supplémentaires en 2021 en faveur de la transition écologique des ports (électricité à quai, report modal, performance énergétique ...). L'année 2021 a en outre été marquée par l'adoption en janvier de la stratégie nationale portuaire et par la création au 1^{er} juin du grand port fluvio-maritime de l'axe Seine, HAROPA PORT, par la fusion des grands ports maritimes du Havre, de Rouen et du port autonome de Paris.

Les **transports urbains** ont été durement touchés par la crise sanitaire. A ce jour, leur fréquentation n'a toujours pas retrouvé son niveau d'avant la pandémie. A la suite de la remise du rapport Duron sur le modèle économique des transports collectifs, le 13 juillet 2021, le Gouvernement a décidé de soutenir le secteur en doublant l'enveloppe du quatrième appel à projets relatif aux transports collectifs en site propre et aux pôles d'échanges hors Île-de-France, qui est ainsi passée de 450 M€ à 900 M€ grâce au plan de relance. Ses résultats ont été annoncés le 6 octobre 2021 par le Premier Ministre : 162 projets ont été retenus, à condition que les travaux démarrent avant fin 2025. L'État soutient également la 3^{ème} ligne de métro de Toulouse à hauteur de 200 M€, et les projets de la métropole Aix-Marseille-Provence (plan Marseille en Grand : 256 M€ de subventions et 744 M€ d'avances remboursables), ainsi que les projets franciliens via le contrat de plan État-Région.

En parallèle, la réalisation du métro automatique **Grand Paris Express** (GPE) se poursuit sous la conduite de la Société du Grand Paris (SGP). La crise sanitaire ainsi que des contraintes géotechniques ont eu des impacts sur les chantiers du GPE, les délais de livraison allant de 12 à 18 mois environ, ce qui a amené la SGP à présenter au conseil de surveillance une feuille de route actualisée et une nouvelle méthodologie de pilotage des coûts du projet avec un coût d'objectif désormais estimé à 36,1 Md€ valeur 2012.

La nécessaire transformation du secteur requiert de soutenir les projets innovants à fort potentiel et de diffuser de nouvelles méthodes de travail. 2021 marque une accélération de cette ambition par la création de **l'Agence de l'innovation pour les transports**. Le rapport de préfiguration a été remis au Ministre le 13 juillet et l'Agence créée officiellement le 21 novembre. Fin 2021, le Ministre a lancé le programme Propulse, placé sous l'égide de l'AIT, qui se décompose en 4 appels à projets dont les lauréats sont accompagnés pendant neuf mois. En outre, depuis le mois de mai, l'État et les membres associés de l'appel à innovations France Mobilités JOP 2024 accompagnent les 21 projets lauréats, future vitrine des Jeux de Paris 2024.

Dans le cadre des Investissements d'Avenir, la DGITM pilote depuis décembre 2020 la préparation et la mise en œuvre de la Stratégie d'Accélération « Digitalisation et Décarbonation des Mobilités ». Issue d'une large concertation, cette stratégie a été validée en mai 2021 (budget de 570 M€). Elle couvre trois secteurs stratégiques d'innovation

(modernisation du secteur ferroviaire ; logistique multimodale et digitalisée ; mobilité autonome et connectée). 3 appels à projets ont été lancés au second semestre et ont rencontré un grand succès. Par ailleurs, la DGITM participe, sous le pilotage du Secrétariat général pour l'investissement, à la coordination des comités de filière dans le secteur des transports et au pilotage des guichets d'aide tels que I-Démo et I-Nov, en apportant à la fois une expertise et un avis sur l'orientation des projets. La DGITM a également vocation à prendre part à la mise en place de France 2030, programme lancé en octobre 2021 par le Président de la République.

L'État poursuit son soutien aux acteurs de l'**innovation** pour une mobilité intelligente. Il a accéléré en 2021 le développement du point d'accès national aux données de l'information multimodale (transport.data.gouv.fr) qui permet le déploiement de services d'information et de billettique multimodale de meilleure qualité. Il a en outre poursuivi la mobilisation pour le covoiturage du quotidien, avec l'objectif de tripler le nombre de trajets covoiturés d'ici 2024 par rapport à 2019. Dans ce cadre a été développée la start-up d'État "Registre de preuve de covoiturage" destinée à faciliter la mise en place de dispositifs d'aides financières par les collectivités locales et les entreprises. Cette startup est également le socle de l'Observatoire national du covoiturage au quotidien, tableau de bord et outil d'aide à la décision visant à suivre l'évolution des pratiques de covoiturage courte distance en France et à évaluer l'impact des mesures mises en œuvre par l'État, les collectivités et les entreprises afin d'adapter de façon agile leurs politiques en faveur du covoiturage. En matière de mobilité servicielle (*MaaS – Mobility as a Service*), l'État soutient les collectivités locales dans la réalisation de biens communs et d'expérimentations, notamment via les travaux de normalisation coordonnés par le Groupement des autorités responsables des transports.

La démarche France Mobilités promeut l'expérimentation et le déploiement de solutions innovantes répondant aux besoins de mobilité durable et anime et fédère l'écosystème des mobilités sur tous les territoires. En 2021, cela se concrétise par un fort accompagnement territorial auprès de plus de 200 collectivités, grâce aux cellules d'appui régionales. 45 territoires ont été lauréats de l'appel à manifestation d'intérêt France Mobilités - Territoires de nouvelles mobilités durables, doté de 3 M€. Dans le cadre du Plan avenir montagnes présenté par le Premier ministre en mai 2021, pour développer le tourisme durable, un appel à manifestation d'intérêt doté de 10 M€ a été lancé. L'État accompagne dans ce cadre, en ingénierie, l'expérimentation et l'évaluation de solutions innovantes de mobilités du quotidien, du dernier kilomètre (y compris des ascenseurs valléens) pour les territoires de montagne. L'ensemble de l'offre de service France Mobilités bénéficie d'une notoriété forte avec une croissance annuelle d'usage de 30 % en 2021 et des prévisions de croissance plus importantes encore pour 2022.

Dans le cadre du **plan vélo et mobilités actives**, l'État assure un cofinancement d'infrastructures cyclables, au côté des collectivités locales via 350 M€ sur 7 ans prévus au budget de l'AFITF. Ce fonds est inscrit dans la programmation des infrastructures de la loi d'orientation des mobilités. Il a été abondé en 2021, à hauteur de 145 M€, dans le cadre du plan de relance. Il est principalement consacré la réalisation d'itinéraires cyclables continus et sécurisés pour assurer la sécurité et l'attractivité des trajets pour les cyclistes. Il fait l'objet d'appel à projets. À l'issue des 3 premiers appels à projet attribués entre 2019 et 2021, 533 projets lauréats concernant 323 territoires bénéficieront d'une aide totale de 215 M€ de subventions afin de réaliser des projets d'aménagements cyclables dont le budget total atteint 1,1 Md€. Le 4ème appel à projets, lancé en 2021, possède un budget de 50 M€, la sélection des lauréats est en cours de finalisation. Enfin, les 145 M€ du plan de relance permettront de financer un 5^{ème} appel à projets régionalisé, à hauteur de 100 M€ et l'amélioration du stationnement vélo en gare à hauteur de 45 M€.

L'année 2021 a vu la publication des deux ordonnances d'application de la loi d'orientation des mobilités relatives au véhicule automatisé (ordonnance n° 2021-443 du 14 avril 2021) et à l'accès aux données du véhicule (ordonnance n° 2021-442 du 14 avril 2021), ainsi que le décret relatif aux conditions d'utilisation du véhicule automatisé (décret n° 2021-873 du 29 juin 2021)

Pour accompagner la mise en œuvre du décret du 29 juin 2021, l'élaboration de référentiels de démonstration de sécurité a été initiée en 2021, avec l'appui du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés, et en collaboration avec l'écosystème industriel.

Le décret sur l'accès aux données des véhicules a donné lieu à une consultation préliminaire en septembre 2021, faisant le lien avec l'agenda européen (révision de la directive sur les transports intelligents et projet de Data Act).

Les aspects sociétaux ont continué à faire l'objet d'un suivi régulier, donnant lieu à deux réunions du séminaire national impliquant les parties prenantes (dont des représentants des Assemblées). Dans ce cadre, ont été discutées les

recommandations du comité national d'éthique du numérique, les travaux de recherche sur les impacts environnements, et la troisième enquête nationale d'acceptabilité.

Enfin, la décarbonation des transports à horizon 2050 est un objectif central des politiques publiques. Les travaux de modélisation qui permettront de mettre à jour la stratégie nationale bas-carbone et sa trajectoire de réduction des émissions ont débuté fin 2021. Ils se poursuivront en 2022 et 2023, en concertation avec les parties prenantes.

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

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

Dans le secteur **du transport routier**, l'année 2021 a été marquée par la mise en œuvre progressive du paquet Mobilité I (textes relatifs à l'accès à la profession et au marché, volet social et détachement dans le transport routier), adopté en 2020, qui conduit à des avancées significatives pour une concurrence équilibrée et pour une meilleure protection des salariés du secteur, accompagnées d'un renforcement des moyens de contrôle.

La transition énergétique du secteur a été au cœur des travaux de la DGITM, en lien avec la DGEC. Un nouveau programme d'engagements volontaires pour l'environnement (EVE 2), mis en place par la DGITM, la DGEC et l'ADEME avec les organisations professionnelles du secteur du transport routier a été adopté en 2021. Il promeut la poursuite d'une démarche intégrée des acteurs de la chaîne logistique et du transport.

A l'initiative du ministre chargé des transports, un groupe de travail a été mis en place sous la forme d'une « Task Force » réunissant transporteurs, constructeurs et énergéticiens en vue de définir une feuille de route partagée pour des trajectoires et des calendriers coordonnés de décarbonation du transport routier tenant compte des besoins, des contraintes et priorités de chacun.

Face aux effets de la crise sanitaire, en matière de contrôle, l'action des services s'est davantage portée sur les contrôles en bord de route afin de limiter les risques de développement des pratiques irrégulières (cabotage irrégulier, développement de l'exercice illégal de l'activité de transporteur routier, etc.) et de s'assurer que les conducteurs routiers bénéficient de conditions sanitaires suffisantes, dans la continuité des actions entreprises dès 2020. Le contrôle en entreprise a été renforcé progressivement au cours de l'année 2021, notamment dans un cadre interministériel, notamment avec les DREETS (ex-DIRECCTE).

Le déploiement d'outils de contrôle plus performants a été poursuivi sur 2021. La préparation du déploiement du contrôle sanction automatisé des surcharges illustre également les projets portés par le ministère pour moderniser le contrôle.

Le développement d'un nouveau système d'information dédié à la régulation des transports routiers (activité de registre et de contrôle) a été lancé pour faciliter les démarches des entreprises en les dématérialisant, simplifier les missions des agents des services et permettre d'intégrer les nouvelles dispositions du Paquet mobilité I, la structure de l'actuel système ne le permettant pas.

Dans le secteur du transport public particulier de personnes (T3P), le ministère a renforcé son action de lutte contre les fraudes, notamment en poursuivant le contrôle des obligations qui incombent aux plateformes au titre de l'article 1^{er} de la loi Grandguillaume. Le cadre juridique pour l'application de l'article 2 de cette loi a également été finalisé, permettant ainsi la collecte de données auprès des acteurs du T3P à des fins de contrôle et de statistiques.

En 2021, le cadre réglementaire accompagnant l'obligation pour les taxis disponibles sur leur zone de prise en charge, issue de la LOM, d'être connectés à l'API. Le texte a été publié permettant ainsi de donner aux professionnels plus de visibilité sur les applications numériques de la mobilité.

Les actions d'accompagnement des entreprises des différents secteurs du transport routier et des chaînes logistiques sensibles pour faire face aux effets de la crise sanitaire et mettre en œuvre les mesures sanitaires se sont poursuivies en 2021 avec une attention très particulière.

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

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

INDICATEUR 1.1 : Intérêt socio-économique des opérations

OBJECTIF 2 : Améliorer la qualité des infrastructures de transports

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

INDICATEUR 2.2 : État des réseaux routier, ferroviaire et fluvial

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

INDICATEUR 3.1 : Part modale des transports non routiers

INDICATEUR 3.2 : Part de marché des grands ports maritimes

INDICATEUR 3.3 : Contrôle des transports routiers

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

INDICATEUR 4.2 : Taux de remplissage

INDICATEUR 4.3 : Régularité des services nationaux de transport conventionnés à 5 minutes

INDICATEUR 4.4 : Nombre de trains supprimés

INDICATEUR 4.5 : Nombre 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

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

Commentaires techniques

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

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

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

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

Ce sous-indicateur concerne :

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

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

Les opérations prises en compte au titre du RAP 2021 sont les suivantes :

Opérations prises en compte au titre de 2021	Montant (M€) (1)	Conditions économiques	Taux d'actualisation	Valeur actualisée nette par euro public investi (en €) (2)	Montant investi valorisé (en €) (1)*(2)
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
Total 2021	198,60			0,2	37,94

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

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

1.1.2 Intérêt socio-économique des opérations routières

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

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

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

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Objectifs et indicateurs de performance

Les opérations prises en compte pour le calcul du sous-indicateur sont celles ayant fait l'objet, dans l'année précédente, d'une première affectation d'AE au titre des travaux (2) et dont le coût total est supérieur à 20 M€.

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

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

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

Le calcul de la réalisation 2021 du sous-indicateur 1.1.2 est basé sur le tableau ci-dessous :

Dpt	voie	Libellé opération	Coût total de l'opération (en M€) (1)	Bénéfice actualisé (en M€)	Investissement (en M€) (2)	Bénéfice actualisé par euro investi (en €)
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 à Lescure-d'Albigeois	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
59	RN2	Contournement d'Avesnes sur Helpe	67,5	219,6	229,3	1,0
TOTAL			334,5	1 195,0	717,4	1,7

Sur ces six opérations, la valeur médiane correspond à la moyenne entre la troisième et la quatrième valeur (2,2).

Il est à noter que l'opération « RN134- Mise en sécurité entre Pau et Oloron-Sainte-Marie - Phase 1 » n'a pas été retenue dans la liste définitive car les AE prévues en fin d'année 2020 ont été finalement effectivement affectées en début d'année 2021.

(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 socio-économique.

ANALYSE DES RÉSULTATS

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

En 2021, et en cohérence avec les prévisions faites en PAP, il n'y aucune opération portuaire ni fluviale de plus de 20M€ dont la décision de subvention aurait été prise.

Seules deux opérations ferroviaires entrent dans le périmètre de l'indicateur pour 2021 affichant un résultat de 0,2€ par euro public investi. Ce faible résultat provient essentiellement du calcul de la valeur actuelle nette (VAN) du projet de modernisation Rennes Chateaubriand où les avantages du projet sont essentiellement au bénéfice des usagers alors que cette ligne présente un trafic TER moyen. Les inconvénients sont essentiellement portés par les Autorités Organisatrices de Transport et le gestionnaire d'infrastructures et les trafics TER ne permettent pas de compenser les coûts d'investissements.

Pour le projet « Marseille – Aix », les avantages générés par le projet, et en particulier les gains de temps voyageurs sont supérieurs aux coûts (infrastructure et exploitation). Le projet est créateur de valeur pour la collectivité et le montant investi valorisé est de 66M€.

Sous-indicateur 1.1.2 – Intérêt socio-économique des opérations routières

Dans le domaine routier, six opérations pour lesquelles la rentabilité socio-économique est calculée ont fait l'objet d'une première affectation d'autorisations d'engagement au titre des travaux en 2020. La réalisation 2021 est de 2,2 (valeur médiane). Celle-ci est conforme à la prévision actualisée et correspond à une valeur moyenne pour les projets routiers (ceux-ci présentent de manière usuelle un Bénéfice sur Investissement (B/I) compris entre 1,5 et 2,5).

OBJECTIF**2 – Améliorer la qualité des infrastructures de transports****INDICATEUR****2.1 – Coût des opérations de régénération et d'entretien du réseau ferré**

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2021 Réalisation	2023 Cible PAP 2021
Coût kilométrique moyen des opérations de régénération	k€ courants par km	1544	1738	1527	1733	1709	< 1305
Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien	k€ courants par km	55,26	54,97	55,82	55,95	55,75	< 54,1

Commentaires techniques

Sources des données : SNCF Réseau

Indicateur 2.1.1 Coût kilométrique moyen des opérations de régénération

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

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

Indicateur 2.1.2 Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien

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

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

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Objectifs et indicateurs de performance

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	2021 Réalisation	2023 Cible PAP 2021
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	45,9	52
dont proportion des chaussées nécessitant un entretien structurel (F à I)	%	16,75	18,64	19,5	19,5	19,4	22
État des ouvrages d'art sur le réseau routier non concédé	%	88,9	88,6	87,8	87,3	87,3	> 86
État des voies du réseau ferré national	mm	0,90	0,96	1,02	1,02	0,85	< 1,02
Taux de disponibilité du réseau fluvial principal	%	97,52	94,87	98,0	98,0	97,91	98,0

Commentaires techniques

2.2.1 État des structures de chaussées sur le réseau 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 (IQOA) 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 (IQOA) », mise en œuvre depuis 1995, permet d'évaluer l'état des ouvrages d'art du réseau routier national à partir de catalogues de désordres permettant de les classer suivant leur état et d'identifier ceux susceptibles de poser des problèmes structurels. Un tiers environ des ouvrages est inspecté chaque année.

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

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

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

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

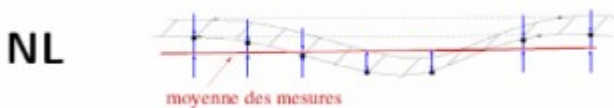
Par souci d'homogénéité avec l'indicateur sur les chaussées, l'indicateur sur les ouvrages d'art est depuis 2017 un indicateur consolidé calculé en fonction des 3 années glissantes N-1, N-2 et N-3. Les valeurs des années précédentes ont été recalculées selon cette nouvelle méthode.

2.2.3 État des voies du réseau ferré national

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

Sources des données : SNCF-Réseau.

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



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

2.2.4 Taux de disponibilité du réseau fluvial principal

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

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

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

ANALYSE DES RÉSULTATS

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

Sous-indicateur 2.1.1 – Coût kilométrique moyen des opérations de régénération du réseau ferré

Le coût provisoire des opérations de régénération du réseau ferré réalisé en 2021 est en légère baisse par rapport à 2020 (-1,7%). Cette tendance est conforme avec les objectifs fixés à SNCF Réseau dans le nouveau contrat de performance en cours de signature.

Cette variation s'explique par une production plus importante qu'en 2020 (+12%), notamment sur les projets industriels productifs (suites rapides), et par la mise en œuvre depuis 2020 du plan de performance de la Direction Industrielle des Projets de Renouvellement (DIPR) de SNCF Réseau.

A noter que parmi les opérations prises en compte dans le calcul de cet indicateur, le projet de régénération de la ligne Angoulême-Saintes a un coût au km élevé lié à la mise en service d'un nouveau train travaux pour cette suite rapide (en remplacement du précédent outil industriel sur la base duquel les coûts avaient été estimés). Les essais et tests de réglages de ce nouvel outil (appelé encore déverminage) ont entraîné des surcoûts sur cette première opération.

Sous-indicateur 2.1.2 — Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien du réseau ferré

Le coût provisoire des opérations d'entretien du réseau ferré réalisé en 2021 est en légère hausse par rapport à 2020 (+1,4%). Cela s'explique par l'arrêt de l'utilisation du glyphosate qui a entraîné une hausse des épandages. En effet, les nouveaux produits imposent un doublement des passages *a minima* sur les zones pouvant encore être traitées. Par ailleurs, les conditions climatiques de traitement (notamment en cas pluie dans les 24h) nécessitent une campagne complémentaire, générant un doublement des coûts d'intervention.

Indicateur 2.2 – État des ouvrages routiers et ferroviaires

Sous-indicateur 2.2.1 – État des structures de chaussées du réseau routier national non concédé

Le linéaire des chaussées nécessitant un entretien de surface et de structure (D à I) est passé de 48,9% en 2020 (campagne 2019) à 45,9 % en 2021 (campagne 2020) traduisant une légère amélioration. Cependant, le linéaire des chaussées nécessitant un entretien de structure (G à I) continue d'augmenter passant de 18,96 % en 2020 et 19,35 % en 2021.

Sous-indicateur 2.2.2 – État des ouvrages d'art du réseau routier national non concédé

La valeur de cet indicateur marque une dégradation par rapport à 2020 (il passe de 88,6% en 2020 à 87,3 % en 2021). Les actions de rénovation des ouvrages d'art n'ont pas permis de compenser la dégradation tendancielle annuelle de ce patrimoine.

La surface de ponts considérée comme en « mauvais état » (ouvrages notés 3 et 3U) représentent désormais 12,7 % de la surface totale des ponts (contre 11,3 % en 2020). Les ouvrages classés 3U (dégradés et urgents) représentent 1,76 % de la surface totale des ponts du réseau routier national non concédé contre 1,41 % en 2020.

Dans le même temps, la surface de ponts nécessitant un entretien spécialisé pour prévenir des dégradations rapides de leur structure à court terme (ouvrages notés 2E) représente désormais 37,7% (contre 36,1 % en 2020) de la surface totale des ponts.

Sous-indicateur 2.2.3 – État des voies du réseau ferré national

L'objectif d'un nivellement inférieur à 1,02 est atteint et même dépassé avec un indicateur en baisse, passant de 0,96 à 0,85. Malgré les intempéries du début d'année 2021 qui ont perturbé le programme de bourrage, le nivellement s'est amélioré cette année. De nombreuses pannes d'engins des entreprises de travaux publics ont émaillé la campagne, mais elles ont pu être minimisées grâce aux relais des engins de bourrage de SNCF Réseau. La mise en place d'une nouvelle méthode d'entretien du nivellement sur les LGV contribue également à l'amélioration de l'indicateur.

Sous-indicateur 2.2.4 – Taux de disponibilité du réseau fluvial principal

Pour 2021, le taux de disponibilité avec événements climatiques est de 97,91% en augmentation de 3,04 points. L'année 2021, et notamment la période estivale, n'a pas enregistré de période de sécheresse et d'étiage accentué comme en 2020 où le taux de disponibilité avec événements climatique était en baisse de 2,65 points avec notamment sur la Meuse, un étiage continu du 8 juillet au 22 octobre portant le taux de disponibilité sur la section à 53,01%.

A titre d'information, le taux de disponibilité sans événement climatique s'établit à 98,78% en 2021 contre 97,31% en 2020. Cette augmentation s'explique par la politique de chômage de l'établissement qui vise à maintenir dans la majorité des cas la navigation sur son réseau à grand gabarit et à l'absence d'incident majeur sur ce même réseau.

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

OBJECTIF

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

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2021 Réalisation	2023 Cible PAP 2021
Part modale des transports collectifs dans l'ensemble des transports intérieurs terrestres de voyageurs	%	17,9	13,8	18,9	16,6	17,8 (estimation)	>19
Part modale du transport ferroviaire dans le transport intérieur terrestre de marchandises	%	10	9,6	9,6	9,0	9,5 (estimation)	> 9,9
Part modale du transport fluvial dans le transport intérieur terrestre de marchandises	%	2,2	2	2,2	2,0	2,1 (estimation)	> 2,2
Part modale du vélo dans les trajets domicile-travail	%	2,4	2,9	4,2	3,5	Non connu	> 5,6

Commentaires techniques

Sources des données : Bilan annuel des transports [1] en 2020 (daté de décembre 2021) dont l'élaboration repose notamment sur le Service de la donnée et des études statistiques (SDES) du Commissariat général au développement durable (CGDD). Il est rappelé que le bilan annuel portant sur l'année n est publié chaque année, au plus tôt à la fin du premier semestre de l'année n+1.

Ainsi, le Bilan annuel des transports en 2021 sera publié à la fin du second semestre de l'année 2022. Ce rythme de recueils et d'élaboration des données statistiques conduit à retenir des estimations à la date de publication du rapport annuel de performances (ici RAP 2021). En particulier, l'impact incertain de l'épidémie de Covid-19 conduit à une marge d'erreur significativement plus importante que les années précédentes.

