

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

BUDGET GÉNÉRAL
PROGRAMME 203
PROJETS ANNUELS DE PERFORMANCES
ANNEXE AU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR

2023

INFRASTRUCTURES ET
SERVICES DE
TRANSPORTS



PROGRAMME 203

Infrastructures et services de transports

MINISTRE CONCERNÉ : CHRISTOPHE BECHU, MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

Présentation stratégique du projet annuel de performances

Sandrine CHINZI

Directrice générale des infrastructures, des transports et des mobilités par intérim

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

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

Le programme 203 « Infrastructures et services de transport » est au cœur de la mise en œuvre de ces priorités d'action et de ces objectifs sur la mobilité tant les infrastructures et les services de transport routiers, ferroviaires, fluviaux, portuaires, maritimes et aéroportuaires, que sur la sécurité, la sûreté et la régulation des secteurs économiques concernés, à l'exception de la sécurité du transport maritime qui relève du programme « Affaires maritimes », et du secteur aérien qui fait l'objet du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ». Ce programme regroupe l'essentiel des moyens de l'État concourant à cette politique et bénéficie, notamment, des financements de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) sous forme de fonds de concours. Par ailleurs, les moyens du plan France Relance contribueront en 2023 à participer au financement des infrastructures en matière de transport, dans la poursuite des opérations engagées en 2021 et 2022. Dans ce cadre et conformément aux priorités définies par le Gouvernement, l'action du programme repose en 2023 principalement sur les axes suivants :

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

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

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

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

- La Société franco-italienne Tunnel euralpin Lyon-Turin (TELT), en charge de la réalisation puis de la gestion de la section transfrontalière de la liaison ferroviaire Lyon-Turin.

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

Maintenir et améliorer l'état des réseaux nationaux de transport

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

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

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

Cet équilibre entre performance financière et qualité de l'infrastructure ferroviaire se traduit dans les contrats de performance signés respectivement les 6 et 27 avril entre l'État et SNCF Réseau puis SNCF Gares & Connexions. Ces derniers consacrent en effet des niveaux d'investissements historiquement hauts – avec un montant proche de 2,9 Mds € par an consacrés à la régénération ferroviaire et plus d'1 Md € par an d'investissements dans les gares – tout en établissant une trajectoire ambitieuse d'amélioration de la performance financière du gestionnaire d'infrastructure, respectant les grands principes édictés lors de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire. Le bon respect de ces principes, tant d'un point de vue opérationnel que financier, est assuré par 38 indicateurs de performance définis dans les contrats -21 pour SNCF Réseau et 17 pour SNCF Gares & Connexions – lesquels concernent notamment la sécurité des circulations ferroviaires, la qualité de service proposés aux voyageurs et la performance économique des deux entités.

Les contrats de performance confortent par ailleurs l'engagement de l'État dans le secteur ferroviaire : ils intègrent ainsi un financement de 4,7 Mds € au titre du plan de relance, dont 4,05 Md€ sont octroyés directement à SNCF Réseau et 650 M€ alloués à des programmes spécifiques. Ces derniers se décomposent en 300 M€ qui seront employés à des investissements nécessaires au financement des lignes de desserte fine du territoire, 250 M€ qui seront dédiés aux infrastructures de fret ferroviaire, et 100 M€ à la relance des trains de nuit.

L'engagement de l'État intervient en parallèle d'une démarche globale d'amélioration de la productivité du groupe SNCF, dont la filiale SNCF Réseau s'est engagée à 1,5 Mds d'économies de productivité d'ici à 2026.

Dans le domaine fluvial, le contrat d'objectifs et de performance (COP) entre l'État et VNF signé le 30 avril 2021 par le ministre chargé des transports pour la période 2020-2029 traduit les objectifs de la loi d'orientation des mobilités en matière de régénération et de modernisation du réseau géré par VNF, renforcés par le plan de relance de l'économie à hauteur de 175 M€. Ainsi, le contrat intègre une trajectoire d'investissements en régénération et modernisation volontariste (215 M€ en 2023), avec un soutien fort de l'AFITF, permettant d'améliorer la sécurité hydraulique du réseau, la fiabilité de la navigation et la compétitivité du mode fluvial en priorité sur le réseau à grand gabarit.

Concernant le réseau routier national non concédé, la priorité à l'entretien du réseau existant reste clairement affirmée par le Gouvernement. Elle s'est traduite par un effort supplémentaire sur les crédits d'entretien et de régénération dès 2018 qui se poursuit en 2023. L'usage de ces crédits est optimisé pour préserver au mieux l'état du patrimoine en tenant compte des niveaux de trafic de chaque route et prévenir ainsi les risques en termes de perte de sécurité et de défaillance du réseau et des ouvrages.

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

La troisième priorité est l'optimisation de l'usage du réseau par la mise en œuvre de mesures de partage de la voirie dans les grandes zones urbaines avec le développement de voies réservées aux transports collectifs des mesures de régulation du trafic et d'information des usagers.

Enfin, le réseau routier national non concédé contribue à la décarbonation des transports en poursuivant le programme de mise en place d'installations de recharge pour véhicules électriques sur les aires de service, lancé par le plan de relance et en organisant la mutation du parc de véhicules utilisés pour les interventions en régie.