Les chiffres définitifs (consolidés) sont fournis dans la mesure du possible avec le projet annuel de performances de l'année suivante (ici PAP 2023, à l'été 2022) et commentés dans le rapport annuel de performances de l'année suivante (ici RAP 2022). Les données commentées dans le RAP 2021 sont donc celles de 2020.

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

Enfin, la source des données du sous-indicateur relatif à la part modale du vélo dans les trajets domicile-travail est l'enquête annuelle de recensement de la population (INSEE) dont la donnée définitive est dans la mesure du possible disponible à l'été de l'année n+1 (ici PAP 2023 à l'été 2022 pour la donnée 2021) et commentée dans le rapport annuel de performances de l'année suivante (ici RAP 2022).

Il est à noter que les cibles des sous-indicateurs 3.1.1 et 3.1.2 qui au PAP 2021 étaient respectivement supérieures à 19,6 et 9,8, ont fait l'objet d'un ajustement à l'occasion du PAP 2022. Elles sont désormais supérieures à 19 et 9,9 tel qu'indiqué dans ce RAP.

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

INDICATEUR**3.2 – Part de marché des grands ports maritimes**

(du point de vue du citoyen)

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

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Objectifs et indicateurs de performance

Commentaires techniquesSources des données :

– Les trafics portuaires français sont transmis au ministère chargé des transports par les autorités portuaires françaises dans le cadre de l'arrêté R154-1 du code des ports maritimes.

– Les parts de marché des ports français sont évaluées en comparant les trafics portuaires des Grands ports maritimes français métropolitains à ceux de 27 ports étrangers de référence de par l'importance de leurs trafics et dont les statistiques sont régulièrement publiés sur leur site Internet. Ces ports sont les suivants : Algeciras, Ancona, Amsterdam, Antwerpen, Barcelona, Bilbao, Bremen Bremerhaven, Cartagena, Ferrol San-Cibrao, Genova, Gijón, Hamburg, Huelva, La Coruña, La Spezia, Livorno, North Sea Port (ports de Gent, Terneuzen, Vlissingen), Ravenna, Rotterdam, Sines, Tarragona, Trieste, Valencia, Venezia et Zeebrugge.

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 33 ports européens pris pour référence (27 ports européens auxquels s'ajoutent 6 ports français (Dunkerque, Haropa (Le Havre et Rouen), Bordeaux, La Rochelle, Saint Nazaire et Marseille).

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

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

INDICATEUR**3.3 – Contrôle des transports routiers**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2021 Réalisation	2023 Cible PAP 2021
Intensité des contrôles des entreprises du transport routier de marchandises	%	9	2	8	4	1,5	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	24,2	19

Commentaires techniques

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

3.3.1 Intensité des contrôles des entreprises de transport routier de marchandise

Ce sous-indicateur vise les entreprises françaises de transport routier de marchandises en véhicules lourds (plus de 3,5 t). Le contrôle en entreprise permet de vérifier l'ensemble de l'activité des entreprises, au regard du respect de l'ensemble des réglementations applicables au transport routier de marchandises (réglementation sociale, organisation du travail, situation financière et fiscale...). Ces contrôles peuvent être effectués en partenariat interministériel, notamment avec le ministère chargé du travail, avec lequel le ministère chargé des transports a signé un protocole, définissant notamment l'organisation et les objectifs de ce travail en commun.

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

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

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

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

ANALYSE DES RÉSULTATS**Sous-indicateurs 3.1.1 à 3.1.3 – Part modale des transports non routiers**

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

Dans le contexte de la crise sanitaire et des confinements, le transport intérieur de voyageurs (hors aérien) décroît de 23,5 % et s'établit à 749,4 milliards de voyageurs-kilomètres, revenant au niveau des années 1990. Cette baisse est constatée pour tous les modes de transport. Les transports individuels en véhicules particuliers sont les moins impactés, avec une diminution de 19,2 %, alors que les transports collectifs plongent de plus de 40%. La part relative des transports collectifs terrestres perd donc plus de 4%, passant de 17,9% en 2019 à 13,8% en 2020.

De même, le transport terrestre de marchandises (hors oléoducs, hors VUL, y compris transit), est en net repli de 4,3 % en 2020 après une hausse de 2,8 % en 2019. Cet impact est cependant inégal entre les modes, et affecte plus le mode ferroviaire (-7,8%) et le mode fluvial (-11,4%) que le mode routier par poids lourds (-3,7%). En parts relatives, les modes ferroviaire et fluvial diminuent donc entre 2019 et 2020.

Pour l'année 2021, il est rappelé que les chiffres avancés sont encore des estimations dans l'attente de la publication du Bilan annuel des transports à paraître fin 2022. La part modale du transport ferroviaire devrait diminuer sous l'effet de la pandémie de Covid-19, et la part modale du transport fluvial resterait relativement stable.

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

Début 2020, à la veille de la crise sanitaire, l'indicateur de part modale du vélo pour les trajets domicile-travail publié par l'INSEE augmente de 21% pour passer de 2,4% en 2019 et 2018 à 2,9% en 2020. La progression de cet indicateur est globalement inférieure à la projection qui prévoit un triplement de la part modale à l'horizon 2024 (de 2.1 à 6.3% pour le motif domicile-travail).

Cette progression de part modale concerne particulièrement les communes-centres : début 2020, 6,0 % des actifs des communes-centres utilisent le vélo pour rejoindre leur lieu de travail, soit deux fois plus que sur l'ensemble du territoire. Selon l'INSEE, ce constat est notamment lié à l'augmentation des aménagements pour les cyclistes dans les grandes villes et le souci croissant de limiter la pollution.

L'absence d'enquête de recensement début 2021 pour cause de crise sanitaire ne permettra pas d'obtenir une valeur 2021 pour cet indicateur. L'enquête 2022 s'est effectuée normalement, permettant à nouveau le suivi de l'indicateur début 2023.

La Plateforme nationale des fréquentations, animée par l'association Vélo & Territoires, révèle un usage du vélo stable en 2021 par rapport à 2020, en progression de 28% par rapport à 2019 (tous motifs de déplacement). Ces chiffres montrent que la croissance de la pratique du vélo, stimulée par la crise sanitaire, se pérennise au-delà.

Indicateur 3.2 – Part de marché des grands ports maritimes

1. Part de marché globale : la part des trafics portuaires des 6 grands ports maritimes (GPM) métropolitains (au 1er juin 2021, les ports du Havre et de Rouen ont fusionné avec la création de l'établissement HAROPA PORT) par rapport aux ports européens de référence, qui était prévue à 12,1% au PAP 2021, a atteint 11,9 % en 2021 (stable par rapport à 2020).

Ces résultats s'expliquent en premier lieu par la poursuite en 2021 des phénomènes de désorganisation des chaînes logistiques liés à la crise sanitaire de 2020 et d'autre part, par le fléchissement du trafic sur le segment des hydrocarbures, notamment avec l'arrêt temporaire de la raffinerie de Donges (Nantes Saint-Nazaire).

Au total sur l'année 2021, le trafic de l'ensemble des 6 GPM métropolitains a progressé de + 4,4% par rapport à l'année 2020, passant de 231,6 Mt à 241,7 Mt. L'ensemble du trafic des ports européens de comparaison a augmenté de 5%.

2. Concernant le second indicateur, la part des trafics de marchandises conteneurisées des 6 GPM métropolitains, qui était prévue à 6,3 % au PAP 2021, s'établit finalement à 6,7% au RAP 2021 (contre 5,6% en 2020). La hausse des trafics des marchandises conteneurisées résulte de la croissance des achats en ligne et de la reprise de la consommation mondiale observées depuis l'été 2020, dont les effets se sont poursuivis sur l'année 2021. La part de

marché des trafics de marchandises conteneurisées de l'année 2021 dans les ports français, dépasse de 0,45 points celle de 2019 et égale celle de 2017. Ce résultat positif s'inscrit dans un contexte logistique international perturbé marqué par une pénurie de conteneurs vides sur les marchés d'export, le blocage du canal de Suez pendant plusieurs jours en 2021, la hausse des taux de fret et l'annulation de nombreuses escales de portes conteneurs dans les ports européens. En dépit de ce contexte difficile, les 6 GPM ont tiré profit de la congestion de plusieurs ports concurrents de la rangée Nord (Rotterdam, Anvers, Hambourg notamment) en organisant l'accueil de nombreuses escales supplémentaires.

Au total le tonnage lié aux conteneurs augmente de 23,7% entre 2020 et 2021 pour les 6 GPM, et s'établit à 50,9 Mt. Cette progression est supérieure à celle des ports européens qui est de + 3,2% (762,6Mt) en 2021

Indicateur 3.3 – Contrôle des transports terrestres

Sous-indicateur 3.3.1

Les résultats consolidés pour 2021 concernant la proportion d'entreprises contrôlées font apparaître une importante dégradation entamée en 2020, en s'établissant à 1,5 % au lieu des 4 % prévisionnels. La crise sanitaire a nécessité, dans un premier temps la suspension des contrôles en entreprise, compte tenu de la situation critique des entreprises, les contrôles ayant repris progressivement dans le courant de 2021 avec la mise en place d'un protocole de contrôle nouveau, allongeant nécessairement la durée des visites d'entreprises et les suites de celles-ci.

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

Sous-indicateur 3.3.2

En 2021, le nombre de véhicules en infraction par rapport au nombre de véhicules contrôlés a atteint 24,2 %, en hausse de 5,2 points par rapport à la prévision actualisée et de 1,2 points par rapport à l'année 2020. Ce résultat en croissance par rapport aux années précédentes est lié essentiellement au recentrage de l'activité sur les contrôles en bord de route lors de la crise sanitaire depuis 2020. Dans ce cadre, les services de régulation des transports routiers des D(R)EAL ont été appelés à exercer une vigilance accrue afin de lutter contre les dérives visant l'exercice illégal de la profession de transporteur routier compte tenu de la demande grandissante en termes de livraisons, ou contre les fraudes aux règles de cabotage, dont auraient pu profiter certaines entreprises étrangères.

Les contrôles sur les quais de chargement et de déchargement qui font partie des priorités de contrôle identifiées dans la dernière instruction de contrôle, mais également dans le cadre des instructions particulières de contrôle données par la DGITM pour prendre en compte l'impact de la crise sanitaire et les difficultés qu'elle a généré sur les pratiques de contrôle, permet d'optimiser les contrôles et génèrent de très bons résultats : ce type d'interventions a l'avantage de concentrer sur un espace réduit de nombreux véhicules de transport routier, sans nécessiter d'interception, réduisant la dépendance des agents de contrôle des transports terrestres vis-à-vis des forces en tenue.

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

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

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	2021 Réalisation	2023 Cible PAP 2021
Contribution à l'exploitation ramenée aux trains-kilomètres	€/trains-km	11,6	26,6	16,7	19,9	18,95 (provisoire)	15,9

Commentaires techniques

La contribution à l'exploitation pour une année donnée correspond à l'écart entre les 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) 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.

La trajectoire financière de la convention TET 2016-2020 prolongée par voie d'avenant pour l'année 2021 résulte d'un équilibre pluriannuel négocié entre l'État et l'exploitant. Dès lors, la contribution à l'exploitation versée chaque année à l'exploitant, et par conséquent le présent indicateur, n'est pas entièrement représentative de l'évolution du déficit d'exploitation des lignes TET.

Source des données

Les trains-kilomètres utilisés pour le calcul des indicateurs « réalisés » sont déterminés :

- 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 produit par SNCF Voyageurs ;

Les contributions à l'exploitation prises en compte pour le calcul des indicateurs « réalisés » correspondent :

- pour les années 2019 et 2020, aux montants de la compensation conventionnelle versée à SNCF Voyageurs ;
- pour l'année 2021, au montant de la compensation conventionnelle prévisionnelle, estimée par SNCF Voyageurs et l'État. Le montant définitif de cette compensation ne sera connu que dans le courant de l'année 2022, après contrôle par l'autorité organisatrice des justificatifs relatifs à l'exécution réelle du service.

INDICATEUR**4.2 – Taux de remplissage**

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2021 Réalisation	2023 Cible PAP 2021
Taux de remplissage	%	41	48	47	44	51 (provisoire)	49

Commentaires techniques

Le taux de remplissage se calcule, tant pour les prévisions communiquées dans les PAP que celles communiquées dans les RAP, 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) ;

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Objectifs et indicateurs de performance

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.

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

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2021 Réalisation	2023 Cible PAP 2021
Ponctualité terminus à 5 minutes des trains	%	77,7	69,9	77	74,8	75,7	80

Commentaires techniques

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 Réseau, toutes causes confondues, sur l'ensemble du périmètre des trains d'équilibre du territoire.

Source des données

Pour les exercices 2019, 2020 et 2021, les données sont produites à partir des retards réellement constatés selon la méthodologie précisée plus haut.

INDICATEUR**4.4 – Nombre de trains supprimés**

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2021 Réalisation	2023 Cible PAP 2021
Nombre de trains supprimés	%	2,0	2,5	1,6	1,7	1,8	1,6

Commentaires techniques

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 %).

INDICATEUR**4.5 – Nombre 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	2021 Réalisation	2023 Cible PAP 2021
Nombre de trains en grand retard (>30 minutes)	%	6,1	10,2	7,7	8,4	8,9	7,7

Commentaires techniques

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 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 %).

ANALYSE DES RÉSULTATS

4.1 – Contribution à l'exploitation ramenée aux véhicules-kilomètres

Pour l'année 2020, la contribution à l'exploitation ramenée aux trains kilomètres (indicateur 1.1) est de 26,6€/trains-km. La dégradation de cet indicateur par rapport à la prévision initiale du PAP 2020 et à la cible 2020 s'explique par la réduction importante du plan de transport en 2020 (près de -35%) du fait des mouvements sociaux menés au sein du groupe SNCF au mois de janvier et surtout de la crise sanitaire résultant de l'épidémie de la covid-19. La situation a été régularisée par la signature d'un avenant actant la prise en charge de la majorité (55%) de l'impact de la crise sanitaire pour cette année par l'Etat.

Pour l'année 2021, la contribution à l'exploitation ramenée aux trains kilomètres (indicateur 1.1) est estimée à 18,95€/trains.km. La valeur définitive de cet indicateur sera connue dans le courant de l'année 2022, une fois le montant définitif à verser au titre de cet exercice arrêté avec SNCF Voyageurs.

Ce montant reste plus élevé que les années précédentes (hors l'année 2020 ayant fait l'objet d'un contexte sanitaire exceptionnel). Cette évolution est notamment due à l'évolution du périmètre des lignes de train d'équilibre du territoire (suite aux reprises de nombreuses lignes par les régions notamment) ainsi qu'à un impact de la crise sanitaire. Un mécanisme de réfaction de charges pour les trains n'ayant pas circulé pendant les mesures de confinement prises pendant le premier semestre 2021 a été intégré à la convention d'exploitation permettant un reversement des économies réalisées pour la non-réalisation de l'offre théorique. Enfin, la reprise du trafic a permis une baisse notable du montant de contribution par rapport à l'année 2020.

4.2 – Taux de remplissage

Les éléments transmis par SNCF Voyageurs permettent d'évaluer le taux de remplissage à 51% pour l'année 2021.

Ces résultats en hausse par rapport à la prévision 2021 indiquée dans le PAP 2022 (44%) sont tout d'abord la conséquence d'une réduction légèrement plus importante que prévu du plan de transport. Celui-ci est inférieur de 4 % à l'hypothèse prise dans le cadre du PAP 2022, ce qui s'explique par un nombre de suppressions plus élevé que prévu en juin, juillet et novembre à cause de pannes matériel et des intempéries en particulier, ce qui ne pouvait être anticipé lors de la rédaction du PAP 2022. Cette hausse s'explique ensuite et surtout par une fréquentation plus élevée qu'attendu, à hauteur de +10 % par rapport à l'hypothèse prise dans le PAP 2022, ce qui s'explique par une forte dynamique de fréquentation dans les trains après un premier semestre 2021 très impacté par les restrictions sanitaires liées à la Covid-19.

Ces résultats sont également en hausse par rapport au taux de remplissage 2020 (48%). Bien que la réduction de l'offre importante en 2020 du fait des périodes de confinement avait permis de conserver un taux d'occupation relativement élevé étant donné le contexte, le retour important des voyageurs dans les trains depuis la dernière période estivale et après la fin des restrictions sanitaires à la fin du mois de juin, a ainsi eu pour conséquence une hausse du taux d'occupation (+3 points entre 2020 et 2021). L'augmentation observée par ailleurs par rapport au taux de remplissage 2019 (41%) est à considérer avec précaution, dans la mesure où le périmètre TET a évolué entre 2019 et 2020 avec la reprise des lignes normandes par la Région Normandie.

La valeur de cet indicateur reste ainsi à confirmer sur la base des éléments qui seront communiqués par SNCF Voyageurs à l'autorité organisatrice dans le cadre du rapport annuel d'activité pour l'année 2021, qui doit être transmis au plus tard le 31 mai 2022. Le projet annuel de performances qui sera établi pour le projet de loi de finances pour

2023 permettra ainsi, comme pour l'indicateur précédent, de communiquer la valeur exacte de cet indicateur pour l'année 2021.

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

Les résultats de la régularité des trains pour l'année 2021 sont en nette hausse par rapport aux résultats observés en 2020 (75,7% contre 69,9% en 2020), du fait principalement de l'impact négatif de la crise sanitaire liée à l'épidémie de la COVID-19 sur l'année 2020.

Après une année 2020 marquée par l'interruption totale des circulations sur la quasi-totalité des lignes TET pendant les périodes de confinement, entre mars et mai puis novembre, ainsi que les impacts durables de ces interruptions 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, nombreuses pannes de locomotives à cause de l'immobilisation du matériel roulant pendant de longues semaines, etc.), un nombre moindre de retard a été constaté en 2021. Cela s'explique notamment par la baisse de la proportion de retards liés au gestionnaire d'infrastructure et à Intercités (-23%) puis de ceux liés à des causes externes comme les actes de malveillance, les intempéries et les autres entreprises ferroviaires par exemple (-13%). La régularité a particulièrement augmenté sur la ligne Paris-Limoges-Toulouse (+9,0 points) grâce à la division par deux des causes de retard imputées au gestionnaire d'infrastructure notamment et sur la ligne Bordeaux-Marseille (+4,5 points) de part notamment un nombre moindre de limitations temporaires de vitesse imposées par le gestionnaire d'infrastructure.

La régularité mesurée sur l'année 2021 est légèrement inférieure aux prévisions communiquées dans le cadre du PAP 2021 (77%) mais légèrement supérieure à celles communiquées dans le cadre du PAP 2022 (74,8%). Les nombreuses causes de retard pèsent en effet toujours sur la circulation des TET. Les principales causes de retard sont celles liées au gestionnaire d'infrastructure (38%), du fait de dérangements d'installations (22%), des travaux sur les voies (8%), de limitations temporaires de vitesse mises en place plus particulièrement sur les lignes Paris-Clermont, Nantes-Lyon et le train de nuit Paris-Briançon (5%) et du service escale Gares et Connexions (2%). Les autres causes de retard sont les causes externes (38%), en particulier les autres entreprises ferroviaires (14%) et des actes de malveillance (8%), puis celles liées à l'exploitant (24%), en particulier le matériel roulant (12%).

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

Régularité à 5 minutes des TET de jour pour l'année 2021

Lignes structurantes	PARIS – LIMOGES – TOULOUSE	79,7 %
	PARIS – CLERMONT-FERRAND	78,0 %
	BORDEAUX – MARSEILLE	55,9 %
Lignes d'aménagement du territoire et lignes de desserte fine	NANTES – BORDEAUX	84,9 %
	NANTES – LYON	76,2 %
	TOULOUSE – HENDAYE	82,10 %
	CLERMONT-FERRAND – BEZIERS (AUBRAC)	89,3 %
	CLERMONT-FERRAND – SAINT-MARTIN-SAIL-LES-BAINS	86,70 %
Lignes de nuit	PARIS – OCCITAN	85,00 %
	PARIS – BRIANÇON / NICE	73,40 %

Un plan d'action est toujours en cours sur la ligne Bordeaux-Marseille (meilleure articulation avec l'offre TER, nettoyage à bord, etc.) afin de diminuer le nombre de trains en retard et de renforcer la robustesse de l'ensemble de la ligne.

4.4 Pourcentage de trains supprimés

Sur la base des éléments transmis par SNCF Voyageurs, l'indicateur du pourcentage de trains supprimés (indicateur 4.4) s'établit à 1,8 % pour l'année 2021. Ce résultat est donc en baisse par rapport à 2020 (2,5 %), essentiellement du fait :

- de l'amélioration de la situation sanitaire liée à la COVID-19 qui avait conduit en 2020 à l'immobilisation du matériel roulant pendant près de deux mois au printemps à cause de l'interruption des circulations, et qui avait eu pour conséquence d'engendrer de nombreuses pannes la période qui avait suivi ce confinement ;
- du remplacement de locomotives défectueuses sur les lignes Brive – Rodez et Toulouse – Latour-de-Carol du train de nuit Paris – Occitan, qui a permis de passer de 3,4 % à 1,8% de trains supprimés pour cause de matériel roulant sur cette ligne en particulier ;
- du moindre impact des tempêtes qui avaient causé beaucoup de suppressions en 2020 (Ciara en février, Myriam en mars, Barbara en octobre, etc.). La part de trains supprimés à cause des intempéries a ainsi été divisé par deux entre 2020 et 2021. L'amélioration est particulièrement conséquente sur les lignes Toulouse-Hendaye avec 0,2% de trains supprimés contre 1,8% en 2020 et Bordeaux-Marseille avec 0,3% de trains supprimés contre 1,2% en 2020 ;
- d'une part de suppressions causées par des dérangements d'installation, divisée par deux, plus particulièrement sur les lignes Paris-Limoges-Toulouse avec 0% de trains supprimés contre 0,4% en 2020 et Toulouse-Hendaye avec 0,2% de trains supprimés contre 1,1% en 2020.

Il est très légèrement supérieur aux prévisions communiquées dans le cadre du PAP 2021 (1,6%) et dans le cadre du PAP 2022 (1,7%). Cela s'explique par un nombre de suppressions plus important que prévu sur la période juillet-août-septembre, plus particulièrement sur la ligne de jour Bordeaux-Marseille à cause d'un nombre élevé d'actes de malveillance en juillet, de dérangements d'installation en août et des intempéries en septembre, et la ligne de nuit Paris – Occitan pour des causes assez diverses (infrastructure, matériel, voyageurs, etc.).

Le pourcentage de trains supprimés pour chacune des lignes du périmètre conventionné sur les mois de janvier à décembre 2021 est précisée à titre indicatif dans le tableau ci-après :

Pourcentage de trains supprimés pour l'année 2021 (en %)

Lignes structurantes	PARIS – LIMOGES – TOULOUSE	1,0%
	PARIS – CLERMONT-FERRAND	0,8%
	BORDEAUX – MARSEILLE	2,6%
Lignes d'aménagement du territoire	NANTES – BORDEAUX	1,1%
	NANTES – LYON	1,3%
	TOULOUSE – HENDAYE	1,9%
	CLERMONT-FERRAND – BEZIERS (AUBRAC)	0,7%
	CLERMONT-FERRAND – SAINT-MARTIN-SAIL-LES-BAINS	0,0%
Lignes de nuit	PARIS – OCCITAN	9,8%
	PARIS – BRIANÇON / NICE	1,7%

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

Sur la base des éléments transmis par SNCF Voyageurs, l'indicateur du pourcentage de trains en grand retard (>30 minutes) s'établit à 8,9 % pour l'année 2021. Ce résultat est donc en baisse par rapport à 2020 (10,2 %), essentiellement du fait des éléments déjà évoqués pour l'indicateur du pourcentage de trains supprimés.

Un retour d'expérience est réalisé à chaque fois qu'intervient un grand retard de façon à analyser finement les causes qui provoquent ces grands retards et mettre en place des actions pour les réduire et les éviter à l'avenir. Le respect des temps de stationnement en gare, et des départs des trains à l'heure, la recherche d'une communication toujours plus rapide et efficace entre l'exploitant et le gestionnaire d'infrastructure en cas de grands retards et la surveillance des signes annonciateurs de panne de matériel sont des actions de robustesse particulièrement mises en place.

Il est légèrement supérieur aux prévisions communiquées dans le cadre du PAP 2021 (7,7%) et dans le cadre du PAP 2022 (8,4%). Cela s'explique par un nombre de grands retards plus important que prévu sur la ligne Bordeaux-Marseille (19%) à cause du gestionnaire d'infrastructure, de pannes matériel et des intempéries principalement, malgré des résultats relativement meilleurs sur les lignes Paris-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont (7%).

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Objectifs et indicateurs de performance

Le pourcentage de trains en grand retard (> 30 minutes) pour chacune des lignes du périmètre conventionné sur les mois de janvier à décembre 2021 est précisée à titre indicatif dans le tableau ci-après :

Pourcentage de trains en grand retard en 2021

Lignes structurantes	PARIS – LIMOGES – TOULOUSE	6,8%
	PARIS – CLERMONT-FERRAND	7,2%
	BORDEAUX – MARSEILLE	19,2%
Lignes d'aménagement du territoire	NANTES – BORDEAUX	3,9%
	NANTES – LYON	8,5%
	TOULOUSE – HENDAYE	5,5%
	CLERMONT-FERRAND – BEZIERS (AUBRAC)	1,4%
	CLERMONT-FERRAND – SAINT-MARTIN-SAIL-LES-BAINS	1,2%
Lignes de nuit	PARIS – OCCITAN	7,1%
	PARIS – BRIANÇON / NICE	11,9%

Présentation des crédits et des dépenses fiscales

2021 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS OUVERTS ET DES CRÉDITS CONSOMMÉS

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	Total y.c. FdC et AdP prévus en LFI
<i>Prévision LFI 2021 Consommation 2021</i>					
01 – Routes - Développement	75 524 507	575 351 945	94 654 901	745 531 353	708 200 000
04 – Routes - Entretien	203 210 237 372 629 268	67 410 302 533 010 801	6 075 859 10 596 659	276 696 398 916 236 728	834 816 398
41 – Ferroviaire	1 404 663		2 467 251 905 4 627 656 398	2 467 251 905 4 629 061 062	2 903 951 905
42 – Voies navigables	248 234 633 245 260 236	15 180	2 472 888	248 234 633 247 748 304	251 034 633
43 – Ports	400 000 3 003 012	1 616 811	99 459 204 215 627 448	99 859 204 220 247 272	143 609 204
44 – Transports collectifs	3 721 236	603 982	514 600 000 907 541 278	514 600 000 911 866 496	824 400 000
45 – Transports combinés	22 426 963		202 714 472 167 886 646	202 714 472 190 313 609	202 714 472
47 – Fonctions support	41 097 167 37 356 491	252 463	3 462 553	41 097 167 41 071 506	42 947 167
50 – Transport routier	1 300 000 2 705 907	2 375 722 1 153 441	1 966 109 1 817 500	5 641 831 5 676 848	6 241 831
51 – Sécurité ferroviaire	1 621 706	779 472	27 100 276	29 501 454	45 000 000
52 – Transport aérien	4 364 838 18 554 427	1 550 000 1 377 644	56 987 625 12 385 680	62 902 463 32 317 751	62 902 463
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF			100 000 000	100 000 000	0
Total des AE prévues en LFI	498 606 875	71 336 024	3 349 055 174	3 918 998 073	6 025 818 073
Ouvertures / annulations par FdC et AdP			+3 203 682 429 (hors titre 2)	+3 203 682 429	
Ouvertures / annulations hors FdC et AdP			+5 618 131 469 (hors titre 2)	+5 618 131 469	
Total des AE ouvertes			12 740 811 971 (hors titre 2)	12 740 811 971	
Total des AE consommées	784 208 415	1 114 161 739	6 171 202 229	8 069 572 383	

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	Total y.c. FdC et AdP prévus en LFI
<i>Prévision LFI 2021 Consommation 2021</i>					
01 – Routes - Développement	64 719 213	671 587 939	55 219 896	791 527 048	721 270 000
04 – Routes - Entretien	203 899 319 370 667 384	72 910 302 491 048 735	6 075 859 9 816 334	282 885 480 871 532 453	856 005 480
41 – Ferroviaire	659 460		2 466 001 905 4 586 767 102	2 466 001 905 4 587 426 562	2 915 021 905

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Présentation des crédits et des dépenses fiscales

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Total y.c. FdC et AdP prévus en LFI
<i>Prévision LFI 2021 Consommation 2021</i>					
42 – Voies navigables	248 234 633 245 175 945	1 946 351	2 511 872	248 234 633 249 634 168	251 034 633
43 – Ports	400 000 3 121 084	19 886 917	99 459 204 154 066 114	99 859 204 177 074 115	142 609 204
44 – Transports collectifs	2 749 977	612 623	314 600 000 693 647 228	314 600 000 697 009 828	628 630 000
45 – Transports combinés	22 201 405		197 714 472 111 671 740	197 714 472 133 873 145	197 714 472
47 – Fonctions support	41 097 167 34 842 817	334 245	5 481 577	41 097 167 40 658 639	42 947 167
50 – Transport routier	1 300 000 2 639 235	2 375 722 784 076	1 966 109 1 611 363	5 641 831 5 034 674	6 541 831
51 – Sécurité ferroviaire	882 832	4 029 722	51 152 281	0 56 064 835	45 000 000
52 – Transport aérien	4 954 000 7 222 316	11 478 290 3 010 832	24 440 625 29 779 780	40 872 915 40 012 928	40 872 915
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF			100 000 000	0 100 000 000	0
Total des CP prévus en LFI	499 885 119	86 764 314	3 110 258 174	3 696 907 607	5 847 647 607
Ouvertures / annulations par FdC et AdP		+2 385 851 025 (hors titre 2)		+2 385 851 025	
Ouvertures / annulations hors FdC et AdP		+4 482 591 530 (hors titre 2)		+4 482 591 530	
Total des CP ouverts		10 565 350 162 (hors titre 2)		10 565 350 162	
Total des CP consommés	754 881 666	1 193 241 440	5 801 725 286	7 749 848 393	

2020 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LFI) ET DES CRÉDITS CONSOMMÉS

2020 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total hors FdC et AdP prévus en LFI	Total y.c. FdC et AdP
<i>Prévision LFI 2020 Consommation 2020</i>					
01 – Routes - Développement	64 129 602	766 726 188	37 112 160	0	608 000 000 867 967 951
04 – Routes - Entretien	170 862 841 355 881 767	112 830 230 505 396 161	3 034 108 5 472 927	286 727 179	853 127 179 866 750 856
41 – Ferroviaire	-1 207 244		2 386 399 909 3 605 781 667	2 386 399 909	3 263 399 909 3 604 574 423
42 – Voies navigables	250 466 098 247 511 114	3 934 348		250 466 098	251 866 098 251 445 462
43 – Ports	400 000 956 918	38 373 915	99 659 204 150 823 555	100 059 204	132 409 204 190 154 388
44 – Transports collectifs	1 239 671	344 292	21 649 113 409 404 898	21 649 113	211 649 113 410 988 861
45 – Transports combinés	67 713	3 353 611	27 109 039 31 501 597	27 109 039	48 109 039 34 922 921
47 – Fonctions support	29 397 167 22 531 370	769 101	7 210 629	29 397 167	31 247 167 30 511 100

Infrastructures et services de transports

Présentation des crédits et des dépenses fiscales | Programme n° 203

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total hors FdC et AdP prévus en LFI	Total y.c. FdC et AdP
<i>Prévision LFI 2020</i> Consommation 2020					
50 – Transport routier	1 300 000 2 752 616	2 375 722 1 390 053	1 966 109 1 543 977	5 641 831	5 641 831 5 686 646
51 – Sécurité ferroviaire	1 124 695	2 116 108	28 510 755	0	40 000 000 31 751 558
52 – Transport aérien	4 700 000 9 399 907	15 012 000 4 013 599	15 880 000 11 030 540	35 592 000	35 592 000 24 444 046
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF			250 000 000	0	0 250 000 000
Total des AE prévues en LFI	457 126 106	130 217 952	2 555 697 482	3 143 041 540	5 481 041 540
Total des AE consommées	704 388 130	1 326 417 376	4 538 392 707		6 569 198 213

2020 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total hors FdC et AdP prévus en LFI	Total y.c. FdC et AdP
<i>Prévision LFI 2020</i> Consommation 2020					
01 – Routes - Développement	57 612 575	523 446 879	44 094 623	0	671 175 586 625 154 077
04 – Routes - Entretien	182 143 875 327 421 895	118 330 230 469 217 650	3 034 108 5 479 182	303 508 213	869 908 213 802 118 727
41 – Ferroviaire	3 166 499		2 387 799 909 3 457 018 038	2 387 799 909	3 294 001 072 3 460 184 538
42 – Voies navigables	250 466 098 247 346 471	4 253 047	250 347	250 466 098	252 266 098 251 849 865
43 – Ports	400 000 1 319 606	9 004 366	99 659 204 127 446 723	100 059 204	143 628 934 137 770 695
44 – Transports collectifs	697 393		21 649 113 245 104 259	21 649 113	333 375 956 245 801 652
45 – Transports combinés	89 013	2 919 691	32 109 039 31 496 853	32 109 039	38 109 039 34 505 557
47 – Fonctions support	29 397 167 24 159 341	775 359	5 050 528	29 397 167	31 247 167 29 985 227
50 – Transport routier	1 300 000 2 859 974	2 375 722 1 419 786	1 966 109 1 479 339	5 641 831	5 641 831 5 759 099
51 – Sécurité ferroviaire	746 694	10 178 881	176 870 24 373 828	176 870	40 176 870 35 299 403
52 – Transport aérien	4 850 000 8 103 631	8 600 000 1 118 393	23 400 000 21 403 313	36 850 000	36 850 000 30 625 337
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF			250 000 000	0	0 250 000 000
Total des CP prévus en LFI	468 557 140	129 305 952	2 569 794 352	3 167 657 444	5 716 380 766
Total des CP consommés	673 523 092	1 022 334 051	4 213 197 033		5 909 054 176

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Présentation des crédits et des dépenses fiscales

PRÉSENTATION PAR TITRE ET CATÉGORIE DES CRÉDITS CONSOMMÉS

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Consommées* en 2020	Ouvertes en 2021	Consommées* en 2021	Consommées* en 2020	Ouverts en 2021	Consommées* en 2021
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	704 388 130	498 606 875	784 208 415	673 523 092	499 885 119	754 881 666
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	446 005 906	225 772 242	515 515 193	413 761 102	227 050 486	486 580 394
Subventions pour charges de service public	258 382 224	272 834 633	268 693 223	259 761 990	272 834 633	268 301 273
Titre 5 – Dépenses d'investissement	1 326 417 376	71 336 024	1 114 161 739	1 022 334 051	86 764 314	1 193 241 440
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	1 324 192 843	71 336 024	1 112 715 413	1 019 988 214	86 764 314	1 191 592 243
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	2 224 534	0	1 446 325	2 345 837	0	1 649 197
Titre 6 – Dépenses d'intervention	4 538 392 707	3 349 055 174	6 171 202 229	4 213 197 033	3 110 258 174	5 801 725 286
Transferts aux ménages	353 916	0	1 029 190	1 663 011	0	1 060 746
Transferts aux entreprises	4 161 917 938	3 338 746 370	5 675 698 079	3 812 081 802	3 099 949 370	5 486 168 071
Transferts aux collectivités territoriales	60 601 724	7 825 859	351 387 567	131 252 964	7 825 859	196 530 131
Transferts aux autres collectivités	315 519 128	2 482 945	143 087 392	268 199 257	2 482 945	117 966 338
Total hors FdC et AdP		3 918 998 073			3 696 907 607	
Ouvertures et annulations* hors titre 2		+8 821 813 898			+6 868 442 555	
Total*	6 569 198 213	12 740 811 971	8 069 572 383	5 909 054 176	10 565 350 162	7 749 848 393

* y.c. FdC et AdP

FONDS DE CONCOURS ET ATTRIBUTIONS DE PRODUITS

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en 2020	Prévues en LFI pour 2021	Ouvertes en 2021	Ouverts en 2020	Prévus en LFI pour 2021	Ouverts en 2021
Dépenses de personnel						
Autres natures de dépenses	7 921 215 405	2 106 820 000	3 203 682 429	6 772 800 694	2 150 740 000	2 385 851 025
Total	7 921 215 405	2 106 820 000	3 203 682 429	6 772 800 694	2 150 740 000	2 385 851 025

RÉCAPITULATION DES MOUVEMENTS DE CRÉDITS

ARRÊTÉS DE RATTACHEMENT DE ADP

Mois de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
02/2021		3 109 584		3 109 584				

Mois de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
03/2021		1 560 182		1 560 182				
04/2021		1 106 017		1 106 017				
05/2021		1 495 031		1 495 031				
06/2021		763 529		763 529				
07/2021		2 228 420		2 228 420				
08/2021		979 291		979 291				
09/2021		1 681 926		1 681 926				
10/2021		1 330 134		1 330 134				
11/2021		2 519 361		2 519 361				
12/2021		1 245 876		1 245 876				
01/2022		210 744		210 744				
Total		18 230 094		18 230 094				

ARRÊTÉS DE RATTACHEMENT DE FDC

Mois de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
02/2021		74 219 805		41 372 637				
03/2021		2 194 386 562		37 009 644				
04/2021		120 134 506		111 992 336				
05/2021		1 260 350		245 668 017				
06/2021		49 675 924		19 816 299				
07/2021		242 124 865		325 468 567				
08/2021		48 699 050		8 296 133				
09/2021		8 000 453		531 316 126				
10/2021		30 436 463		108 958 267				
11/2021		193 670 689		253 101 496				
12/2021		288 787 918		652 100 504				
01/2022		112 926		37 343 747				
Total		3 251 509 512		2 372 443 774				

ARRÊTÉS DE REPORT D'AENE

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
29/01/2021		1 061 795 657						
Total		1 061 795 657						

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Présentation des crédits et des dépenses fiscales

ARRÊTÉS DE REPORT DE FDC

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
28/01/2021		4 442 829 415		4 286 560 499				
Total		4 442 829 415		4 286 560 499				

ARRÊTÉS DE REPORT GÉNÉRAL HORS FDC HORS AENE

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
19/03/2021		17 669 087		99 514 833				
Total		17 669 087		99 514 833				

DÉCRETS D'ANNULATION DE FDC OU DE ADP

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
30/07/2021						2 532 776		2 532 776
09/12/2021						2 290 067		2 290 067
01/02/2022						61 234 334		
Total						66 057 177		4 822 843

DÉCRETS DE TRANSFERT

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
28/06/2021		319 971		619 971				
19/11/2021		1 357 539		947 920				
Total		1 677 510		1 567 891				

LOIS DE FINANCES RECTIFICATIVES

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
01/12/2021		94 159 800		94 948 307				
Total		94 159 800		94 948 307				

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

	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
Total général		8 887 871 075		6 873 265 398		66 057 177		4 822 843

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Présentation des crédits et des dépenses fiscales

ÉVALUATION DES DÉPENSES FISCALES

Avertissement

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

Le chiffrage initial pour 2021 a été réalisé sur la base des seules mesures votées avant le dépôt du projet de loi de finances pour 2021. Dès lors, le chiffrage actualisé peut différer de celui-ci, notamment lorsqu'il tient compte d'aménagements intervenus depuis le dépôt du projet de loi de finances pour 2021.

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

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

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

DÉPENSES FISCALES PRINCIPALES SUR IMPÔTS D'ÉTAT (14)

(en millions d'euros)				
Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffrage définitif 2020	Chiffrage initial 2021	Chiffrage actualisé 2021
800221	Tarif réduit (remboursement) pour le gazole utilisé comme carburant par les véhicules routiers de transport de marchandises d'au moins 7,5 tonnes Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2019 : 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	1 274	1 408
820204	Tarif réduit pour l'électricité consommée par les transports collectifs ferroviaires et routiers (train, métro, tramway, câble, autobus hybride rechargeable et électrique, trolleybus) Taxe intérieure de consommation sur la fourniture d'électricité <i>Bénéficiaires 2019 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - 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	231	200
800222	Tarif réduit (remboursement) pour le gazole utilisé comme carburant des véhicules de transport public collectif de voyageurs Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2019 : 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	225	197
800220	Tarif réduit (remboursement) pour les carburants utilisés par les taxis Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2019 : 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 sexies</i>	61	54	49
800117	Exonération pour les produits énergétiques utilisés comme carburant ou combustible pour la navigation sur les eaux intérieures autre que la navigation de plaisance privée Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2019 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - 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 e</i>	40	39	42
800225	Tarif réduit pour le gazole utilisé pour le transport ferroviaire de personnes ou de marchandises sur le	35	35	35

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffrage définitif 2020	Chiffrage initial 2021	Chiffrage actualisé 2021
réseau ferré national				
Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2019 : (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 : 265 octies B</i>				
800119	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 Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2019 : (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>	18	27	20
820205	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 Taxe intérieure de consommation sur la fourniture d'électricité <i>Bénéficiaires 2019 : (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>	4	1	4
800214	Tarif réduit pour le carburant ED95, carburant diesel comportant entre 90 % et 95 % d'éthanol Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2019 : (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>	1	ε	1
800224	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 Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2019 : (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 : 265 octies A</i>	-	-	-
800118	Exonération pour divers gaz (gaz de houille, gaz à l'eau, gaz pauvre et gaz similaires) Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2019 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2016 - Dernière modification : 2016 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 266 quinquies-7</i>	nc	nc	nc
820207	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 Taxe intérieure de consommation sur la fourniture d'électricité <i>Bénéficiaires 2019 : (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
230510	Exonération des plus-values de cession de bateaux affectés au transport fluvial de marchandises Dispositions communes à l'impôt sur le revenu (bénéfices industriels et commerciaux) et à l'impôt sur les sociétés <i>Bénéficiaires 2019 : (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	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...) Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2019 : (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	ε	0
Total		2 027	1 886	1 956

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Présentation des crédits et des dépenses fiscales

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 définitif 2020	Chiffrage initial 2021	Chiffrage actualisé 2021
120113	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 Traitements, salaires, pensions et rentes viagères <i>Bénéficiaires 2019 : (nombre non déterminé) Ménages - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Ordre de grandeur - Création : 1948 - Dernière modification : 2019 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 81-19° ter</i>	160	155	160
Total		160	155	160

Justification au premier euro

Éléments transversaux au programme

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action <i>Prévision LFI Consommation</i>	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 * Dépenses de personnel	Autres titres *	Total y.c. FdC et AdP	Titre 2 * Dépenses de personnel	Autres titres *	Total y.c. FdC et AdP
01 – Routes - Développement		745 531 353	708 200 000 745 531 353		791 527 048	721 270 000 791 527 048
04 – Routes - Entretien		276 696 398 916 236 728	834 816 398 916 236 728		282 885 480 871 532 453	856 005 480 871 532 453
41 – Ferroviaire		2 467 251 905 4 629 061 062	2 903 951 905 4 629 061 062		2 466 001 905 4 587 426 562	2 915 021 905 4 587 426 562
42 – Voies navigables		248 234 633 247 748 304	251 034 633 247 748 304		248 234 633 249 634 168	251 034 633 249 634 168
43 – Ports		99 859 204 220 247 272	143 609 204 220 247 272		99 859 204 177 074 115	142 609 204 177 074 115
44 – Transports collectifs		514 600 000 911 866 496	824 400 000 911 866 496		314 600 000 697 009 828	628 630 000 697 009 828
45 – Transports combinés		202 714 472 190 313 609	202 714 472 190 313 609		197 714 472 133 873 145	197 714 472 133 873 145
47 – Fonctions support		41 097 167 41 071 506	42 947 167 41 071 506		41 097 167 40 658 639	42 947 167 40 658 639
50 – Transport routier		5 641 831 5 676 848	6 241 831 5 676 848		5 641 831 5 034 674	6 541 831 5 034 674
51 – Sécurité ferroviaire		29 501 454	45 000 000 29 501 454		56 064 835	45 000 000 56 064 835
52 – Transport aérien		62 902 463 32 317 751	62 902 463 32 317 751		40 872 915 40 012 928	40 872 915 40 012 928
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF		100 000 000	0 100 000 000		100 000 000	0 100 000 000
Total des crédits prévus en LFI *	0	3 918 998 073	3 918 998 073	0	3 696 907 607	3 696 907 607
Ouvertures / annulations y.c. FdC et AdP		+8 821 813 898	+8 821 813 898		+6 868 442 555	+6 868 442 555
Total des crédits ouverts	0	12 740 811 971	12 740 811 971	0	10 565 350 162	10 565 350 162
Total des crédits consommés	0	8 069 572 383	8 069 572 383	0	7 749 848 393	7 749 848 393
Crédits ouverts - crédits consommés		+4 671 239 588	+4 671 239 588		+2 815 501 769	+2 815 501 769

* hors FdC et AdP pour les montants de la LFI

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

Cette stratégie et cette programmation visent quatre objectifs :

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

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

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

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

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

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

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

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

PASSAGE DU PLF À LA LFI

	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
PLF	0	3 944 844 068	3 944 844 068	0	3 722 753 602	3 722 753 602
Amendements	0	-25 845 995	-25 845 995	0	-25 845 995	-25 845 995
LFI	0	3 918 998 073	3 918 998 073	0	3 696 907 607	3 696 907 607

Trois mesures ont affecté directement le programme 203 au cours du débat parlementaire du PLF 2021. Elles se sont traduites par une diminution des crédits du programme à hauteur de 25,8 M€, dont -19,9 M€ au titre du transfert d'une partie du réseau routier national à la Collectivité Européenne d'Alsace (CEA) et à l'Euro-métropole de Strasbourg (EMS) et 0,04 M€ au titre du transfert à l'Établissement public territorial du bassin de la Dordogne (Epidor) d'une partie du domaine public fluvial.

Ces diminutions ont été reportées sur les crédits du programme de la manière suivante :

- Sous-action 04-02 « Entretien du réseau routier national » : - 20,9 M€

- Sous-action 45-02 « Transports combinés » : - 4,4 M €
- Sous-action 52-01 « Infrastructures aéroporutaires » : - 0,5 M€
- Sous-action 42-02 « Subvention VNF » : - 0,04 M€.

JUSTIFICATION DES MOUVEMENTS RÉGLEMENTAIRES ET DES LOIS DE FINANCES RECTIFICATIVES

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

	AENE 01/01	Annulations	Blocages	Reports	Transferts et LFR	Total
AE	1 061 795 657	- 66 057 177	- 67 435 968	4 460 498 502	95 837 310	5 484 638 324
CP		- 4 822 843		4 386 075 332	96 516 198	4 477 768 687

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

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

Hors AENE, le total de ces mouvements aboutit à une augmentation des crédits du programme d'environ 4 423 M€ d'AE et de 4 478 M€ de CP.

Les arrêtés de report

Le montant total des reports accordés de 2020 vers 2021 s'est élevé à 5 522,3 M€ d'AE et 4 386,1 M€ de CP décomposés de la manière suivante :

- Arrêté du 28 janvier 2021 portant report de crédits : 1 061 795 657,37 € d'AENE ;
- Arrêté du 28 janvier 2021 portant reports de crédits : 4 442 829 415 € d'AE et 4 286 560 499 € de CP de fonds de concours ;
- Arrêté du 19 mars 2021 portant report de crédits : 17 669 087 € d'AE et 99 154 833 € de CP de crédits budgétaires.

Le montant des reports élevés sur les fonds de concours s'explique essentiellement par l'encaissement de 4 050 M€ de fonds de concours correspondant à la recapitalisation de la SNCF prévue au plan de relance de 2020. Les paiements sont réalisés sur plusieurs années.

Les décrets d'annulation et de transfert

Le montant total des décrets d'annulation de crédits 2020 sur le programme 203 s'est élevé à - 66,1 M€ en AE et - 4,8 M€ en CP et concerne exclusivement des fonds de concours. Ce montant se déduit des deux décrets suivants :

- Décret n° 2021-1007 du 30 juillet 2021 portant annulation de crédits : - 2 532 776,19 € d'AE/CP ;
- Décret n° 2021-1609 du 9 décembre 2021 portant annulation de crédits : - 2 290 067,15 € d'AE/CP ;
- Décret n° 2022-106 du 1er février 2022 portant annulation de crédits : - 61 234 333,80 € d'AE.

Ces décrets ont permis à l'Etat de rembourser des trop-perçus versés par les collectivités suite à des achèvements d'opérations et d'annuler par ailleurs des titres de recettes dépourvus d'objet.

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Justification au premier euro

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

- Décret n° 2021-831 du 28 juin 2021 portant transfert de crédits : 319 971 € d'AE et 619 971 € de CP, résultant des trois mouvements suivants :
 - un transfert de crédits hors titre 2 d'un montant de 393 000 € en AE et 693 000 € en CP à destination du programme 203 «Infrastructures et services de transports» de la mission «Écologie, développement et mobilité durables» et destiné au financement de la délégation de service public mise en place pour assurer les liaisons aériennes à Wallis et Futuna et de la ligne aérienne desservant Saint-Pierre et Miquelon ;
 - un transfert de crédits hors titre 2 d'un montant de 27 594 € en AE et CP en provenance du programme 203 «Infrastructures et services de transports» de la mission «Écologie, développement et mobilité durables» et à destination du programme 119 «Concours financiers aux collectivités territoriales et à leurs groupements» de la mission «Relations avec les collectivités territoriales», destiné au financement d'une compensation financière pour la mise à disposition d'agents suite au transfert du domaine public fluvial au bénéfice de l'établissement public local Epidor;
 - un transfert de crédits hors titre 2 d'un montant de 45 435 € en AE et CP en provenance du programme 203 «Infrastructures et services de transports» de la mission «Écologie, développement et mobilité durables» et à destination du programme 129 «Coordination du travail gouvernemental» de la mission «Direction de l'action du Gouvernement», destiné au financement du remboursement de la DINUM pour les ordinateurs de Voies navigables de France (VNF);

Décret n°2021-1509 du 20 novembre 2021 portant transfert de crédits : 1 357 539 € d'AE et 947 920 € de CP résultat des trois mouvements suivants :

- un transfert de crédits hors titre 2 d'un montant de 786 335 € en AE et CP à destination du programme 203 « Infrastructures et services de transports » de la mission « Ecologie, développement et mobilité durables » et destiné au financement de l'accompagnement de la transformation des voies navigables de France ;
- Un transfert à destination du programme 203 de 1 321 204 € d'AE et 911 585 € de CP pour financer la liaison d'aménagement du territoire aérienne de Wallis et Futuna ;
- Un transfert sortant du programme 203 vers le programme 111 « Amélioration de la qualité de l'emploi et des relations du travail » de 750 000 € AE/CP pour financer l'Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi (ARPE).

Les blocages d'AE

Environ 67,4 M€ ont été bloqués en application de la réglementation budgétaire relatives aux retraits d'engagements antérieurs à l'année en cours et ne sont donc plus disponibles.

Les lois de finances rectificatives

La loi n° 2021-1549 du 1er décembre 2021 de finances rectificative pour 2021 a ajouté 94,2 M€ d'AE et 94,9 M€ de CP au programme 203. Cette ouverture de crédits tient notamment compte :

- d'une compensation exceptionnelle des pertes de recettes de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) à hauteur de 100 M€ ;
- de l'ouverture de 8 M€ pour compenser exceptionnellement les pertes de recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes ;
- de l'ouverture de 22 M€ pour financer le protocole transactionnel avec la société GETLINK, portant sur les aménagements réalisés sur les terminaux du tunnel sous la Manche ;
- de l'annulation de la réserve à hauteur de 32 M€ en AE et 31 M€ en CP.

ORIGINE ET EMPLOI DES FONDS DE CONCOURS ET ATTRIBUTIONS DE PRODUITS

La majorité des fonds de concours perçus par le programme 203 provient de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) qui, conformément à l'article R. 1512-12 du code des transports, contribue au financement :

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

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

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

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

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

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

En AE, les fonds de concours (FDC) et attributions de produits (ADP) rattachés en 2021 se répartissent de la manière suivante par sous-action du programme :

S.action	libellé	FDC AFITF	FDC Autres	ADProduits
01	Routes - Développement	481 589 950	252 297 997	-
04-01	Régénération routière	628 100 000	9 782 609	-
04-02	Entretien routier	-	22 848 973	15 225 169
41-01	Infra. ferroviaires	472 205 000	112 717 125	-
41-06	Régénération ferroviaire	-	140 000 000	-
42-01	Infrastructures fluviales	2 800 000	167 084	-
43-01	Infra. Portuaires	132 300 000	19 953 392	-
44-01	Infra. transport coll.	696 800 000	10 774 633	-
44-05	Infrastructures Vélo	101 029 023		
45-01	Infra. transports combiné	122 300 000	197 060	-
47-01	Etudes générales	-	29 361	50 000
47-02	Fonct. des services	-	17 304	2 954 925
50-01	Aires de contrôle routier	600 000		
51-01	Infrastructur sécu ferrov	45 000 000		
Total général		2 682 723 973	568 785 539	18 230 094

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Justification au premier euro

En CP, les fonds de concours et attributions de produits rattachés en 2021 se répartissent de la manière suivante :

S.action	libellé	FDC AFITF	FDC Autres	ADProduits
01	Routes - Développement	435 180 320	383 265 173	-
04-01	Régénération routière	549 120 000	9 782 609	-
04-02	Entretien routier	-	22 853 642	15 225 169
41-01	Infra. ferroviaires	323 736 500	6 875 620	-
41-06	Régénération ferroviaire	-	140 000 000	-
42-01	Infrastructures fluviales	2 800 000	167 084	-
43-01	Infra. Portuaires	65 808 776	5 549 357	-
44-01	Infra. transport coll.	336 200 000	20 774 633	-
44-05	Infrastructures Vélo	19 186 335		
45-01	Infra. transports combiné	-	197 060	-
47-01	Etudes générales	-	29 361	50 000
47-02	Fonct. des services	-	17 304	2 954 925
50-01	Aires de contrôle routier	900 000		
51-01	Infrastructur sécu ferrov	50 000 000		
Total général		1 782 931 930	589 511 844	18 230 094

RÉSERVE DE PRÉCAUTION ET FONGIBILITÉ

	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
Mise en réserve initiale	0	130 651 865	130 651 865	0	129 768 246	129 768 246
Surgels	0	200 000 000	200 000 000	0	0	0
Dégels	0	-19 100 000	-19 100 000	0	0	0
Réserve disponible avant mise en place du schéma de fin de gestion (LFR de fin d'année)	0	311 551 865	311 551 865	0	129 768 246	129 768 246

Montant de la réserve de précaution initiale

La réserve de précaution a été calculée selon les règles suivantes :

- 4% pour les dépenses hors T2 ;
- calcul spécifique pour les subventions pour charges de service public (SCSP) de VNF, de l'ART et de l'EPSF tenant compte de la part de masse salariale dans les dépenses de fonctionnement de l'établissement. La modulation a consisté à appliquer le taux réduit de mise en réserve (0,5 %) à la partie dépense de personnel des SCSP ;
- exonération de réserve sur la compensation au déficit d'exploitation des TET.

Le montant de cette réserve s'est élevé à 130,7 M€ en AE et 129,8 M€ en CP, soit environ 3,5 % de la LFI 2021. La mobilisation d'une partie de cette réserve n'a pas été nécessaire, à hauteur de 32 M€ en AE et 31 M€ en CP, et a donc été annulée dans le cadre de la LFR n° 2021-1549 du 1er décembre 2021 de 94 M€ en AE et 95 M€ en CP pour le P203.

Par ailleurs, 200 M€ d'AE prévues en LFI 2021 pour l'ouverture à la concurrence de deux lignes de TET (Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon) ont été gelées sur la ligne du financement du déficit des TET en début de gestion après l'absence de candidature autres que celle de la SNCF à l'appel d'offres. Par ailleurs, sur ces 200 M€ d'AE gelées, 43 M€ ont été dégelées pour financer le solde de la compensation du déficit des TET 2020 (19 M€, qui compense pour partie la crise sanitaire 2020) et 24 M€ pour la réévaluation des montants liée au trafic pour la compensation fret 2021 et 2020 ainsi que pour les besoins complémentaires pour financer les lignes d'aménagements du territoire (LAT Brive-Paris et lignes strasbourgeoises). Les CP 2021 sur ces montants ont pu être couverts par le P203.

Le reliquat de la réserve d'AE sur le financement du déficit des TET de 157 M€ a été dégelé après la fin de gestion et reporté vers l'exercice 2022.

Fongibilité

Les transferts internes retracent les principaux mouvements intervenus en gestion entre sous-actions. Ces principaux mouvements 2021 en CP sont les suivants :

*260 M€ ont été transférés entre concours TET et TER à montants constants, ce qui correspond au nouveau périmètre de chaque concours après prise en compte des transferts de lignes TET vers les TER :

observation	débit	crédit	AE dep	CP dep
☐ Redéploiement concours SNCF R TER et TET	☐ 41-02	41-03	260 266 577	260 266 577
Total Redéploiement concours SNCF R TER et TET			260 266 577	260 266 577
Total général			260 266 577	260 266 577

*79 M€ ont été transférés pour financer la Compensation et l'aide supplémentaire Fret (41-05) ;

observation	débit	crédit	AE dep	CP dep
☐ Aide aux péages exceptionnelle	☐ 45-02	41-05	65 000 000	65 000 000
☐ Transfert CP IST C.Fret 2021 et solde 2020	☐ IST	41-05	-	14 409 220
☐ Transfert dégel AE TET C.Fret 2021 et solde 2020	☐ 44-06	41-05	14 409 220	-
Total général			79 409 220	79 409 220

*21 M€ ont été transférés pour contribuer aux frais de fonctionnement des DIR (fonction d'ingénierie routière des DIR liée aux investissements) ;

observation	débit	crédit	AE dep	CP dep
☐ Fonctionnement des DIR	☐ 01	04-02	10 000 000	10 000 000
	☐ 04-01	04-02	9 700 000	9 700 000
☐ Complément entretien	☐ 44-03	04-02	1 000 000	1 000 000
Total général			20 700 000	20 700 000

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Justification au premier euro

Dépenses pluriannuelles

CONTRATS DE PLAN ÉTAT-RÉGION (CPER)

Génération 2015 - 2020

Action / Opérateur	Rappel du montant contractualisé	Prévision 2021		Consommation 2021		Consommation cumulée	
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01 - Routes - Développement	3 141 182 501			374 150 617	313 685 683	2 280 177 499	1 372 876 237
41 - Ferroviaire	2 103 356 452			242 978 788	296 403 727	1 599 412 741	1 074 880 117
42 - Voies navigables	2 064 056					2 064 056	1 704 352
43 - Ports	334 263 185			47 284 438	36 692 048	277 909 885	172 535 285
44 - Transports collectifs	2 344 885 000			533 563 358	340 254 852	1 943 882 105	816 399 150
Total	7 925 751 194			1 197 977 201	987 036 310	6 103 446 286	3 438 395 141

1

Génération 2007-2014

Action / Opérateur	Rappel du montant contractualisé	Prévision 2021		Consommation 2021		Consommation cumulée	
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
41 - Ferroviaire	2 796 300 000				7 155 676		
42 - Voies navigables					5 508		
43 - Ports	478 400 000				412 404		
44 - Transports collectifs					46 703 088		
45 - Transports combinés					93 987		
Total	3 274 700 000				54 370 662		

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

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

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

Après revoyure (signature d'avenants aux contrats métropolitains en 2016 et 2017) et avenants de prolongation, les ressources État inscrites aux CPER s'élèvent à 7 769,9 M€ auxquelles s'ajoutent 155,8 M€ au titre des deux contrats de plan interrégionaux Vallée de la Seine et Plan Rhône, soit un total de 7 925,7 M€. Par ailleurs, au titre du volet fluvial, Voies Navigables de France (VNF) a prévu de mobiliser environ 279,2 M€ (CPER et CPIER).

II - Exécution financière des contrats de projets 2007-2014

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Justification au premier euro

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

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

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

Le taux d'avancement national des CPER (pour les crédits de l'Etat mis en place en autorisations d'engagement) fin 2021 est de 77 % en moyenne. La nette accélération s'explique en grande partie par l'alimentation par les enveloppes issues du plan de relance. Néanmoins, des disparités existent entre les régions du fait de la différence de maturité des projets proposés au financement des CPER ou de la réorientation des crédits en cours de CPER.

IV - Contrats de plan État-régions 2021-2027

Les travaux de préparation de la contractualisation pour la période 2023 – 2027 ont été engagés en 2021 et seront intégrés aux CPER 2021 – 2027, qui se verront ainsi complétés d'un volet mobilités.

CONTRATS DE CONVERGENCE ET DE TRANSFORMATION (CCT)**Génération 2019 - 2022**

Action / Opérateur Territoire	Rappel du montant contractualisé	Prévision 2021		Consommation 2021		Consommation cumulée	
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01 - Routes - Développement	38 911 186			9 900 000	2 576 962	26 668 186	4 141 824
Guyane	7 411 186				1 304 325	7 411 186	2 869 187
Mayotte	31 500 000			9 900 000	1 272 637	19 257 000	1 272 637
42 - Voies navigables	550 099				168 962	550 099	353 445
Guyane	550 099				168 962	550 099	353 445
43 - Ports	38 780 000				27 803	6 116 720	6 059 261
Guadeloupe	6 860 000						
La Réunion	12 410 000						
Martinique	13 010 000				27 803	100 656	43 197
Saint-Pierre-et-Miquelon	6 500 000					6 016 064	6 016 064
52 - Transport aérien	1 600 000			500 183	300 000	800 183	300 000
Mayotte	1 600 000			500 183	300 000	800 183	300 000
Total	79 841 285			10 400 183	3 073 727	34 135 188	10 854 530

Concernant spécifiquement l'outre-mer, la loi du 28 février 2017 de programmation relative à l'égalité réelle outre-mer (EROM) institue les plans et les contrats de convergence comme instruments de sa mise en œuvre. Les plans constituent des outils de planification à long terme sur 10 à 20 ans, les contrats de convergence et de transformation (CCT) étant les outils de contractualisation et de programmation. Ceux-ci se sont substitués à partir du 1^{er} janvier 2019 aux contrats État-région outre-mer (Guadeloupe, Martinique, Mayotte, La Réunion, Guyane) ainsi qu'aux contrats de développement (Saint-Pierre et Miquelon, Wallis et Futuna, Polynésie française). La Nouvelle-Calédonie qui a fait l'objet d'un référendum d'autodétermination le 12 décembre n'est pas concernée, à ce jour, par ce dispositif. Sur le volet mobilité de ces CCT à échéance 2022, l'Etat a ajouté près de 24 M€ sur le programme 203 aux crédits CPER non exécutés, portant sa part à 227,7 M€.

Au 1^{er} janvier 2020, les opérations du CCT de la Guyane ont été transférées vers le PITE (programme des interventions territoriales de l'État) géré par le programme 162 diminuant ainsi le montant contractualisé.

Compte tenu de ce transfert et d'un avenant au CCT de Mayotte intervenu en fin d'année 2021, le montant total contractualisé s'élève fin 2021 à 79,8 M€.

Le taux d'avancement national des CCT (pour les crédits de l'Etat mis en place en autorisations d'engagement) fin 2021 est de 43 % en moyenne.

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 derniers travaux de finition de l'infrastructure et d'insertion urbaine vont se poursuivre en 2022 et 2023.

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 métropole Aix-Marseille-Provence (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.

	2019 et avant		2020		2021		2022	2023	2024 et après
	Prévision	Exécution	Prévision	Exécution	Prévision	Exécution	Prévision	Prévision	Prévision
AE									
CP									
Investissement	232 300 000	232 311 391	0	0	66 000 000	0	0	0	0
	27 500 000	27 550 000	6 000 000	6 034 800	5 700 000	5 744 382	73 500 000	4 800 000	165 800 000
Fonctionnement	19 800 000	19 586 000	9 200 000	9 210 000	10 100 000	9 314 250	10 500 000	12 600 000	390 800 000
	19 800 000	19 586 000	9 200 000	9 210 000	10 100 000	9 314 250	10 500 000	12 600 000	390 800 000
Financement	30 300 000	30 289 000	12 700 000	12 710 000	12 700 000	12 720 925	12 400 000	11 300 000	147 100 000
	30 300 000	30 289 000	12 700 000	12 710 000	12 700 000	12 720 925	12 400 000	11 300 000	147 100 000

Les écarts constatés entre les prévisions de dépenses et l'exécution en 2021 découlent d'un décalage de plusieurs commandes de prestations non comprises dans le prix du contrat de partenariat initial (dépenses d'investissement) qui ont été engagées en 2021 et dont le paiement interviendra en 2022 et d'une surévaluation du coût de l'électricité nécessaire au fonctionnement de l'autoroute (dépenses de fonctionnement).

En outre, la prévision d'AE d'investissement tenait compte des discussions menées avec le titulaire pour établir un protocole d'accord transactionnel dans l'objectif de mettre fin aux contentieux nés de la phase de conception/construction de l'autoroute. La production de ce protocole d'accord a été retardée, les 66 M€ TTC prévus ont été engagés par l'AFITF en 2020 mais ne seront consommés en CP qu'en 2022.

■ 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) ;

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Justification au premier euro

- 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.

AE CP	2019 et avant		2020		2021		2022	2023	2024 et après
	Prévision	Exécution	Prévision	Exécution	Prévision	Exécution	Prévision	Prévision	Prévision
Investissement	216 000 000	216 000 000	0	0	0	0	0	0	0
	65 100 000	65 100 000	5 200 000	5 200 000	6 200 000	6 200 000	7 300 000	7 800 000	123 100 000
Fonctionnement	76 400 000	76 400 000	11 700 000	11 700 000	10 900 000	11 114 000	11 000 000	12 300 000	285 200 000
	76 400 000	76 400 000	11 700 000	11 700 000	10 900 000	11 114 000	11 000 000	12 300 000	285 200 000
Financement	75 000 000	75 000 000	8 200 000	8 200 000	8 000 000	8 000 000	7 200 000	5 800 000	73 000 000
	75 000 000	75 000 000	8 200 000	8 200 000	8 000 000	8 000 000	7 200 000	5 800 000	73 300 000

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

AE 2021	CP 2021
AE ouvertes en 2021 * (E1) 12 740 811 971	CP ouverts en 2021 * (P1) 10 565 350 162
AE engagées en 2021 (E2) 8 069 572 383	CP consommés en 2021 (P2) 7 749 848 393
AE affectées non engagées au 31/12/2021 (E3) 1 211 831 922	dont CP consommés en 2021 sur engagements antérieurs à 2021 (P3 = P2 - P4) 1 787 181 414
AE non affectées non engagées au 31/12/2021 (E4 = E1 - E2 - E3) 3 459 407 666	dont CP consommés en 2021 sur engagements 2021 (P4) 5 962 666 979

RESTES À PAYER

Engagements ≤ 2020 non couverts par des paiements au 31/12/2020 brut (R1) 4 564 526 334				
Travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2020 (R2) 51 197 012				
Engagements ≤ 2020 non couverts par des paiements au 31/12/2020 net (R3 = R1 + R2) 4 615 723 346	–	CP consommés en 2021 sur engagements antérieurs à 2021 (P3 = P2 - P4) 1 787 181 414	=	Engagements ≤ 2020 non couverts par des paiements au 31/12/2021 (R4 = R3 - P3) 2 828 541 932
AE engagées en 2021 (E2) 8 069 572 383	–	CP consommés en 2021 sur engagements 2021 (P4) 5 962 666 979	=	Engagements 2021 non couverts par des paiements au 31/12/2021 (R5 = E2 - P4) 2 106 905 404
				Engagements non couverts par des paiements au 31/12/2021 (R6 = R4 + R5) 4 935 447 336
				Estimation des CP 2022 sur engagements non couverts au 31/12/2021 (P5) 1 708 599 286
				Estimation du montant maximal des CP nécessaires après 2022 pour couvrir les engagements non couverts au 31/12/2021 (P6 = R6 - P5) 3 226 848 050

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

* LFI 2021 + reports 2020 + mouvements réglementaires + FdC + AdP + fongibilité asymétrique + LFR

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Justification au premier euro

Justification par action

ACTION

01 – Routes - Développement

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
01 – Routes - Développement		708 200 000	708 200 000		721 270 000	721 270 000
		745 531 353	745 531 353		791 527 048	791 527 048

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

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

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

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

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

En 2021, la poursuite du contexte sanitaire lié à la Covid-19 a encore perturbé la tenue des chantiers mais la mise en œuvre du plan de relance, à partir de l'automne 2020, et l'adaptation des entreprises au contexte ont permis un redémarrage progressif de l'activité, plus marqué sur le second semestre de l'année. Le plan de relance permettra, à son terme fin 2022, la mobilisation sur le P203[1] de 223 M€ d'AE entre 2020 et 2022 correspondant à une augmentation d'environ 20% du rythme annuel moyen. Ainsi, pour 2021, pour le P203, environ 82 M€ d'AE AFITF supplémentaires ont été votées.

De plus, compte tenu des AE supplémentaires nécessaires à la mise en œuvre des nouvelles modalités d'affectations d'AE pour les opérations nouvelles, le conseil d'administration de l'AFITF a retenu, au titre de son budget 2021, un montant de 320,5 M€ au titre des opérations CPER auxquels s'ajoutent 45 M€ pour la RCEA (Route Centre-Europe Atlantique), 2 M€ pour le volet routier des alternatives à l'A45, 5 M€ pour le contrat de convergence de Mayotte[2].

Il est constaté en conséquence, dans ce contexte exceptionnel, que les dépenses exécutées sur l'action 01 en 2021 sont sensiblement supérieures aux prévisions en AE (+5,3%) en raison des crédits supplémentaires mis en place (plan de relance et effet relatif aux modalités d'affectation pour les opérations nouvelles) et de la reprise des chantiers suite aux arrêts constatés en 2020. Parallèlement, la consommation de crédits de paiement est elle aussi sensiblement supérieure (+9,7%) aux prévisions pour les mêmes raisons.

Ces crédits ont permis de mettre en service en 2021 les opérations contractualisées dans les CPER suivantes :

Opérations	Longueur (km)	Coût final (réel ou prévisionnel) en M€ valeur fév. 2014	Coût final (réel ou prévisionnel) en M€ courants

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Justification au premier euro

RN2 - Déviation de Péroy-lès-Gombries	3,6	18,4	19,3
A62 - Mise à 2x3 voies de la Rocade de Toulouse - section Rangueil-Lespinet	2,4	51,3	52,7
RN19 - Déviation de Port sur Saône	8	99,6	103

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

Il est à noter que les opérations RN164-Châteauneuf-du-Faou et RN27-Manéhouville-Dieppe annoncées comme devant être mises en service en 2021 ne le seront finalement qu'au cours du premier semestre 2022 pour diverses raisons (retards des chantiers dus au contexte sanitaire en 2020 et 2021, dernières adaptations techniques d'optimisation des conditions de sécurité pour la mise en service...).

Les opérations mises en service bénéficiaient jusqu'en 2018 d'un indicateur de performance mesurant l'écart entre l'estimation de leur coût en phase initiale (DUP ou déclaration de projet) et le coût final constaté. Selon les mêmes conditions de calcul que l'indicateur 1-1-2 (comparaisons réalisées aux conditions économiques de février 2014 avec utilisation de l'index de référence TP01), les évolutions constatées sont les suivantes pour les opérations mises en service en 2021:

Opérations	Estimation de l'avant-projet détaillé ou de la déclaration d'utilité publique (DUP) en M€ valeur fév. 2014	Coût final (réel ou prévisionnel) en M€ valeur fév. 2014	Evolution
RN2 - Déviation de Péroy-lès-Gombries	21,6	18,4	-14,81%
A62 - Mise à 2x3 voies de la Rocade de Toulouse - section Rangueil-Lespinet	45,5	51,3	12,75%
RN19 - Déviation de Port sur Saône	110,4	99,6	-9,78%
<i>Total opérations routières</i>	<i>177,5</i>	<i>169,3</i>	<i>-4,84%</i>

L'augmentation constatée du coût de l'opération de « Mise à 2x3 voies de la Rocade de Toulouse - section Rangueil-Lespinet » est principalement liée à l'ancienneté de la déclaration de projet (2003) et de la modification des référentiels techniques de conception des infrastructures routières dans la période (modification de la géométrie, prise en compte des impacts sur l'environnement bien plus exhaustive...).

Par ailleurs, les dix affectations d'AE les plus élevées de l'année 2021, en part Etat, correspondent aux tranches fonctionnelles des opérations suivantes :

- A630 Rocade de Bordeaux : 19,4 M€
- RN141 Roumazières - La Péruse : 37,3 M€
- RN122 Déviation de Sansac-de-Marmiesse : 20,8 M€
- RCEA - RN 79 Brandon-Clermain : 19,3 M€
- RCEA - RN 70 Palinges-RD25 : 18 M€
- RN57 Mise à 2 x 2 voies entre A36 et Devecey : 19,6 M€
- A104 Contournement Est de Roissy : 18 M€
- RN125 Déviation de Saint-Béat : 17,1 M€
- RN1338 Accès au Pont Flaubert : 15 M€
- RN13 Déviation sud-ouest d'Evreux : 17,6 M€

Les dix consommations de CP les plus élevées en investissement de l'année 2021 correspondent aux tranches fonctionnelles des opérations suivantes

- A630 Rocade de Bordeaux : 24,2 M€

- RN141 Roumazières - La Péruse : 21,3 M€
- RN122 Déviation de Sansac-de-Marmiesse : 19,3 M€
- RCEA - RN79 Clermain – Sainte Cécile : 20,1 M€
- RN19 Déviation de Port-sur-Saône : 17,9 M€
- RN164 Mise à 2x2 voies à Rostrenen : 17,5 M€
- A104 Contournement Est de Roissy : 49,3 M€
- A86-A1 Echangeur Pleyel : 19 M€
- RN88 Déviation de Baraqueville : 17,1 M€
- RN124 Déviation de Gimont : 18,1 M€

[1] 30 M€ sont par ailleurs prévus pour la relance 2020-2022 sur le programme 162 « Interventions territoriales de l'État » (PITE) Guyane, soit un total de 253 M€.

[2] S'y ajoute un montant de 111,95 M€ M€ au titre du volet routier du PITE Guyane (principalement pour l'engagement des travaux du Pont du Larivot).

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	5 000 000	75 524 507	11 300 000	64 719 213
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	5 000 000	75 525 007	11 300 000	64 711 309
Subventions pour charges de service public		-500		7 904
Titre 5 : Dépenses d'investissement	703 200 000	575 351 945	699 470 000	671 587 939
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	703 200 000	575 351 945	699 470 000	671 587 939
Titre 6 : Dépenses d'intervention		94 654 901	10 500 000	55 219 896
Transferts aux ménages		978 806		1 035 746
Transferts aux entreprises		26 716 837		12 014 322
Transferts aux collectivités territoriales		66 595 343	10 500 000	41 362 415
Transferts aux autres collectivités		363 915		807 413
Total	708 200 000	745 531 353	721 270 000	791 527 048

ACTION

04 – Routes - Entretien

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
04 – Routes - Entretien		834 816 398	834 816 398	856 005 480		856 005 480
		916 236 728	916 236 728	871 532 453		871 532 453

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, à l'ingénierie sur les projets de développement, aux aménagements de sécurité (notamment relatifs aux tunnels

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Justification au premier euro

routiers), ainsi qu'à la gestion du trafic et à l'information routière des usagers. Onze directions interdépartementales des routes (DIR) et trois services d'outre-mer (DGTM Guyane, DEAL Mayotte et DTAM Saint-Pierre-et-Miquelon) assurent chacun en moyenne l'entretien de 11 600 kilomètres d'axes structurants définis selon une logique d'itinéraire. Les dépenses relatives à cette action 04 sont issues des crédits votés en loi de finances et des rattachements de fonds de concours versés par l'AFITF et les collectivités territoriales. Elles se déclinent en deux sous-actions :

Sous-action	Libellé	Consommation d'AE	Consommation de CP
0203-04-01	Régénération routière	610 216 747	546 491 127
0203-04-02	Entretien routier	306 019 981	325 041 326
Total général		916 236 728	871 532 453

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

04-02 Entretien routier

Pour la sous-action 04-02 relative à l'entretien routier courant et préventif, 306 M€ d'AE et 325 M€ de CP ont été dépensés en 2021 sur les domaines suivants (M€) :

Libellé domaine fonctionnel	Activités	AE	CP
Entretien routier	Autres dépenses d'entretien courant	-1	1
	Ouvrages d'art petit entretien et entretien spécialisé	8	9
	Exploitation et dépendance	144	145
	Fonctionnement des services	33	32
	Immobilier technique	20	31
	Innovation, contrôles et études	1	1
	Matériels d'entretien et d'exploitation	34	33
	Chaussées petit entretien	33	36
	Petit entretien des équipements	18	21
	Viabilité hivernale	16	16
Total entretien routier		306	325

04-01 Régénération routière

Pour la sous-action 04-01 relative à la « régénération » routière, 610 M€ d'AE et 547 M€ de CP ont été dépensés en 2021 sur les domaines suivants (M€) :

Libellé domaine fonctionnel	Activités	AE	CP
Régénération routière	Aménagements environnementaux	11	13
	Aires de stationnement	4	5
	Gestion du trafic et équipements dynamiques	35	36
	Entretien spécialisé des ouvrages d'art	29	29
	Immobilier technique	20	7
	Entretien des chaussées	266	268
	Entretien et renouvellement équipements statiques	71	72
	Réparation des ouvrages d'art	78	44
	Plan de relance OA et voies réservées	46	17
	Aménagements de sécurité	22	22
	Renouvellement équipements et mise en sécurité des	30	28

	tunnels		
	Autres régénération routière	-2	6
Total régénération routière		610	547

Les principales opérations financées en 2021 dans le cadre du programme de régénération routière sont les suivantes :

- RN141 et RN150– Nouvelle-Aquitaine ;
- A63 – Nouvelle-Aquitaine ;
- RN10 entre Poitiers et Bordeaux ;
- A6, N104, A86, A10, A3 – Ile-de-France ;
- RN7 ; RN151, RN90 – Auvergne-Rhône-Alpes ;
- A47 -RN88 - Auvergne-Rhône-Alpes ;
- A31 entre Nancy et Metz – Grand Est ;
- RN4, RN19 - Ile-de-France et Grand Est ;
- A75 – Auvergne-Rhône-Alpes ;
- A21, A22, A23, A16, RN31, RN2- Normandie/Hauts-de-France ;
- RN12 – Ile-de-France/Normandie ;
- A84, RN12, RN165, RN137 – Bretagne ;
- RN13 – Normandie ;
- RN1 - RN2 – Guyane ;
- A1 – Ile-de-France ;
- A55 viaduc de Caronte – PACA ;
- A75 nord – viaduc de Raza Crouzy et Alagnonette Auvergne-Rhône-Alpes
- A31 – plusieurs réparations d'ouvrages - Grand Est
- A20 -Falaise de Puyjarrige – Nouvelle Aquitaine.
- A64-VRU Toulouse – Occitanie
- N116 , RN 88– Occitanie
- RN21 – Occitanie ;
- RN 814 -Viaduc de Calix - Normandie
- les bassins du réseau de la DIR Méditerranée - Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes et Languedoc-Roussillon ;
- RN101 VRU - la requalification environnementale (protection de la ressource en eau et faune) – Auvergne-Rhône-Alpes.

Les principales opérations financées en 2021 dans le cadre du programme de mise en sécurité des tunnels du réseau routier national sont les suivantes :

- La fin des travaux de la mise en sécurité des tunnels des travaux de la tranchée couverte de Firminy
- La poursuite de la mise en sécurité des tunnels en Île-de-France : travaux des tunnels de Fresnes et Antony et du tunnel de Fontenay
- Le lancement de la dernière phase de mise en sécurité du tunnel de la Grand Mare

Les opérations financées en 2021 dans le cadre du programme de régénération des ouvrages d'art via les crédits du plan de Relance sont les suivantes :

- Réparation du viaduc d'Autreville Phase 1 (A31) – région Grand Est
- Réparation de l'OA111 sur le tronç commun A86-A3 – région Ile de France
- Réparation des murs en terre armée sur A126 – région Ile de France
- Réparation du viaduc du Riou Bourdon RN94 – région Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Réparation du pont Puig – région Occitanie

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Justification au premier euro

- Réparation du viaduc de la Somme A28 – région Normandie
- Réparation du pont de Kourou – RN1 – région Guyane

Les principales opérations financées en 2021 dans le cadre du programme d'aménagements de sécurité sont les suivantes :

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

Les principales actions financées en 2021 dans le cadre du programme d'actions d'amélioration de la gestion du trafic et de l'information des usagers sur le réseau routier national non concédé sont les suivantes :

- Finalisation des travaux de la voie réservée au covoiturage sur l'A15 en Ile-de-France
- Finalisation des travaux des voies réservées aux TC sur la RN118
- Démarrage des travaux des voies réservées aux TC A83 à Nantes et RN137 à Rennes
- Démarrage de la mise en œuvre des mesures des SDAGT Rennes, Nantes et Brest, hors VRTC
- Démarrage des travaux de la régulation de vitesses et de la voie réservée au covoiturage sur l'A1 à Lille
- Evolution des systèmes d'aide à la gestion du trafic des DIR
- Poursuite de la modernisation et de sécurisation du système d'information et d'exploitation francilien et travaux de remplacement des stations de recueil automatique de données de trafic – SIRIUS
- Poursuite des équipements et des développements en faveur du véhicule connecté : projets C-Roads et InDiD
- Finalisation des travaux de régulation dynamique des vitesses sur l'A22 au droit de la métropole lilloise
- Etudes pour l'élaboration de schémas directeurs d'agglomération et de la gestion du trafic à Marseille, Lille, Toulouse, Nantes et Rennes
- Rénovation de stations de comptage temps différé – macro-sectionnement

Aires de service et de repos :

Les travaux sur les aires suivantes se sont poursuivis en 2021 :

- 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.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	218 210 237	372 629 268	218 899 319	370 667 384
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	218 210 237	372 632 713	218 899 319	370 670 829
Subventions pour charges de service public		-3 446		-3 446

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 5 : Dépenses d'investissement	610 530 302	533 010 801	631 030 302	491 048 735
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	610 530 302	531 686 696	631 030 302	489 585 007
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État		1 324 105		1 463 729
Titre 6 : Dépenses d'intervention	6 075 859	10 596 659	6 075 859	9 816 334
Transferts aux ménages		384		
Transferts aux entreprises		3 349 025		3 349 025
Transferts aux collectivités territoriales	6 075 859	2 954 897	6 075 859	2 174 956
Transferts aux autres collectivités		4 292 353		4 292 353
Total	834 816 398	916 236 728	856 005 480	871 532 453

ACTION

41 – Ferroviaire

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
41 – Ferroviaire		2 903 951 905	2 903 951 905		2 915 021 905	2 915 021 905
		4 629 061 062	4 629 061 062		4 587 426 562	4 587 426 562

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

- les études et travaux d'opérations relatifs aux infrastructures de transports ferroviaires financées par voie de fonds de concours versés par l'AFITF (sous-action 41-01) ;
- les crédits votés en loi de finances pour les redevances TER, TET et compensation fret versées à SNCF Réseau, (sous-actions 41-02 à 41-05) ;
- un fonds de concours spécifique versé par la SNCF, comprenant notamment des dividendes de SNCF Voyageurs, reversé à SNCF Réseau en faveur d'investissements de régénération du réseau ferré national. Cette dotation s'inscrit dans le cadre de la maîtrise de l'endettement de SNCF Réseau et du renoncement par l'État aux dividendes de la SNCF au profit de SNCF Réseau, conformément aux objectifs de la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire (sous-action 41-06). Compte tenu des impacts de la crise sanitaire sur le secteur ferroviaire, la société SNCF Voyageurs n'a pas versé de dividendes au groupe SNCF en 2021 : la dotation SNCF versée à SNCF Réseau a donc été financée par l'Etat dans le cadre du plan de relance. Le plan de relance prévoit d'une part un financement de 4,05 Md€ de l'Etat et d'autre part un montant de 600M€ issus d'une partie des produits de cession du groupe SNCF à destination de SNCF Réseau.

Les dépenses en 2021 relatives à cette action 41 se déclinent ainsi :

Sous-action	Libellé	AE consommées	CP consommés
01	Infrastructures ferroviaires	417 399 936	375 865 436
02	Sub. SNCF Réseau (TER)	1 833 600 000	1 833 600 000
03	Sub. SNCF réseau (TET)	520 751 905	520 751 905
04	Sub. SNCF Réseau (fret)	0	0

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Justification au premier euro

05	Compensation fret	189 809 220	189 809 220
06	Régénération ferroviaire	1 665 000 000	1 665 000 000
07	Services ferroviaires	2 500 000	2 400 000
Total		4 629 061 062	4 587 426 562

La dépense globale de l'action 41 est supérieure à la prévision inscrite en loi de finances initiale (LFI), principalement en raison d'une augmentation du budget CPER lié au plan de relance (107,5 M€), de l'imputation du versement de 1,6 Mds€ à SNCF Réseau sur la sous-action « régénération ferroviaire » et de l'augmentation du budget alloué à la compensation fret. L'État a pris en charge en 2021, en lieu et place des opérateurs de fret, la compensation fret « classique » ainsi que 65 M€ de péages fret supplémentaires dans le cadre du soutien exceptionnel apporté au secteur sur la période 2021-2024.

Infrastructures ferroviaires (41-01)

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

Les principales opérations financées en 2021 sont, par ordre décroissant des consommations de CP :

Région	Opération	Consommation de CP en 2020
Toutes régions	Accessibilité PMR des gares	39 229 932 €
Grand Est et Ile-de-France	Electrification de la ligne Paris-Troyes	35 887 422 €
Auvergne – Rhône-Alpes et Provence – Alpes – Côte d'Azur	Régénération de la ligne Valence-Veynes	23 839 149 €
Pays de la Loire	Contournement des sites industriels de Donges	23 606 014 €
Nouvelle Aquitaine / Pays de la Loire	Modernisation de la ligne Nantes-Bordeaux	18 098 771 €
Auvergne – Rhône-Alpes	Alternatives à A45	13 800 000 €
Bourgogne Franche-Comté	Modernisation de la ligne des Horlogers	10 926 607 €
Grand Est	Régénération des petites lignes de la région Grand Est	10 845 438 €
Auvergne Rhône-Alpes	Nœud ferroviaire lyonnais	9 719 408 €
Nouvelle Aquitaine	Régénération de la ligne Angoulême-Beillant	9 333 434 €
Provence – Alpes – Côte d'Azur	Travaux d'urgence de réouverture de la ligne Breil-Tende	8 437 444 €
Provence – Alpes – Côte d'Azur	ERTMS Marseille-Vintimille	7 875 000 €
Provence - Alpes - Côte d'Azur	Modernisation ligne Marseille-Aix (4 trains/heure) (CPER)	5 817 163 €
Hauts de France	Modernisation de l'étoile de Saint-Pol	5 731 538 €
Provence - Alpes - Côte d'Azur	Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur	5 500 000 €
Nouvelle Aquitaine	Gare de Bayonne	5 206 942 €
Hauts-de-France	Réouverture de la ligne Valenciennes-Mons	5 015 562 €
Occitanie	Régénération de la ligne Alès-Langogne (ligne des Cévennes)	4 816 792 €
Normandie	GSMR Mantes-Cherbourg	4 811 043 €
Auvergne – Rhône-Alpes	Régénération de la ligne Arvant-Aurillac	4 809 850 €
Centre - Val de Loire	Régénération de la ligne Bourges-Montluçon	4 474 917 €
Occitanie	Régénération de la ligne Saint-Denis - Lamativie	4 246 662 €
Toutes régions	Ligne capillaires fret	3 942 039 €

Hauts-de-France	Régénération de la ligne Valencienne – Lourches	3 827 645 #
Normandie	Confortement de la tranchée couverte de Rouen	3 640 638 €
Hauts-de-France et Ile-de-France	Ligne Nouvelle Roissy-Picardie	3 621 753 €
Normandie	Ligne Nouvelle Paris-Normandie – mesures conservatoires sur projet EOLE	3 534 368 €
Grand Est	Aménagement 4 voies Vendenheim-Strasbourg	3 213 045 €
Toutes régions	Résorption du bruit ferroviaire	2 144 480 €
	Total	285 953 055 €

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

Il s'agit de redevances et de subventions versées à SNCF Réseau par type d'activité. En 2021 leur répartition a été la suivante :

1 833,6 M€ (TTC) de paiement par l'État, pour le compte des régions, de la redevance d'accès facturée par SNCF Réseau pour l'utilisation par les TER du réseau ferré national hors Île-de-France ;

520,8 M€ (TTC) de paiement par l'État de la redevance d'accès facturée par SNCF Réseau pour l'utilisation par les TET (trains dits «Intercités») du réseau ferré national ;

189,8 M€ (TTC) de financement pour la compensation fret.

1 665 M€ de fonds de concours SNCF dont 1 645 M€ au titre du versement pour l'année 2021 du montant de 4,05 Md€ prévu par le plan de relance et 20 M€ issus des produits de cession du groupe SNCF.

Services ferroviaires (41-07)

Les crédits de l'action 41 permettent également de financer la part française du déficit généré par l'exploitation et de la maintenance de la ligne à grande vitesse franco-espagnole Perpignan-Figueras. Depuis fin 2016, la société LFP, filiale de la SNCF et de l'ADIF constitué ad-hoc, a repris la gestion de cette ligne à la suite de la liquidation de l'ancien concessionnaire TP Ferro par une convention signée avec la France et l'Espagne. Le total des dépenses s'est élevé à 2,4 M€ de CP en 2021.

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

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

Année de mise en service	Opérations	Estimation de l'avant-projet détaillé ou de la déclaration d'utilité publique (DUP) en M€ valeur fév. 2014	Coût final (réel ou prévisionnel) en M€ valeur fév. 2014	Ecart
Réalisation RAP 2021	SNCF RESEAU - Modernisation Rennes Châteaubriant	39	40	1%
	SNCF RESEAU - Terminus technique Ancenis	19	22	13%
	SNCF RESEAU - Marseille - Aix phase 2	173	174	1%
	SNCF RESEAU - Modernisation de la côte bleue	34	32	-6%
	SNCF RESEAU - Mise en transparence hydraulique du remblai ferroviaire Arles - Tarascon	77	59	-23%
	SNCF RESEAU - Régénération voie Angoulême Saintes	37	35	-5%
	Remise à niveau Lourches Valenciennes	31	28	-9%
	Modernisation Arches-Saint Dié	19	19	0%
	SNCF RESEAU - Modernisation de la ligne des Horlogers	51	51	0%
	Saint-Denis Lamativie	20	23	16%
	SAG (Saint-André le Gaz - Modernisation du plan de voie)	25	27	8%
	Livron Aspres Veynes	51	49	-3%
	Modernisation La Roche-La Rochelle	145	148	2%

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Justification au premier euro

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement		1 404 663		659 460
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel		970 163		659 460
Subventions pour charges de service public		434 500		
Titre 6 : Dépenses d'intervention	2 903 951 905	4 627 656 398	2 915 021 905	4 586 767 102
Transferts aux entreprises	2 903 951 905	4 576 926 527	2 915 021 905	4 569 532 145
Transferts aux collectivités territoriales		50 694 203		17 223 049
Transferts aux autres collectivités		35 668		11 908
Total	2 903 951 905	4 629 061 062	2 915 021 905	4 587 426 562

ACTION

42 – Voies navigables

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
42 – Voies navigables		251 034 633	251 034 633		251 034 633	251 034 633
		247 748 304	247 748 304		249 634 168	249 634 168

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

- les opérations relatives à l'entretien et au développement des infrastructures de transports fluviales (CPER et hors CPER) financées par voie de fonds de concours versés par l'AFITF et les collectivités territoriales (sous-action 42-01) ;
- la subvention pour charges de service public (SCSP) versée par l'État à Voies navigables de France (VNF, sous-action 42-02) qui peut être éventuellement complétée par d'autres subventions attribuées directement à l'opérateur dans le cadre de dispositif distinct de la SCSP.

Les dépenses en 2021 relatives à cette action 42 se déclinent comme suit :

sous-action	libellé	Somme AE exec	Somme CP exec
42-01	Infrastructures fluviales	2 557 379	4 443 243
42-02	Subvention Voies navigables de France (VNF)	245 190 925	245 190 925
Total général		247 748 304	249 634 168

La dépense globale de l'action 42 est très proche de la prévision de la LFI, la SCSP versée à VNF correspond en effet à environ 98 % des crédits de l'action en 2021. Elle est intégralement versée à l'exception de la part de réserve du programme qui lui est imputée.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	248 234 633	245 260 236	248 234 633	245 175 945
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel		1 268 922		1 184 631
Subventions pour charges de service public	248 234 633	243 991 314	248 234 633	243 991 314
Titre 5 : Dépenses d'investissement	2 800 000	15 180	2 800 000	1 946 351
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	2 800 000	15 180	2 800 000	1 946 351
Titre 6 : Dépenses d'intervention		2 472 888		2 511 872
Transferts aux collectivités territoriales		1 273 277		1 312 261
Transferts aux autres collectivités		1 199 611		1 199 611
Total	251 034 633	247 748 304	251 034 633	249 634 168

DEPENSES DE FONCTIONNEMENT

Ces dépenses comprennent deux postes. En premier lieu, le poste des dépenses de fonctionnement hors personnel (1,3 M€ en AE et 1,2 M€ de CP) ; il correspond essentiellement au financement de l'entretien du réseau de 560 km de voies navigables géré par l'État. Les principales dépenses concernent des études et travaux d'aménagement et d'entretien sur les canaux du grand port maritime de Marseille (280 k€ en CP), les fleuves de Guyane (92 k€ en CP), les lacs d'Annecy, du Léman et du Bourget (240 k€ en CP), ainsi que la vidange du lac des Settons dans la Nièvre (530 k€ en CP)

En deuxième lieu, la subvention pour charges de service public versée à l'établissement Voies navigables de France qui a été versée à hauteur de 244,0 M€ (Cf. le volet opérateur dédié à VNF).

DEPENSES D'INVESTISSEMENT

Les dépenses d'investissement en 2021 (1,9 M€ en CP) se concentrent principalement sur les travaux liés à la réfection de la tranchée de Marignane du grand port maritime de Marseille (1,7 M€ de CP).

DEPENSES D'INTERVENTION

Les dépenses d'intervention en 2021 portent notamment sur le transfert du pont des Florides à la Régie Des Transports des Bouches-du-Rhône (970 k€ de CP) et sur la subvention versée à l'institution interdépartementale du bassin de la Sèvres Niortaise (IIBSN) pour 40 k€ de CP.

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Justification au premier euro

ACTION**43 – Ports**

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
43 – Ports		143 609 204 220 247 272	143 609 204 220 247 272		142 609 204 177 074 115	142 609 204 177 074 115

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

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

Les dépenses en 2021 de l'action 43 par sous-action se présentent de la manière suivante :

Sous-action	Libellé	Somme AE exec	Somme CP exec
43-01	Infra. Portuaires	123 308 595	79 376 684
43-02	entretien des ports	90 758 945	90 861 476
43-03	Sout Ctrl transp mar fluv	1 179 731	1 835 955
43-04	Ports pénibilité	5 000 000	5 000 000
Total général		220 247 272	177 074 115

Développement des Infrastructures portuaires (43-01)

Cette sous-action soutient les projets d'investissement prévus dans les projets stratégiques des grands ports maritimes (GPM) réalisés principalement dans le cadre des CPER et CPIER. Il s'agit de projets de logistique, de développement industriel, d'aménagement du domaine portuaire, de développement de la multimodalité et de transition énergétique des ports.

En 2021, le budget de la sous-action 43-01 a ainsi permis l'engagement du financement pour l'implantation de la plateforme de développement d'éoliennes en mer au sein de HAROPA (Le Havre) pour 10 M€, contribuant ainsi, au côté de financement provenant du budget de la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC), à une enveloppe État totale de 20 M€. Cette sous-action a également permis d'engager par exemple la réorganisation du terminal méditerranéen du cap Janet au grand port maritime de Marseille, de poursuivre les actions de valorisation environnementale dans le cadre du projet d'approfondissement des accès nautique au sein de HAROPA (Rouen) et l'aménagement du parc logistique du Pont de Normandie au sein de HAROPA (Le Havre).

L'ensemble des grands ports maritime (GPM) métropolitains ainsi que les grands ports maritimes d'outre-mer de Guyane et de la Martinique ont bénéficié de crédits de paiements pour la maintenance et le développement des infrastructures portuaires à l'image du développement des terminaux à conteneurs au sein d'HAROPA (Le Havre), l'augmentation des capacités d'accueil du poste à liquides de Montoir au grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire ou encore le renouvellement du dock flottant au sein d'HAROPA (Rouen).

Le volet portuaire du Plan de relance a permis en 2021 de soutenir à hauteur d'environ 80 M€ des opérations de verdissement des grands ports maritimes, avec pour objectif de développer le report modal vers des modes massifiés, d'améliorer la performance énergétique des ports, d'accélérer le développement de l'électricité à quai et des carburants alternatifs, d'améliorer l'impact des activités portuaires sur l'environnement et la biodiversité. Les opérations engagées comptent notamment : le développement du report modal pour la logistique et pour les industries (plateforme « clés en main ») au grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire, l'amélioration de la qualité des eaux de Seine au

sein de HAROPA (Rouen), ou le traitement des eaux de carénage au grand port maritime de Marseille. L'implantation de dispositif d'alimentation électrique pour les terminaux (croisières, conteneur, vrac ...) a bénéficié d'une enveloppe de plus de 36 M€ consacrée à la diminution des émissions polluantes des navires à quai.

Entretien des ports (43-02)

Cette sous-action porte principalement les dépenses d'entretien des accès et des ouvrages d'accès des GPM, notamment en termes de dragages, pour un montant total de 88,2 M€ répartis comme suit :

GPM	Dotations 2021
Dunkerque	11 057 121
Le Havre	18 367 296
Rouen	18 593 935
Nantes	18 782 593
La Rochelle	2 420 312
Bordeaux	12 801 000
Marseille	1 371 431
Guyane	3 100 000
Réunion	1 726 000
Total	88 219 688

Cette sous-action porte également le fonctionnement technique des capitaineries des ports (environ 0,4 M€ en 2021) ainsi que le règlement de contentieux (2 M€ en 2021).

Soutien des transports fluviaux et maritimes (43-03)

Environ 1,4 M€ ont été versés par voie de subvention, en tant que crédits d'intervention, en soutien à l'établissement public VNF et à des associations de promotion et de développement du transport fluvial.

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

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

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	400 000	3 003 012	400 000	3 121 084
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	400 000	3 003 012	400 000	3 121 084
Titre 5 : Dépenses d'investissement		1 616 811		19 886 917
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		1 616 811		19 886 917

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Justification au premier euro

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 6 : Dépenses d'intervention	143 209 204	215 627 448	142 209 204	154 066 114
Transferts aux entreprises	143 142 368	209 270 979	142 142 368	147 447 174
Transferts aux collectivités territoriales		905 595		1 006 411
Transferts aux autres collectivités	66 836	5 450 874	66 836	5 612 530
Total	143 609 204	220 247 272	142 609 204	177 074 115

ACTION**44 – Transports collectifs**

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
44 – Transports collectifs		824 400 000	824 400 000		628 630 000	628 630 000
		911 866 496	911 866 496		697 009 828	697 009 828

Les dépenses relatives à cette action qui concerne les transports collectifs et les modes actifs permettent de soutenir :

- les projets d'infrastructures de transports collectifs en Île-de-France au travers des fonds de concours principalement versés par l'AFIT France sur le programme 203 (sous-action 44-01) ;
- l'animation de la politique des déplacements (44-02) ;
- la compensation des tarifs sociaux appliqués par SNCF Voyageurs à la demande de l'État (44-03) ;
- les projets d'infrastructures cyclables au travers des fonds de concours versés par l'AFIT France sur le programme 203 (44-05) ;
- les trains d'équilibre du territoire via une contribution financière permettant de couvrir le déficit du service et une compensation aux régions lorsqu'elles ont repris l'exploitation de certaines lignes (44-06).

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

Sous-action	Libellé	AE consommées	CP consommées
01	Infrastructures de transport collectif	537 677 773	392 006 087
02	Politique des déplacements	2 258 605	1 677 423
03	Compensation tarifs sociaux ferroviaires	6 160 000	6 160 000
05	Infrastructures vélo	55 305 012	7 704 660
06	Financement des TET	310 465 107	289 461 659
Total		911 866 496	697 009 828

La dépense globale de l'action 44 est supérieure à la prévision de la LFI en AE/CP en raison principalement du report de la fin 2020 à 2021 d'un engagement important (90 M€) sur le projet de prolongement du RER E à l'ouest.

Infrastructures de transport collectif (44-01)

Les dépenses de cette sous-action relèvent de dépenses d'intervention en faveur de projets d'infrastructures de transports collectifs. Cela concerne principalement les projets d'Île-de-France inscrites dans le volet mobilité 2015-

2022 du CPER 2015-2020 (les opérations de type en province étant cofinancées via des appels à projets dédiés et non via les CPER).

Les principales opérations cofinancées par l'État en 2021 sont ainsi les suivantes en AE : le prolongement du RER E à l'ouest (203,6 M€), le prolongement de la ligne de métro 11 à Rosny-Bois-Perrier (51,7 M€), le volet infrastructure du schéma directeur du matériel roulant du RER B (34,5 M€), l'extension du tramway T1 à Val-de-Fontenay (34 M€).

En termes de CP, les principaux versements concernent également le prolongement du RER E à l'ouest (116,3 M€) et le prolongement de la ligne de métro 11 à Rosny-Bois-Perrier (57,9 M€).

Politique des déplacements (44-02)

Sur un total de 2,3 M€ d'AE engagées sur cette sous-action en 2021, 1,9 M€ concernent des actions dans le domaine de la mobilité (enquête déplacements, modélisation de trafic, études) et 0,4 M€ des actions de promotion du vélo sous l'égide du coordonnateur interministériel. Les crédits versés en CP atteignent respectivement de 1,3 M€ et 0,4 M€.

Compensation tarifs sociaux ferroviaires (44-03)

La subvention annuelle versée à la SNCF au titre de la compensation des tarifs sociaux a été exécutée en 2021 à hauteur de 6,2 M€ en AE/CP.

Infrastructures vélo (44-05)

Les subventions des principales opérations lauréates des appels à projets « fonds mobilité active : continuités cyclables » sont directement versées par l'AFIT France.

Pour les plus petites opérations, le financement est supporté par la sous-action 44-05 du BOP 203, mobilisant ainsi 55,3 M€ d'AE et 7,7 M€ de CP en 2021.

Déficit d'exploitation des trains d'équilibre des territoires (44-06)

Au total 310,5 M€ d'AE et 289,5 M€ de CP ont été dépensés sur cette sous-action en 2021.

La convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire de l'État avec l'opérateur ferroviaire, prévue initialement pour la période 2016-2020, a été prolongée d'un an après avenant. Les montants versés à ce titre en 2021 s'élèvent à 237,3 M€ d'AE et 216,5 M€ de CP.

Le total des compensations versées aux régions ayant repris certaines lignes est de 71,8 M€ d'AE/CP.

Le reliquat (1,3 M€ d'AE et 1,1 M€ de CP) concerne des études sur les futurs services, le renouvellement du matériel roulant étant directement financé par l'AFIT France.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement		3 721 236		2 749 977
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel		3 694 843		2 689 439

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Justification au premier euro

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Subventions pour charges de service public		26 392		60 538
Titre 5 : Dépenses d'investissement		603 982		612 623
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		603 982		612 623
Titre 6 : Dépenses d'intervention	824 400 000	907 541 278	628 630 000	693 647 228
Transferts aux entreprises	822 200 000	672 585 718	626 430 000	560 680 236
Transferts aux collectivités territoriales	1 750 000	209 052 747	1 750 000	132 286 453
Transferts aux autres collectivités	450 000	25 902 813	450 000	680 539
Total	824 400 000	911 866 496	628 630 000	697 009 828

ACTION**45 – Transports combinés**

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
45 – Transports combinés		202 714 472	202 714 472		197 714 472	197 714 472
		190 313 609	190 313 609		133 873 145	133 873 145

L'action 45 recouvre le soutien de l'État au développement de modes et de services de transports alternatifs à la route dans le cadre du fret ferroviaire et 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 et accompagner la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Développement du Fret Ferroviaire publiée en septembre 2021. Elle est constituée des trois sous-actions suivantes :

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

Les consommations de l'action 45 par sous-action se présentent, pour l'exercice 2021, de la manière suivante :

Domaine fonctionnel	Libellé domaine fonctionnel	Somme de consommation d'AE	Somme de consommation de CP
0203-45-01	Infra structure transport combiné	57 975 035	5 899 187
0203-45-02	Aides aux transports combinés	129 558 574	124 528 327
0203-45-03	Autoroutes ferroviaires	2 780 000	3 645 630
	Total général :	190 313 609	133 873 145

Infrastructures de transports combinés (45-01)

Les crédits engagés et payés en 2021 ont essentiellement permis le financement d'opérations d'investissement en infrastructures dédiées au fret ferroviaire et au transport combiné dans le cadre de la mise en œuvre du plan de relance (terminaux multimodaux, installations terminales embranchées, voies de service, accès ferroviaire aux ports ...)

Aides aux transports combinés (45-02)

En 2021, environ 129 M€ d'AE et 124 M€ de CP de dépenses d'intervention ont permis :

- d'une part, de poursuivre et renforcer les moyens consacrés l'exploitation de services réguliers de transport combiné de marchandises, validé par la Commission européenne dans sa décision C(2019) 7806 finale du 29 octobre 2019 pour les trafics 2018-2022 (soit la période budgétaire 2019-2023). Environ 46 M€ en AE/CP ont été versés à ce titre en 2021 à 30 sociétés, contre environ 27 M€ les années précédentes ;
- d'autre part, de mettre en place le dispositif d'aide à l'exploitation de services de wagons isolés : 8 sociétés ont bénéficié de ce nouveau dispositif pour un montant d'environ 61 M€ en AE (avance), versés en 2021. Le solde de la subvention sera versé au cours du premier semestre 2022.

Autoroutes ferroviaires (45-03)

Un montant de 2,78 M€ d'AE (avance) et de 3,64 M€ de CP de crédits d'intervention a permis de financer le service transitoire du projet d'autoroute ferroviaire alpine (AFA) dont la Commission européenne a autorisé, par sa décision C(2019) 5930 du 2 août 2019, la prolongation jusqu'au 31 décembre 2021. Le solde de financement concernant l'année 2021 sera versé au cours du premier semestre 2022. Une demande de renouvellement de l'autorisation d'aide d'État a été notifiée à la Commission européenne.

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement		22 426 963		22 201 405
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel		22 426 963		22 201 405
Titre 6 : Dépenses d'intervention	202 714 472	167 886 646	197 714 472	111 671 740
Transferts aux entreprises	202 714 472	167 658 946	197 714 472	111 671 740
Transferts aux collectivités territoriales		77 700		
Transferts aux autres collectivités		150 000		
Total	202 714 472	190 313 609	197 714 472	133 873 145

ACTION

47 – Fonctions support

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
	<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>			<i>Réalisation</i>		
47 – Fonctions support		42 947 167 41 071 506	42 947 167 41 071 506		42 947 167 40 658 639	42 947 167 40 658 639

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

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Justification au premier euro

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

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

sous-action	Libellé	Consommation AE	Consommation CP
0203-47-01	Etudes générales	8 196 528	7 350 862
0203-47-02	Fonctionnement des services	5 194 009	7 205 296
0203-47-03	Systèmes d'information	3 436 006	1 857 519
0203-47-04	Subvention ART et EPSF	24 244 962	24 244 962
Total Général		41 071 506	40 658 639

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

Études générales et prospective (47-01)

Les dépenses de fonctionnement (4,3 M€) réalisées sur cette sous-action ont été mobilisées pour le développement des savoirs, des savoir-faire, des méthodes et de la doctrine technique et contribuent à faciliter la mise en œuvre d'une politique des transports efficace.

Elles se distribuent selon trois orientations stratégiques :

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

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

Les dépenses d'intervention (3,4 M€) concernent la part du programme d'études stratégiques de la DGITM nécessitant des subventions à divers organismes techniques, associations ou établissements publics.

Administration et service (47-02)

Les dépenses de fonctionnement représentent principalement les frais de fonctionnement courants de la DGITM et des services techniques centraux (déplacement, matériel, événementiel, formation etc.). Elles représentent la principale dépense de cette sous-action (4,6 M€). Sont également imputées sur cette sous-action les dépenses au titre de la participation du ministère chargé des transports aux frais du pavillon français à l'exposition universelle de Dubaï (2,4 M€ de CP).

Systèmes d'informations (47-03)

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

Subvention ART (47-04)

Les dépenses de cette sous action se répartissent entre la subvention de l'ART (ex ARAFER : 11,2 M€) et l'EPSF (13 M€).

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	42 947 167	37 356 491	42 947 167	34 842 817
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	18 347 167	13 111 529	18 347 167	10 597 855
Subventions pour charges de service public	24 600 000	24 244 962	24 600 000	24 244 962
Titre 5 : Dépenses d'investissement		252 463		334 245
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		130 243		148 777
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État		122 220		185 468
Titre 6 : Dépenses d'intervention		3 462 553		5 481 577
Transferts aux ménages		50 000		25 000
Transferts aux entreprises		-131 875		2 482 518
Transferts aux collectivités territoriales		462 270		222 074
Transferts aux autres collectivités		3 082 158		2 751 985
Total	42 947 167	41 071 506	42 947 167	40 658 639

ACTION**50 – Transport routier**

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
50 – Transport routier		6 241 831	6 241 831		6 541 831	6 541 831
		5 676 848	5 676 848		5 034 674	5 034 674

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

La sous-action 01 finance les aires de contrôle des véhicules de transport routier. Les sous-actions 02 et 03 financent respectivement :

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

Les consommations de l'action 50 par sous-action se présentent de la manière suivante et restent importantes, malgré les effets de la crise sanitaire :

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Justification au premier euro

Action 50 - Sous-actions		AE consommées	CP consommés
0203-50-01	Aires de contrôle routier	719 993	577 569
0203-50-02	Soutien transport routier	1 634 051	1 626 185
0203-50-03	Contrôle transport routier	3 322 805	2 830 921
TOTAL GENERAL		5 676 848	5 034 674

Aires de contrôle (50-01 – fonds de concours AFITF) :

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

Soutien au contrôle routier (50-02) :

La sous-action 02 a concouru au soutien économique et social des transports routiers notamment à travers la dotation du Comité national routier à hauteur de 1,6 M€.

Contrôle du transport routier (50-03)

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

- les dépenses spécifiques des unités de contrôle des transports routiers placées en services déconcentrés, pour le financement des équipements nécessaires aux missions de contrôle des agents, la maintenance des matériels de contrôle ;
- les dépenses du contrat de maintenance forfaitaire annuelle (logiciel et matériel) des outils de verbalisation électronique ;
- les dépenses relatives au fonctionnement du registre des véhicules de transport avec chauffeur (VTC) ;
- les dépenses d'entretien des équipements de pesage en marche et des appareils de pesage mobiles.

Malgré l'impact de la crise sanitaire sur la réalisation globale des dépenses, celle-ci reste légèrement supérieure aux prévisions compte tenu de l'attribution de crédits reports 2020 sur fonds de concours AFITF, ainsi que de l'attribution de crédits de paiement pour permettre de régler des dépenses engagées par les services déconcentrés en 2020, qui avaient subi des retards en raison des mouvements sociaux de fin 2019 – début 2020, et des effets des mesures sanitaires.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	1 300 000	2 705 907	1 300 000	2 639 235
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	1 300 000	2 705 907	1 300 000	2 639 235
Titre 5 : Dépenses d'investissement	2 975 722	1 153 441	3 275 722	784 076
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	2 975 722	1 153 441	3 275 722	784 076
Titre 6 : Dépenses d'intervention	1 966 109	1 817 500	1 966 109	1 611 363
Transferts aux entreprises				1 363
Transferts aux collectivités territoriales		207 500		
Transferts aux autres collectivités	1 966 109	1 610 000	1 966 109	1 610 000

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Total	6 241 831	5 676 848	6 541 831	5 034 674

ACTION

51 – Sécurité ferroviaire

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
51 – Sécurité ferroviaire		45 000 000	45 000 000		45 000 000	45 000 000
		29 501 454	29 501 454		56 064 835	56 064 835

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

La dépense de l'action 51 en 2021 correspond à la seule sous-action 51-01.

L'écart entre prévision et réalisation en AE s'explique par des décalages d'opérations qui sont reportées pour 2022.

Infrastructures sécurité ferroviaire (51-01)

1,7 M€ d'AE ont été exécutés dans le cadre d'opérations portant sur le réseau routier national en 2021. Ils ont notamment été alloués à la sécurisation du passage à niveau d'Herrère (1 M€).

Hors réseau routier national, 22,3 M€ d'AE ont été consacrés à des programmes de sécurisation par suppression de passages à niveau, notamment à Montgiscard (8,7 M€) et à l'Isle-sur-la-Sorgue (6,9 M€).

Des travaux d'aménagement plus simples, plus rapides et moins coûteux que la dénivellation ont également été mis en place grâce au renouvellement, en 2021, de l'enveloppe « Aménagements » créée en 2020. 3,4 M€ d'AE ont ainsi pu être engagés.

De plus, 2 M€ d'AE ont permis le financement d'un surcoût des travaux du tunnel ferroviaire de Meudon.

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Justification au premier euro

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement		1 621 706		882 832
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel		1 621 706		882 832
Titre 5 : Dépenses d'investissement		779 472		4 029 722
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		779 472		4 029 722
Titre 6 : Dépenses d'intervention	45 000 000	27 100 276	45 000 000	51 152 281
Transferts aux entreprises	45 000 000	7 936 241	45 000 000	50 529 770
Transferts aux collectivités territoriales		19 164 035		622 512
Total	45 000 000	29 501 454	45 000 000	56 064 835

ACTION**52 – Transport aérien**

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
52 – Transport aérien		62 902 463	62 902 463	40 872 915		40 872 915
		32 317 751	32 317 751	40 012 928		40 012 928

L'action 52 permet de financer, sur crédits votés en loi de finances, l'entretien et le développement des infrastructures aéroportuaires (sous-action 52-01) ainsi que le soutien aux lignes d'aménagement du territoire (sous-action 52-02). Le fonds de compensation pour l'aéroport Nantes–Atlantique émerge sur la sous-action 52-03.

Les dépenses en 2021 de l'action 52 se déclinent par sous-action de la manière suivante :

Sous-action	Libellé	AE	CP
52-01	Infrastructures aéroportuaires	17 072 430	18 427 743
52-02	Lignes d'aménagement du territoire	14 245 321	20 585 185
52-03	Compensation des nuisances de Nantes-Atlantique	1 000 000	1 000 000
Total général		32 317 751	40 012 928

Les commentaires ci-dessous correspondent aux montants positifs des crédits consommés, les retraits d'engagements qui donnent lieu à des consommations négatives ne sont pas évoqués. Ne sont ainsi pas évoqués les retraits d'AE (-35,7 M€ dont -35,2 M€ sur la subvention d'investissement de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes) et sur les LAT (-13,7 M€).

Infrastructures aéroportuaires (52-01)

Au terme de la gestion 2021, les dépenses de fonctionnement réalisées au titre des infrastructures aéroportuaires s'établissent à 4,36 M€ d'AE et 4,55 M€ de CP (4,86 M€ d'AE et 5,45 M€ de CP en LFI).

Elles concernent le fonctionnement et l'entretien des aéroports exploités en régie directe par l'État pour 1,71 M€ d'AE (aéroports de Saint-Pierre-Pointe-Blanche à Saint-Pierre et Miquelon, Wallis-Hihifo à Wallis-et-Futuna).

Les autres dépenses sont relatives à diverses prestations d'assistance et de conseil liées à la mise en œuvre des contrats de concession dont l'État est autorité concédante pour 2,6 M€ d'AE.

Les dépenses d'investissement s'élèvent en 2021 à 14,4 M€ d'AE et à 4,54 M€ de CP (13,34 M€ en AE et 13,1 M€ en CP en LFI).

Elles correspondent à divers investissements réalisés au profit des aéroports exploités en régie (1,69 M€ d'AE et 2,68 M€ de CP contre 2,24 M€ d'AE et 1,98 M€ de CP initialement prévus). Pour ces aéroports ultramarins, un minimum d'investissement doit être maintenu afin de préserver les équipements en condition opérationnelle.

L'engagement de la réfection de la piste de l'aéroport de Wallis-Hihifo pour 11,8 M€ d'AE (dont 9,7M€ avaient été affectés sur tranche fonctionnelle en 2020) a été réalisé. Les CP prévus à hauteur de 6,6 M€ pour cette opération n'ont pu être consommés en 2021, ce qui explique une partie de la sous-consommation des crédits.

Par ailleurs, les principales dépenses en 2021 ont concerné :

- la poursuite des travaux de l'aérogare de Saint Pierre et Miquelon (0,38 M€ d'AE et 1,33 M€ de CP en 2021) ;
- les études relatives à la construction de la piste longue de l'aéroport de Dzaoudzi à Mayotte (0,5 M€ d'AE et 1,13 M€ de CP). Une partie des paiements initialement prévus en 2021 interviendra en 2022.

Les dépenses d'intervention s'établissent à 34,12 M€ d'AE et 9,34 M€ de CP pour une prévision de 34,49 M€ d'AE et 0,57 M€ de CP.

Cet écart concernant les CP s'explique essentiellement par les 8 M€ qui ont été engagés et payés au titre de la compensation exceptionnelle des pertes de recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes dues à la crise sanitaire.

Les dépenses d'intervention comprennent également :

- le renouvellement en cours de la concession de l'aéroport de Tahiti qui a donné lieu à l'engagement de 24,7 M€ pour l'indemnisation du concessionnaire sortant (le droit d'entrée du nouvel exploitant compensera en grande partie cette dépense) ;
- le règlement d'avances à la CCI du Morbihan pour l'aérodrome de Lorient (287 600 euros d'AE et de CP) ;
- une subvention de 1,2 M€ d'AE (1 M€ de CP) pour des travaux sur l'aérodrome de Futuna, dans le cadre des engagements du Président de la République concernant la desserte de Wallis et Futuna.

Transport aérien (52-02)

Le Gouvernement a initié, en 2019, une nouvelle politique de soutien au développement raisonné des liaisons d'aménagement du territoire (LAT), faisant ainsi suite aux propositions et recommandations issues des Assises du transport aérien, conclues en 2019. Lors de l'année 2019, l'État a ainsi repris le financement de certaines LAT comme Castres-Paris ou Tarbes-Paris et des crédits ont été alloués au financement de LAT nouvelles telles Limoges-Lyon, Limoges-Paris et Quimper-Paris.

La crise sanitaire et la chute du trafic aérien qu'elle a entraînée ont bouleversé l'économie de l'ensemble des LAT. Dans ce contexte, l'action de l'État au cours de ces deux dernières années a eu principalement pour objectif d'assurer la pérennité des lignes existantes.

Le budget de l'État a ainsi contribué, en 2021 :

- au maintien du financement de l'État lors du renouvellement des conventions sur la ligne Brive-Paris (8,05 M€ d'AE) et pour la desserte européenne de Strasbourg (3 lignes vers Amsterdam, Madrid et Munich pour un total de 20,32 M€ d'AE) ;
- à une augmentation de la contribution de l'État de 0,25 M€ d'AE pour éviter l'arrêt de la ligne La Rochelle-Poitiers-Lyon, en complément d'un apport des collectivités d'un peu moins de 500 k€.

Enfin, le programme 203 a permis, grâce à un transfert de 1,7 M€ d'AE et de 1,1 M€ de CP du programme 123, d'assurer la continuité territoriale sur la liaison Nouméa – Wallis pendant 8 mois et demi.

En résumé, 30,34 M€ ont été engagés au titre des LAT en 2021 et 20,6 M€ de CP consommés (détail de l'exécution dans le tableau ci-dessous).

Détail de l'exécution 2021 :

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Justification au premier euro

Liaison

Autorisations
d'engagement

Crédits de paiement

AGEN - PARIS		272 678
AURILLAC - PARIS		2 618 259
BRIVE - PARIS	8 054 009	1 258 970
CASTRES - PARIS		998 386
LA ROCHELLE – POITIERS - LYON	245 000	843 481
LE PUY - PARIS		595 000
LIMOGES - LYON		861 633
LIMOGES - PARIS		778 534
RODEZ - PARIS		1 366 005
TARBES - PARIS		320 000
QUIMPER - PARIS		1 164 904
GUYANE		1 623 556
ST PIERRE & MIQUELON		2 711 637
DESSERTTE EUROPEENNE DE STRASBOURG	20 322 968	4 028 990
DSP PROVISOIRE NOUMEA-WALLIS contrat n°1	393 071	312 441
DSP PROVISOIRE NOUMEA-WALLIS contrat n°2	72 967	72 967
DSP PROVISOIRE NOUMEA-WALLIS avenant 1 contrat n°2	133 270	133 270
DSP PROVISOIRE NOUMEA-WALLIS avenant 2 contrat n°2	90 920	39 653
DSP PROVISOIRE NOUMEA-WALLIS contrat n°3	1 024 047	584 822
Total	30 336 252	20 585 185

Fonds de compensation Nantes Atlantique (52-03)

Les dépenses en faveur du fonds de compensation des nuisances sonores à Nantes-Atlantique ont été exécutées conformément aux prévisions (1 M€ d'AE et CP).

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	4 364 838	18 554 427	4 954 000	7 222 316
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	4 364 838	18 554 427	4 954 000	7 222 316
Titre 5 : Dépenses d'investissement	1 550 000	1 377 644	11 478 290	3 010 832
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	1 550 000	1 377 644	11 478 290	3 010 832
Titre 6 : Dépenses d'intervention	56 987 625	12 385 680	24 440 625	29 779 780
Transferts aux entreprises	56 987 625	11 385 680	24 440 625	28 459 780
Transferts aux collectivités territoriales				320 000
Transferts aux autres collectivités		1 000 000		1 000 000
Total	62 902 463	32 317 751	40 872 915	40 012 928

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Justification au premier euro

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

Action / Sous-action <i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i> Réalisation	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF		100 000 000	100 000 000		100 000 000	100 000 000
			0			0

Cette action correspond à la compensation exceptionnelle des pertes de recettes de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) à hauteur de 100 M€.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 6 : Dépenses d'intervention		100 000 000		100 000 000
Transferts aux autres collectivités		100 000 000		100 000 000
Total		100 000 000		100 000 000

Récapitulation des crédits et emplois alloués aux opérateurs de l'État

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS PAR LE PROGRAMME AUX OPÉRATEURS

Opérateur financé (Programme chef de file) Nature de la dépense	Réalisation 2020		Prévision LFI 2021		Réalisation 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
ONF - Office national des forêts (P149)	78 240	8 637			179 560	124 107
Subventions pour charges de service public		8 637				8 404
Transferts	78 240				179 560	115 703
EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire (P203)	102 791	152 791	13 200 000	13 200 000	13 121 416	13 121 416
Subventions pour charges de service public			13 200 000	13 200 000	13 022 625	13 022 625
Transferts	102 791	152 791			98 791	98 791
AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France (P203)	250 000 000	250 000 000			100 000 000	100 000 000
Transferts	250 000 000	250 000 000			100 000 000	100 000 000
IGN - Institut national de l'information géographique et forestière (P159)					24 120	29 425
Transferts					24 120	29 425
ENPC - Ecole nationale des Ponts et Chaussées (P217)	26 800	6 000			22 800	43 600
Transferts	26 800	6 000			22 800	43 600
CEREMA - Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (P159)	661 334	577 051			1 127 543	887 985
Transferts	661 334	577 051			1 127 543	887 985
Universités et assimilés (P150)	453 761	638 965			1 495 651	1 072 772
Transferts	453 761	638 965			1 495 651	1 072 772
Autres opérateurs d'enseignement supérieur et de recherche (P150)	49 415	107 414			22 547	141 957
Transferts	49 415	107 414			22 547	141 957
CNRS - Centre national de la recherche scientifique (P172)						20 224
Transferts						20 224
Groupe Mines Télécom (P192)	248 062	248 062			458 374	458 374
Transferts	248 062	248 062			458 374	458 374
Ecoles d'enseignement supérieur agricole et vétérinaire (P142)						9 601
Transferts						9 601
VNF - Voies navigables de France (P203)	248 510 929	247 936 329	248 278 616	248 278 616	246 126 711	246 601 345
Subventions pour charges de service public	246 362 929	246 362 929	248 278 616	248 278 616	243 991 314	243 991 314
Transferts	2 148 000	1 573 400			2 135 397	2 610 031
Total	500 131 332	499 675 248	261 478 616	261 478 616	362 578 721	362 510 806
Total des subventions pour charges de service public	246 362 929	246 371 566	261 478 616	261 478 616	257 013 939	257 022 343
Total des transferts	253 768 403	253 303 683			105 564 782	105 488 463

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Justification au premier euro

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DES OPÉRATEURS DONT LE PROGRAMME EST CHEF DE FILE**EMPLOIS EN FONCTION AU SEIN DES OPÉRATEURS DE L'ÉTAT**

Opérateur	Réalisation 2020 Prévision 2021 Réalisation 2021	ETPT rémunérés par ce programme ou d'autres programmes	ETPT rémunérés par les opérateurs			ETPT rémunérés par d'autres collectivités
			sous plafond *	hors plafond	dont contrats aidés	
EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire	0	0	102	0	0	0
	0	0	106	0	0	0
	0	0	103	0	0	0
AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
SGP - Société du Grand Paris	0	0	565	23	23	64
	0	0	875	0	0	0
	0	0	789	35	35	55
VNF - Voies navigables de France	0	0	4 155	22	0	1
	1	1	4 078	30	0	0
	1	1	4 069	22	0	0
Total	0	0	4 822	45	23	65
	1	1	5 059	30	0	0
	1	1	4 961	57	35	55

* Les emplois sous plafond 2021 font référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale 2021 ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2021

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

	Prévision ETPT	Réalisation ETPT
Emplois sous plafond 2021 *	5 059	4 961

* Ces emplois sous plafond font référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale 2021 ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2021

	Prévision ETP	Réalisation ETP
Schéma d'emplois 2021 en ETP	151	69

FISCALITÉ AFFECTÉE AUX OPÉRATEURS DONT LE PROGRAMME EST CHEF DE FILE

Intitulé de l'opérateur	Compte financier 2020	Budget initial 2021	Compte financier 2021
EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire	13 200 000	0	4 655 000
AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France	2 601 808 000	2 716 000 000	2 454 846 973
SGP - Société du Grand Paris	734 956 603	731 146 900	763 748 233
VNF - Voies navigables de France	126 168 773	127 500 000	126 258 051
Total	3 476 133 376	3 574 646 900	3 349 508 257

Opérateurs

OPÉRATEUR

EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire

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

Missions

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

Gouvernance et pilotage stratégique

Basé à Amiens, cet établissement public administratif sous tutelle du Ministre chargé des transports dispose de la personnalité morale et est financé 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).

Au 1er janvier 2021, le droit de sécurité a été supprimé et remplacé par une subvention pour charges de service public (SCSP) qui s'est élevée à 13 M€ en 2021,

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

(en milliers d'euros)

Programme intéressé Nature de la dépense	Réalisation 2020		Prévision LFI 2021		Réalisation 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P203 – Infrastructures et services de transports	103	153	13 200	13 200	13 121	13 121
Subventions pour charges de service public			13 200	13 200	13 023	13 023
Transferts	103	153			99	99
Total	103	153	13 200	13 200	13 121	13 121

L'écart entre la réalisation 2021 et la LFI 2021 s'explique par la mise en réserve.

COMPTE FINANCIER 2021

Avertissement

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

COMPTE DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)

Charges	Budget initial 2021	Compte financier 2021 *	Produits	Budget initial 2021	Compte financier 2021 *
Personnel	10 831	10 011	Subventions de l'État	13 023	13 023
<i>dont contributions employeur au CAS pensions</i>	167	173	– subventions pour charges de service public	13 023	13 023
			– crédits d'intervention(transfert)		
Fonctionnement autre que les charges de personnel	4 364	3 659	Fiscalité affectée		4 655
Intervention (le cas échéant)			Autres subventions	50	66
Total des charges non décaissables sur le fonctionnement et/ou l'intervention	450	595	Revenus d'activité et autres produits	1 173	1 321
<i>dont dotations aux amortissements, dépréciations et provisions</i>	450	595	<i>dont reprises sur amortissements, dépréciations et provisions</i>		
<i>dont valeur nette comptable des éléments d'actif cédés</i>			<i>dont produits de cession d'éléments d'actif</i>		
			<i>dont quote-part reprise au résultat des financements rattachés à des actifs</i>		
Total des charges	15 195	13 670	Total des produits	14 246	19 065
Résultat : bénéfice		5 395	Résultat : perte	949	
Total : équilibre du CR	15 195	19 065	Total : équilibre du CR	15 195	19 065

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

ÉVOLUTION DE LA SITUATION PATRIMONIALE

(en milliers d'euros)

Emplois	Budget initial 2021	Compte financier 2021 *	Ressources	Budget initial 2021	Compte financier 2021 *
Insuffisance d'autofinancement	499		Capacité d'autofinancement		5 990
Investissements	1 129	719	Financement de l'actif par l'État		
			Financement de l'actif par les tiers autres que l'État		
			Autres ressources		
Remboursement des dettes financières			Augmentation des dettes financières		
Total des emplois	1 628	719	Total des ressources		5 990
Augmentation du fonds de roulement		5 271	Diminution du fonds de roulement	1 628	

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

TRÉSORERIE

(en milliers d'euros)

Compte financier 2020	Budget initial 2021	Compte financier 2021
9 925	7 239	15 863

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Opérateurs

AUTORISATIONS BUDGÉTAIRES

(en milliers d'euros)

Dépenses	Budget initial 2021		Compte financier 2021 *	
	AE	CP	AE	CP
Personnel	10 892	10 892	9 717	9 717
Fonctionnement	3 914	3 934	3 356	3 016
Intervention	0	0	0	0
Investissement	612	1 129	236	632
Total des dépenses AE (A) CP (B)	15 418	15 955	13 309	13 365
dont contributions employeur au CAS pensions	167	167	173	173

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

(en milliers d'euros)

Recettes	Budget initial 2021	Compte financier 2021 *
Recettes globalisées	14 305	19 395
Subvention pour charges de service public	13 023	13 023
Autres financements de l'État	50	66
Fiscalité affectée	0	4 622
Autres financements publics	60	64
Recettes propres	1 172	1 620
Recettes fléchées	0	0
Financements de l'État fléchés	0	0
Autres financements publics fléchés	0	0
Recettes propres fléchées	0	0
Total des recettes (C)	14 305	19 395
Solde budgétaire (excédent) (D1 = C - B)	0	6 030
Solde budgétaire (déficit) (D2 = B - C)	1 650	0

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

DÉPENSES PAR DESTINATION

(en milliers d'euros)

Destination	Personnel	Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total		
	Budget initial Compte financier *	AE = CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Autorisation		3 185	332	332	0	0	30	404	3 547	3 921
		2 655	232	289	0	0	37	37	2 924	2 981
Contrôle		4 007	1 140	1 140	0	0	252	335	5 399	5 482
		3 359	795	559	0	0	140	175	4 294	4 093
DSI		411	481	481	0	0	80	180	972	1 072
		450	536	497	0	0	56	420	1 042	1 367
Referentiel		1 541	141	141	0	0	0	0	1 682	1 682
		1 701	57	50	0	0	0	0	1 758	1 751
Support		1 747	1 820	1 840	0	0	250	210	3 817	3 797
		1 552	1 736	1 621	0	0	3	0	3 291	3 173
Total		10 892	3 914	3 934	0	0	612	1 129	15 418	15 955
		9 717	3 356	3 016	0	0	236	632	13 309	13 365

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

ÉQUILIBRE FINANCIER

(en milliers d'euros)

Besoins	Budget initial 2021	Compte financier 2021 *
Solde budgétaire (déficit) (D2)	1 650	0
Remboursements d'emprunts (capital), nouveaux prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	0
Opérations au nom et pour le compte de tiers : besoins	5	281
Autres décaissements non budgétaires	0	0
Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)	1 655	281
ABONDEMENT de la trésorerie = (2) - (1)	0	5 940
Abondement de la trésorerie fléchée	0	0
Abondement de la trésorerie non fléchée	0	5 940
Total des besoins	1 655	6 221

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

(en milliers d'euros)

Financements	Budget initial 2021	Compte financier 2021 *
Solde budgétaire (excédent) (D1)	0	6 030
Nouveaux emprunts (capital), remboursements de prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	0
Opérations au nom et pour le compte de tiers : financement	5	191
Autres encaissements non budgétaires	0	0
Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)	5	6 221
PRÉLÈVEMENT sur la trésorerie = (1) - (2)	1 650	0
Prélèvement sur la trésorerie fléchée	0	0
Prélèvement sur la trésorerie non fléchée	1 650	0
Total des financements	1 655	6 221

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

L'écart entre la réalisation 2021 et le budget initial (BI) est lié au reliquat de droit de sécurité versé à l'EPSF au titre du dernier trimestre 2020 (environ 4,5 M€) qui n'était pas connu par l'établissement au moment de l'élaboration du BI.

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

	Réalisation 2020 (1)	Prévision 2021 (2)	Réalisation 2021
Emplois rémunérés par l'opérateur :	102	106	103
– sous plafond	102	106	103
– hors plafond			
<i>dont contrats aidés</i>			
<i>dont apprentis</i>			
Autres emplois en fonction dans l'opérateur :			
– rémunérés par l'État par ce programme			
– rémunérés par l'État par d'autres programmes			
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes			

(1) La réalisation reprend la présentation du RAP 2020.

(2) La prévision fait référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2021.

OPÉRATEUR

AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France

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

Missions

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France) est un établissement public à caractère administratif, créé par le décret n°2004-1317 du 26 novembre 2004, modifié et codifié aux articles L. 1512-19 à L. 1512-20 et R.1512-12 à R.1512-19 du code des transports.

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

Les recettes de l'AFITF sont assurées par des ressources affectées : part de la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE) ; redevance domaniale, contribution volontaire exceptionnelle (CVE) et part de la taxe d'aménagement du territoire (TAT) en provenance des sociétés concessionnaires d'autoroutes ; part du produit des amendes radars automatiques. Dans le contexte de la crise sanitaire persistante, la contribution attendue du secteur aérien n'a pu être mise en place. Par ailleurs, les sociétés concessionnaires d'autoroute ne se sont pas acquittées de la CVE. La trajectoire 2021 a été ajustée en dépenses et recettes et un complément de ressources a été accordé de manière exceptionnelle par la loi n° 2021-1549 du 1er décembre 2021 de finances rectificative pour 2021 à hauteur de 250 M€ dont 150 M€ de recettes complémentaires des amendes radars et 100 M€ de dotation budgétaire exceptionnelle du P203. Enfin, le financement du Plan de relance est assuré spécifiquement à partir de crédits budgétaires en provenance de la mission Relance à hauteur de 599,2 M€.

L'ensemble de ces financements a permis un niveau de dépense de 3 051 M€ de CP pour l'agence en 2021.

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

(en milliers d'euros)

Programme intéressé Nature de la dépense	Réalisation 2020		Prévision LFI 2021		Réalisation 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P362 – Écologie					2 465 000	531 750
Transferts					2 465 000	531 750
P203 – Infrastructures et services de transports	250 000	250 000			100 000	100 000
Transferts	250 000	250 000			100 000	100 000
P364 – Cohésion					310 000	67 400
Transferts					310 000	67 400
Total	250 000	250 000			2 875 000	699 150

Les 699,2 M€ apportés par l'Etat correspondent à 100 M€ de subvention du P203 et 599,2 M€ de subvention des programmes 362 et 364 de la mission dédiée au plan de relance.

COMPTE FINANCIER 2021

Avertissement

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

COMPTE DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)

Charges	Budget initial 2021	Compte financier 2021 *	Produits	Budget initial 2021	Compte financier 2021 *
Personnel	70	49	Subventions de l'État	549 150	699 150
<i>dont contributions employeur au CAS pensions</i>	5	5	– subventions pour charges de service public		
			– crédits d'intervention(transfert)	549 150	699 150
Fonctionnement autre que les charges de personnel	585	493	Fiscalité affectée	2 716 000	2 454 847
Intervention (le cas échéant)	3 386 249	3 063 315	Autres subventions		
Total des charges non décaissables sur le fonctionnement et/ou l'intervention		11	Revenus d'activité et autres produits	108 300	110 242
<i>dont dotations aux amortissements, dépréciations et provisions</i>		11	<i>dont reprises sur amortissements, dépréciations et provisions</i>		48 679
<i>dont valeur nette comptable des éléments d'actif cédés</i>			<i>dont produits de cession d'éléments d'actif</i>		
			<i>dont quote-part reprise au résultat des financements rattachés à des actifs</i>		
Total des charges	3 386 904	3 063 858	Total des produits	3 373 450	3 264 239
Résultat : bénéfice		200 380	Résultat : perte	13 454	
Total : équilibre du CR	3 386 904	3 264 239	Total : équilibre du CR	3 386 904	3 264 239

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

ÉVOLUTION DE LA SITUATION PATRIMONIALE

(en milliers d'euros)

Emplois	Budget initial 2021	Compte financier 2021 *	Ressources	Budget initial 2021	Compte financier 2021 *
Insuffisance d'autofinancement	13 454		Capacité d'autofinancement		151 713
Investissements		33	Financement de l'actif par l'État		
			Financement de l'actif par les tiers autres que l'État		
			Autres ressources		
Remboursement des dettes financières			Augmentation des dettes financières		
Total des emplois	13 454	33	Total des ressources		151 713
Augmentation du fonds de roulement		151 680	Diminution du fonds de roulement	13 454	

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Opérateurs

TRÉSORERIE

(en milliers d'euros)

Compte financier 2020	Budget initial 2021	Compte financier 2021
66 274	52 819	167 075

AUTORISATIONS BUDGÉTAIRES

(en milliers d'euros)

Dépenses	Budget initial 2021		Compte financier 2021 *	
	AE	CP	AE	CP
Personnel	70	70	49	49
Fonctionnement	585	585	545	545
Intervention	4 352 790	3 386 249	4 426 384	3 050 816
Investissement	0	0	0	0
Total des dépenses AE (A) CP (B)	4 353 445	3 386 904	4 426 978	3 051 410
dont contributions employeur au CAS pensions	0	0	0	0

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

(en milliers d'euros)

Recettes	Budget initial 2021	Compte financier 2021 *
Recettes globalisées	3 373 450	3 152 212
Subvention pour charges de service public	0	0
Autres financements de l'État	549 150	699 150
Fiscalité affectée	2 716 000	2 453 022
Autres financements publics	60 500	40
Recettes propres	47 800	0
Recettes fléchées	0	0
Financements de l'État fléchés	0	0
Autres financements publics fléchés	0	0
Recettes propres fléchées	0	0
Total des recettes (C)	3 373 450	3 152 212
Solde budgétaire (excédent) (D1 = C - B)	0	100 801
Solde budgétaire (déficit) (D2 = B - C)	13 454	0

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

DÉPENSES PAR DESTINATION

(en milliers d'euros)

Destination	Personnel	Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	AE = CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Total	70	585	585	4 352 790	3 386 249	0	0	4 353 445	3 386 904
	49	545	545	4 426 384	3 050 816	0	0	4 426 978	3 051 410
Total	70	585	585	4 352 790	3 386 249	0	0	4 353 445	3 386 904
	49	545	545	4 426 384	3 050 816	0	0	4 426 978	3 051 410

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

ÉQUILIBRE FINANCIER

(en milliers d'euros)

Besoins	Budget initial 2021	Compte financier 2021 *
Solde budgétaire (déficit) (D2)	13 454	0
Remboursements d'emprunts (capital), nouveaux prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	0
Opérations au nom et pour le compte de tiers : besoins	0	0
Autres décaissements non budgétaires	0	0
Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)	13 454	0
ABONDEMENT de la trésorerie = (2) - (1)	0	100 801
Abondement de la trésorerie fléchée	0	0
Abondement de la trésorerie non fléchée	0	100 801
Total des besoins	13 454	100 801

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

(en milliers d'euros)

Financements	Budget initial 2021	Compte financier 2021 *
Solde budgétaire (excédent) (D1)	0	100 801
Nouveaux emprunts (capital), remboursements de prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	0
Opérations au nom et pour le compte de tiers : financement	0	0
Autres encaissements non budgétaires	0	0
Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)	0	100 801
PRÉLÈVEMENT sur la trésorerie = (1) - (2)	13 454	0
Prélèvement sur la trésorerie fléchée	0	0
Prélèvement sur la trésorerie non fléchée	13 454	0
Total des financements	13 454	100 801

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

OPÉRATEUR

SGP - Société du Grand Paris

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

Missions

La Société du Grand Paris (SGP) est un établissement public de l'État à caractère industriel et commercial créé par l'article 7 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Elle a, selon les termes de cette loi, pour « mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le

réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation », laquelle comprend notamment la construction des lignes, la construction et l'aménagement des gares, l'acquisition des matériels roulants.

Le Grand Paris Express (GPE), associé au plan de mobilisation pour les transports porté par Île-de-France Mobilités et la région Île-de-France, constitue un plan unique de modernisation et de développement du réseau de transport francilien qui vise à renforcer la compétitivité et l'attractivité du territoire tout en améliorant la qualité de vie de ses usagers. La réalisation du GPE dans le schéma qui a été présenté le 6 mars 2013 par le Premier ministre implique la construction de plus de 200 km de lignes de métro automatique et de près de 70 nouvelles gares. Ce projet représente ainsi un défi technique et opérationnel de grande ampleur. La SGP a présenté au Conseil de surveillance du 7 octobre 2021 sa nouvelle méthodologie de pilotage des coûts du projet en tenant compte de la crise sanitaire et des contraintes géotechniques qui ont eu des impacts sur les chantiers du GPE. Le coût d'objectif du projet est désormais estimé à 36.1Md€_{ce2012}.

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

En 2021, les dépenses de la SGP se sont élevées à 3 563M€, soit un montant très proche de celui de 2020. A noter que ce montant exécuté présente un écart de l'ordre de -20% avec les prévisions de dépenses du budget rectificatif 2021. Cet écart est lié notamment à des reports de marchés en 2022 pour l'essentiel sur les lignes sous MOA de la SGP.

Les recettes fiscales affectées se sont établies à 764M€ auxquelles il faut ajouter 85M€ d'autres recettes, qui correspondent en majorité à la refacturation du matériel roulant à Île-de-France Mobilités. Le montant total des recettes était donc de 849 M€. La SGP a par ailleurs eu recours à 8Md€ d'emprunts nouveaux en 2021.

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

(en milliers d'euros)

Programme intéressé Nature de la dépense	Réalisation 2020		Prévision LFI 2021		Réalisation 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total						

COMPTE FINANCIER 2021

Avertissement

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

COMPTE DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)

Charges	Budget initial 2021	Compte financier 2021 *	Produits	Budget initial 2021	Compte financier 2021 *
Personnel <i>dont contributions employeur au CAS pensions</i>	113 797 935	88 482 964	Subventions de l'État <i>– subventions pour charges de service public – crédits d'intervention(transfert)</i>		
Fonctionnement autre que les charges de personnel	691 859	551 618	Fiscalité affectée	731 147	763 748
Intervention (le cas échéant)	388 895	364 594	Autres subventions	201	310
Total des charges non décaissables sur le fonctionnement et/ou l'intervention	2 400	13 757	Revenus d'activité et autres produits	101 137	204 022
<i>dont dotations aux amortissements, dépréciations et provisions</i>	2 400	13 757	<i>dont reprises sur amortissements, dépréciations et provisions</i>		1 453
<i>dont valeur nette comptable des éléments d'actif cédés</i>			<i>dont produits de cession d'éléments d'actif</i>		
			<i>dont quote-part reprise au résultat des financements rattachés à des actifs</i>		
Total des charges	1 194 551	1 004 694	Total des produits	832 485	968 080
Résultat : bénéfice			Résultat : perte	362 066	36 614
Total : équilibre du CR	1 194 551	1 004 694	Total : équilibre du CR	1 194 551	1 004 694

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

ÉVOLUTION DE LA SITUATION PATRIMONIALE

(en milliers d'euros)

Emplois	Budget initial 2021	Compte financier 2021 *	Ressources	Budget initial 2021	Compte financier 2021 *
Insuffisance d'autofinancement	359 666	24 310	Capacité d'autofinancement		
Investissements	3 798 560	2 577 757	Financement de l'actif par l'État	1 228	
			Financement de l'actif par les tiers autres que l'État		903
			Autres ressources		1
Remboursement des dettes financières	50 000	400 001	Augmentation des dettes financières		8 400 020
Total des emplois	4 208 226	3 002 068	Total des ressources	1 228	8 400 924
Augmentation du fonds de roulement		5 398 855	Diminution du fonds de roulement	4 206 998	

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

Le résultat s'établit en déficit de 36,6 M€, en amélioration par rapport à ce qui était prévu par la SGP en BI 2021 (-362 M€). Les charges d'intervention sont en baisse par rapport à 2020, alors que les charges de personnel et les charges financières progressent du fait de la montée en puissance de la société (accroissement des effectifs et hausse des frais financiers liés à l'emprunt). Les produits s'élèvent à 968 M€, portés notamment par le dynamisme de la fiscalité affectée (+33 M€).

Le fonds de roulement est positif et en forte hausse (15,2 Md€ contre 9,6 Md€ à fin 2020), permettant de couvrir un besoin en fonds de roulement de 337 M€ et d'alimenter la trésorerie. Cette augmentation s'explique principalement par la hausse des dettes financières (+8,4 Md€) dédiées au financement des investissements du Grand Paris Express. La SGP a poursuivi en 2021 sa stratégie de préfinancement du projet, afin de bénéficier des conditions favorables de taux et sécuriser la maîtrise des coûts

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Opérateurs

TRÉSORERIE

(en milliers d'euros)

Compte financier 2020	Budget initial 2021	Compte financier 2021
9 606 725	6 502 434	14 861 734

La trésorerie s'élève à 14,9 Md€ à fin 2021. Cette hausse importante du niveau de trésorerie par rapport à la fin 2021 s'explique par la poursuite en 2021 de la mise en œuvre de la stratégie de préfinancement du projet.

AUTORISATIONS BUDGÉTAIRES

(en milliers d'euros)

Dépenses	Budget initial 2021		Compte financier 2021 *	
	AE	CP	AE	CP
Personnel	109 006	109 006	93 616	93 616
Fonctionnement	808 902	674 220	997 317	470 684
Intervention	198 949	388 895	165 636	385 395
Investissement	2 968 135	3 390 294	2 313 226	2 613 073
Total des dépenses AE (A) CP (B)	4 084 992	4 562 415	3 569 795	3 562 768
dont contributions employeur au CAS pensions	916	916	969	969

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

(en milliers d'euros)

Recettes	Budget initial 2021	Compte financier 2021 *
Recettes globalisées	734 684	847 412
Subvention pour charges de service public	0	0
Autres financements de l'État	0	0
Fiscalité affectée	731 147	763 807
Autres financements publics	3 537	667
Recettes propres	0	82 938
Recettes fléchées	99 029	903
Financements de l'État fléchés	1 228	903
Autres financements publics fléchés	97 801	0
Recettes propres fléchées	0	0
Total des recettes (C)	833 713	848 315
Solde budgétaire (excédent) (D1 = C - B)	0	0
Solde budgétaire (déficit) (D2 = B - C)	3 728 702	2 714 453

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

DÉPENSES PAR DESTINATION

(en milliers d'euros)

Destination	Personnel	Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	AE = CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Contributions L14 entre Saint-Lazare et MSO + Plan de mobilisation + impacts indirects sur les	0	0	0	198 949	388 895	0	0	198 949	388 895
	0	0	0	165 636	385 395	0	0	165 636	385 395

(en milliers d'euros)

Destination <i>Budget initial Compte financier *</i>	Personnel	Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	AE = CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
réseaux existants									
Dépenses non répartissables	109 006 93 616	271 856 274 027	271 856 252 877	0 0	0 0	22 855 21 652	22 703 13 005	403 718 389 296	403 565 359 498
Le Bourget / Le Mesnil-Amelot (Ligne 17 Nord)	0 0	9 244 2 181	5 060 1 528	0 0	0 0	111 964 86 044	123 725 111 158	121 208 88 224	128 785 112 686
Maîtrise foncière	0 0	83 595 33 239	70 436 25 656	0 0	0 0	217 949 126 382	237 967 114 158	301 544 159 621	308 402 139 814
Matériel roulant et véhicule de maintenance industrielle	0 0	247 397 576 329	131 791 79 657	0 0	0 0	1 001 201	561 22	248 398 576 530	132 353 79 679
Noisy-Champs / Le Bourget RER / Saint-Denis Pleyel / Mairie de Saint-Ouen (Ligne 14 Nord, 16 et 17)	0 0	98 029 15 006	53 329 17 695	0 0	0 0	866 597 669 279	1 089 275 687 821	964 626 684 285	1 142 604 705 516
Olympiades / Orly (Ligne 14 Sud)	0 0	71 190	42 641 33 128	0 0	0 0	2 520 2 590	456 746 451 753	2 591 2 780	499 388 484 880
Orly / Versailles (Ligne 18)	0 0	19 276 9 393	17 520 6 609	0 0	0 0	614 554 450 806	376 234 297 753	633 830 460 199	393 755 304 362
Pont de Sèvres / Noisy-Champs (Ligne 15 sud)	0 0	42 616 58 116	37 562 37 533	0 0	0 0	984 303 823 889	1 019 902 900 897	1 026 919 882 005	1 057 465 938 430
Pont de Sèvres / Saint-Denis Pleyel (Ligne 15 Ouest)	0 0	32 622 19 372	37 202 10 992	0 0	0 0	38 157 25 143	29 797 17 575	70 779 44 515	66 999 28 566
Saint-Denis Pleyel - Champigny (Ligne 15 Est)	0 0	4 194 9 463	6 822 5 010	0 0	0 0	108 235 107 239	33 384 18 932	112 429 116 702	40 206 23 942
Total	109 006 93 616	808 902 997 317	674 220 470 684	198 949 165 636	388 895 385 395	2 968 135 2 313 226	3 390 294 2 613 073	4 084 992 3 569 795	4 562 415 3 562 768

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

ÉQUILIBRE FINANCIER

(en milliers d'euros)

Besoins	Budget initial 2021	Compte financier 2021 *
Solde budgétaire (déficit) (D2)	3 728 702	2 714 453
Remboursements d'emprunts (capital), nouveaux prêts (capital), dépôts et cautionnements	50 000	400 003
Opérations au nom et pour le compte de tiers : besoins	585 396	809 337
Autres décaissements non budgétaires	0	22 763
Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)	4 364 097	3 946 555
ABONDEMENT de la trésorerie = (2) - (1)	0	5 255 009
Abondement de la trésorerie fléchée	99 029	903
Abondement de la trésorerie non fléchée	0	5 254 106
Total des besoins	4 364 097	9 201 564

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

(en milliers d'euros)

Financements	Budget initial 2021	Compte financier 2021 *
Solde budgétaire (excédent) (D1)	0	0
Nouveaux emprunts (capital), remboursements de prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	8 400 021

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Opérateurs

(en milliers d'euros)

Financements	Budget initial 2021	Compte financier 2021 *
Opérations au nom et pour le compte de tiers : financement	521 849	794 991
Autres encaissements non budgétaires	0	6 552
Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)	521 849	9 201 564
PRÉLÈVEMENT sur la trésorerie = (1) - (2)	3 842 248	0
Prélèvement sur la trésorerie fléchée	0	0
Prélèvement sur la trésorerie non fléchée	3 941 277	0
Total des financements	4 364 097	9 201 564

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

Le solde budgétaire de la SGP s'établit à -2,7 Md€ en 2021.

L'exécution des dépenses en CP s'établit à 3,6 Md€, sur une enveloppe budgétaire de 4,6 Md€, soit une sous-consommation de -1,0 Md€ (-22%). Cet écart s'explique principalement par :

- 0,8 Md€ de report de travaux, notamment sur les lignes 15 Sud, la 16, et la 18, mais aussi sur les dépenses transverses (foncier et matériel roulant) ;
- 0,2 Md€ de reprofilages budgétaires, essentiellement sur le foncier et les lignes 15 Sud et 16.

Le cumul des dépenses en CP atteint plus de 16 Md€_{CE2012} depuis le début du projet en 2010.

L'exécution des AE s'établit à 3,6 Md€, sur une enveloppe budgétaire de 4,5 Md€, soit une sous-consommation de -0,9 Md€ (- 21%).

Les recettes s'établissent à 848 M€ en 2021, pour une prévision de 834 M€ en 2021. Cette hausse de 15 M€ s'explique par la nette augmentation de la fiscalité affectée (+33 M€ à 764 M€), compensée par la baisse de - 18 M€ des autres ressources propres.

Le stock de dette s'établit à 25,2 Md€ à fin 2021, en hausse de 8 Md€. En raison de sa stratégie de préfinancement, la trésorerie de la SGP s'élève à 14,9 Md€ à fin 2021, en hausse de 5,3 Md€ par rapport à fin 2020.

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

	Réalisation 2020 (1)	Prévision 2021 (2)	Réalisation 2021
Emplois rémunérés par l'opérateur :	588	875	824
– sous plafond	565	875	789
– hors plafond	23		35
dont contrats aidés	23		35
dont apprentis	23		35
Autres emplois en fonction dans l'opérateur :			55
– rémunérés par l'État par ce programme			
– rémunérés par l'État par d'autres programmes			
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes			55

(1) La réalisation reprend la présentation du RAP 2020.

(2) La prévision fait référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2021.

La consommation d'ETPT sous plafond s'élève à 789 ETPT pour un plafond à 875 ETPT (90 % de taux de réalisation de la cible initiale). La LFI pour 2021 prévoyait une hausse majeure des effectifs avec un schéma d'emplois de +250 ETP en raison du développement des chantiers du GPE. Cette cible n'a pas été pleinement atteinte en raison principalement de départs, non prévus au budget, de collaborateurs, et dont les délais de remplacement peuvent être variables. Le schéma d'emplois s'est en conséquence établi à +168 ETP.

OPÉRATEUR

VNF - Voies navigables de France

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

Missions

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

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

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

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

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

La LOM dispose en son article 148 que Voies navigables de France conclut avec l'État un contrat d'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans, comprenant une trajectoire financière. **Le contrat d'objectif et de performance (COP) 2020-2029, signé le 30 avril 2021 – structuré autour des trois axes précités - permet de doter l'établissement d'une vision pluriannuelle pour la programmation de ses opérations d'investissements.**

L'année 2021 a été marquée :

- par le niveau sans précédent de l'effort d'investissement (320 M€ en AE et 292 M€ en CP), soutenu par les crédits du plan France relance (80 M€ versés à ce titre par l'AFITF en 2021) ;
- par la persistance, bien que dans des proportions moindres qu'en 2020, de certains effets de la crise sanitaire du Covid-19 sur les recettes propres de péage, les niveaux de 2019 n'ayant pas encore été retrouvés sur ces recettes.

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Opérateurs

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

(en milliers d'euros)

Programme intéressé Nature de la dépense	Réalisation 2020		Prévision LFI 2021		Réalisation 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P362 – Écologie					1 508	1 508
Dotations en fonds propres					1 508	1 508
P175 – Patrimoines					180	
Transferts					180	
P203 – Infrastructures et services de transports	248 511	247 936	248 279	248 279	246 127	246 601
Subventions pour charges de service public	246 363	246 363	248 279	248 279	243 991	243 991
Transferts	2 148	1 573			2 135	2 610
P113 – Paysages, eau et biodiversité						
Transferts						
P181 – Prévention des risques					4 100	
Transferts					4 100	
P217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables					788	788
Subventions pour charges de service public					788	788
P200 – Remboursements et dégrèvements d'impôts d'État (crédits évaluatifs)						7
Transferts						7
P112 – Impulsion et coordination de la politique d'aménagement du territoire	413	17			195	166
Transferts	413	17			195	166
P723 – Opérations immobilières et entretien des bâtiments de l'État	71	71				
Transferts	71	71				
P148 – Fonction publique					33	16
Transferts					33	16
Total	248 995	248 024	248 279	248 279	252 930	249 085

L'État a principalement versé 244,0 M€ de subvention pour charges de service public (SCSP) à VNF sur l'exercice 2021. D'autres ressources en provenance de l'Etat viennent s'y ajouter à partir notamment du programme 203 "Infrastructures et services de transports", comprenant 1,4 M€ en CP au titre du Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation (PAMI) qui permet de favoriser l'adaptation de la flotte fluviale aux exigences environnementales et logistiques.

COMPTE FINANCIER 2021

Avertissement

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

COMPTE DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)

Charges	Budget initial 2021	Compte financier 2021 *	Produits	Budget initial 2021	Compte financier 2021 *
Personnel	239 055	230 807	Subventions de l'État	245 526	247 884
<i>dont contributions employeur au CAS pensions</i>	<i>49 850</i>	<i>50 075</i>	– subventions pour charges de service public	244 064	243 991
			– crédits d'intervention(transfert)	1 463	3 892
Fonctionnement autre que les charges de personnel	369 247	368 825	Fiscalité affectée	127 500	126 258
Intervention (le cas échéant)		786	Autres subventions	2 755	8 398
Total des charges non décaissables sur le fonctionnement et/ou l'intervention	220 600	220 200	Revenus d'activité et autres produits	226 903	251 906
<i>dont dotations aux amortissements, dépréciations et provisions</i>	<i>216 000</i>	<i>219 756</i>	<i>dont reprises sur amortissements, dépréciations et provisions</i>	<i>2 000</i>	<i>8 680</i>
<i>dont valeur nette comptable des éléments d'actif cédés</i>	<i>4 600</i>	<i>444</i>	<i>dont produits de cession d'éléments d'actif</i>	<i>4 600</i>	<i>449</i>
			<i>dont quote-part reprise au résultat des financements rattachés à des actifs</i>	<i>171 000</i>	<i>173 073</i>
Total des charges	608 302	600 419	Total des produits	602 684	634 446
Résultat : bénéfice		34 028	Résultat : perte	5 618	
Total : équilibre du CR	608 302	634 446	Total : équilibre du CR	608 302	634 446

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

ÉVOLUTION DE LA SITUATION PATRIMONIALE

(en milliers d'euros)

Emplois	Budget initial 2021	Compte financier 2021 *	Ressources	Budget initial 2021	Compte financier 2021 *
Insuffisance d'autofinancement			Capacité d'autofinancement	37 382	72 025
Investissements	300 805	292 758	Financement de l'actif par l'État	175 820	204 047
			Financement de l'actif par les tiers autres que l'État	67 405	45 064
			Autres ressources	4 600	2 175
Remboursement des dettes financières	600	11 812	Augmentation des dettes financières	300	162
Total des emplois	301 405	304 570	Total des ressources	285 507	323 473
Augmentation du fonds de roulement		18 903	Diminution du fonds de roulement	15 897	

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

Le résultat est en nette amélioration par rapport au budget initial, en raison d'une hausse des produits principalement du fait de versement plus important qu'escompté de la subvention de l'AFITF au titre du plan de relance. Les charges sont aussi en légère baisse en raison de charges de personnel moins élevées qu'anticipé.

Le financement de l'actif par l'Etat d'un total de 204 M€ comprend notamment d'une part, la subvention de l'AFITF au titre de la convention annuelle destinée à la régénération et la modernisation du réseau fluvial, soit 114 M€, et, d'autre part, la subvention de l'AFITF versée au titre du plan de relance décidé par le Gouvernement, soit 80M€ pour l'accélération de la régénération des infrastructures fluviales au titre de 2021 (sur un total de 175M€ ventilé sur 2021 et 2022). Cet effort budgétaire majeur permet d'atteindre un niveau exceptionnel de dépenses totales d'investissements par VNF de 292,8 M€.

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Opérateurs

TRÉSORERIE

(en milliers d'euros)

Compte financier 2020	Budget initial 2021	Compte financier 2021
91 478	57 729	120 515

La trésorerie finale s'établit à 120,5 M€, en hausse de 29 M€ par rapport au 31 décembre 2020.

Ce niveau de trésorerie est très supérieur à celui prévu de 57,7 M€ au budget initial, ce qui s'explique notamment :

- par le décalage dans le temps de certains flux (+38,4 M€) : encaissement plus élevé qu'escompté au budget initial des financements de l'AFITF sur le plan de relance (+ 20,0 M€), report de certains décaissements liés à des engagements du plan de relance (+ 10,9 M€), variations dans le rythme de perception de certains cofinancements (+ 7,5 M€) ;

- par des écarts à la prévision initiale, notamment : une meilleure reprise des trafics de fret et des rattrapages sur les recettes domaniales (+ 6,8 M€), et divers écarts à la prévision sur les dépenses de fonctionnement et de personnel (+ 7,4 M€).

AUTORISATIONS BUDGÉTAIRES

(en milliers d'euros)

Dépenses	Budget initial 2021		Compte financier 2021 *	
	AE	CP	AE	CP
Personnel	253 867	253 867	248 881	248 881
Fonctionnement	136 582	133 456	131 769	129 743
Intervention	0	0	0	0
Investissement	289 584	296 993	320 310	291 329
Total des dépenses AE (A) CP (B)	680 033	684 317	700 960	669 953
dont contributions employeur au CAS pensions	49 850	49 850	50 074	50 074

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

(en milliers d'euros)

Recettes	Budget initial 2021	Compte financier 2021 *
Recettes globalisées	423 504	438 152
Subvention pour charges de service public	244 064	243 991
Autres financements de l'État	1 463	2 661
Fiscalité affectée	127 500	126 258
Autres financements publics	2 755	5 688
Recettes propres	47 723	59 553
Recettes fléchées	243 225	261 924
Financements de l'État fléchés	175 820	197 561
Autres financements publics fléchés	66 605	64 363
Recettes propres fléchées	800	0
Total des recettes (C)	666 729	700 076
Solde budgétaire (excédent) (D1 = C – B)	0	30 123
Solde budgétaire (déficit) (D2 = B – C)	17 587	0

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

DÉPENSES PAR DESTINATION

(en milliers d'euros)

Destination	Personnel	Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	AE = CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Développement	0	11 894	11 962	0	0	3 943	3 561	15 837	15 523
	0	11 105	9 848	0	0	2 300	2 645	13 405	12 492
Infrastructure, eau et environnement	0	92 444	89 250	0	0	258 871	269 024	351 314	358 275
	0	92 527	90 210	0	0	285 102	258 464	377 629	348 675
Support	253 867	32 244	32 244	0	0	26 770	24 408	312 881	310 519
	248 881	28 137	29 685	0	0	32 908	30 220	309 926	308 786
Total	253 867	136 582	133 456	0	0	289 584	296 993	680 033	684 317
	248 881	131 769	129 743	0	0	320 310	291 329	700 960	669 953

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

ÉQUILIBRE FINANCIER

(en milliers d'euros)

Besoins	Budget initial 2021	Compte financier 2021 *
Solde budgétaire (déficit) (D2)	17 587	0
Remboursements d'emprunts (capital), nouveaux prêts (capital), dépôts et cautionnements	600	177
Opérations au nom et pour le compte de tiers : besoins	8 915	5 044
Autres décaissements non budgétaires	0	898
Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)	27 102	6 119
ABONDEMENT de la trésorerie = (2) - (1)	0	29 037
Abondement de la trésorerie fléchée	0	31 254
Abondement de la trésorerie non fléchée	0	0
Total des besoins	27 102	35 156

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

(en milliers d'euros)

Financements	Budget initial 2021	Compte financier 2021 *
Solde budgétaire (excédent) (D1)	0	30 123
Nouveaux emprunts (capital), remboursements de prêts (capital), dépôts et cautionnements	300	283
Opérations au nom et pour le compte de tiers : financement	4 000	3 937
Autres encaissements non budgétaires	0	813
Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)	4 300	35 156
PRÉLÈVEMENT sur la trésorerie = (1) - (2)	22 802	0
Prélèvement sur la trésorerie fléchée	10 864	0
Prélèvement sur la trésorerie non fléchée	11 938	2 217
Total des financements	27 102	35 156

* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

Commentaire général sur l'exécution 2021

L'exécution 2021 du budget de Voies navigables de France reste marquée par les conséquences de la crise sanitaire de la covid-19, mais dans une moindre mesure que l'exercice précédent. Ce sont surtout les péages et occupations du domaine liés aux activités touristiques qui pâtissent encore de la crise, avec une reprise timide de l'activité et des mesures d'accompagnement du secteur adoptées par VNF. Ainsi, bien qu'en augmentation par rapport à 2020, ces recettes restent encore inférieures à celles de 2019, exercice de référence.

Sur les différents postes, la situation se présente comme suit :

En Recettes

- La subvention pour charges de service public effectivement versée par l'Etat s'élève à 244,0 M€, conformément au budget initial.
- Sur l'exercice 2021, la redevance hydraulique (RH), qui a remplacé la taxe hydraulique depuis 2020, affiche un niveau d'encaissements de 126,2 M€, conforme aussi au budget initial. La RH est due par les organismes qui prélèvent ou rejettent de l'eau sur le domaine public fluvial.
- Les recettes propres sont en amélioration à 59,5 M€ contre 47,7 M€ prévus au budget initial : elles se composent notamment des redevances domaniales en augmentation (à 35,5 M€) et des recettes issues de péages (10,1 M€). Ces dernières sont meilleures que prévues au budget initial (à 9,7 M€), mais, comme évoqué supra, restent affectées par la crise sanitaire en restant en deçà du niveau de 2019 de 14,8 M€.
- Les recettes fléchées s'établissent à 261,9 M€ :
 - dont 197,6 M€ de financement de l'Etat au travers du soutien apporté par l'AFITF, notamment au titre de la convention de régénération et de modernisation du réseau (114 M€) et de la convention versée au titre du plan de relance (80 M€) exposées supra ;
 - dont 64,4 M€ d'autres financements comprenant notamment les ressources d'investissement issues de l'Union européenne et des collectivités territoriales au travers des CPER.

Dépenses :

Hors masse salariale d'un montant de 248,9 M€, les dépenses de VNF concernent principalement l'entretien, la modernisation et la régénération du réseau des voies navigables, que ce soit en fonctionnement (90,2 M€ en CP) ou en investissement qui atteint un niveau exceptionnel à 258,5 M€ en CP grâce aux crédits accrus.

Compte tenu du contexte et du niveau de crédits d'investissements dévolus à l'établissement en augmentation de plus de 100 M€ par rapport à 2020 (267,6 M€ contre 166,3 M€), le taux d'exécution d'investissements sur la régénération et la modernisation du réseau fluvial apparaît satisfaisant en se situant à 96 %*.

*correspondant à 258,4M€ en exécution rapportés à 269 M€ en budget initial.

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

	Réalisation 2020 (1)	Prévision 2021 (2)	Réalisation 2021
Emplois rémunérés par l'opérateur :	4 177	4 108	4 091
– sous plafond	4 155	4 078	4 069
– hors plafond	22	30	22
<i>dont contrats aidés</i>			
<i>dont apprentis</i>	22		22
Autres emplois en fonction dans l'opérateur :		1	1
– 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) La réalisation reprend la présentation du RAP 2020.

(2) La prévision fait référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2021.

La consommation d'ETPT sous plafond de l'année s'élève à 4 069, un nombre légèrement inférieur (-9) au plafond d'emploi prévu au budget, en raison notamment de difficultés rencontrées sur le recrutement de profils d'ingénieurs et au recours plus important que prévu à des contrats temporaires afin de couvrir des emplois saisonniers. Il correspond néanmoins à une exécution de 99,8 % du plafond d'emplois autorisé en LFI. L'opérateur a pleinement exécuté son schéma d'emploi à -99 ETP.