Optimiser les systèmes de transport et les réseaux existants

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

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

En particulier, l'État poursuivra ses investissements sur les lignes de desserte fine du territoire et accompagnera les régions pour en assurer la pérennité au travers des Contrats de plan État-Région. Les protocoles signés avec les Régions permettront également de recourir pour certaines lignes à de nouvelles modalités de gestion introduites par la Loi d'Orientation des Mobilités.

La résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires et les transports du quotidien restent des enjeux importants afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains. Dans cette perspective, SNCF Réseau a remis un schéma directeur des « Services express métropolitains » (SEM) au ministre chargé des transports. Les premières études permettant d'élaborer le programme des SEM ont été engagées grâce à un financement issu du plan de relance (30 M€ sur 2 ans).

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

Une convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET) sur la période 2022-2031 a été signée le 17 mars 2022. Il s'agit de la dernière convention passée de gré à gré, avant l'obligation de recourir, à partir du 25 décembre 2023, à des appels d'offres.

La convention ainsi négociée prévoit la mise en concurrence des différentes lignes de TET, pour une entrée en exploitation des nouveaux contrats échelonnée entre fin 2026 et fin 2029 pour les principales lignes.

Le résultat de la négociation a abouti à une convention équilibrée, sur le plan financier et dans ses mécanismes de préparation de l'ouverture à la concurrence.

L'État accélère par ailleurs la relance des trains de nuit. Le programme de rénovation de voitures de nuit lancé en 2019 s'est poursuivi en 2022 pour se terminer en 2023 (93 voitures sont concernées). Une enveloppe de 100 M€ de France Relance, aura ainsi permis de financer la remise en état de 93 voitures et d'adapter les installations d'accueil et de maintenance pour offrir un service de meilleure qualité aux usagers.

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

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

S'agissant du réseau routier national concédé, des opérations financées par les sociétés autoroutières, au titre de l'entretien normal ou d'une contractualisation spécifique avec l'État au travers des contrats de plan ou du plan de

relance autoroutier de 2015 ou du plan d'investissements autoroutiers de 2018, afin d'améliorer la capacité du réseau, doivent être mises en service en 2023.

En termes d'extension du réseau autoroutier concédé via l'attribution de nouvelles concessions, on pourra noter la mise en service de l'A355 (24 km) qui a eu lieu en décembre 2021 et la mise en service de l'A79 (88 km) anticipée pour la fin octobre 2022. Par ailleurs, le contrat de concession de l'A69 (54 km) a été signé en avril 2022 et la mise en service est attendue en août 2025.

Outre ces trois projets, la DGITM a engagé trois procédures d'appel d'offres pour la mise en concession respectivement de l'A412 (16.5 km, liaison Machilly-Thonon), l'A133-A134 (41,5 km, Contournement Est de Rouen) et l'A154-A120 (97 km). Les mises en services de ces futures autoroutes devraient s'échelonner à partir de 2027-2028.

Dans le domaine fluvial, au-delà des efforts sur le réseau, l'État continuera d'apporter son soutien aux projets de développement des ports fluviaux avec une priorité donnée aux actions ayant un caractère multimodal renforcé.

L'année 2023 marquera le début d'une nouvelle phase d'investissement pour les grands ports maritimes. Les grands ports maritimes vont mettre en œuvre une nouvelle programmation d'investissements liés aux orientations de leur projet stratégique, dont les derniers ont été adoptés en 2022. Les futurs investissements seront orientés vers les enjeux stratégiques des ports pour les prochaines années :

- Le développement de la compétitivité des ports pour répondre à l'objectif de la stratégie nationale portuaire de reconquête de parts de marché sur leurs concurrents européens ;
- Le renforcement des principaux axes portuaires et logistiques et leur intégration dans leur hinterland ;
- Le développement de la multimodalité ;
- La décarbonation des transports maritimes et la réduction de la pollution de l'air dans les villes ;
- L'accompagnement du développement des énergies renouvelables ;
- L'adaptation au changement climatique des infrastructures portuaires.

Le Gouvernement poursuit et amplifie sa politique de soutien au fret ferroviaire qui constitue un outil essentiel pour accélérer la décarbonation du secteur des transports et améliorer la compétitivité de notre économie. Une enveloppe complémentaire de 170 M€ pour le soutien à l'exploitation des services de fret ferroviaire et de transport combiné a été mise en place dans le cadre de la loi de finances 2021 et est reconduite pour 2022 à 2024. Ce soutien porte sur la prise en charge par l'État d'une partie complémentaire des péages dus par les opérateurs fret à SNCF Réseau, une aide à l'exploitation des services de wagons isolés initiée, une aide renforcée à l'exploitation des services de transport combiné et le financement d'aides au démarrage de nouveaux services.

Par ailleurs, la mobilisation des collectivités territoriales et de l'Union européenne, aux côtés de l'État, doit permettre la poursuite de la mise en œuvre du plan d'investissement spécifiquement dédié au secteur du fret ferroviaire et faciliter le financement de nombreux projets (installations terminales, lignes capillaires, voies de service...). 2022 est la première année pleine de mise en œuvre de la stratégie pour le développement du fret ferroviaire prévue par l'article 178 de LOM, approuvée par le décret 2022-399 du 18 mars 2022 qui a vocation à mettre en œuvre l'objectif du doublement de la part modale du fret ferroviaire inscrit dans la loi Climat et Résilience 2021-1104. Les actions engagées se poursuivront en 2023. L'État poursuivra la collaboration sur les autoroutes ferroviaires avec l'Italie et l'Espagne afin de pérenniser l'autoroute ferroviaire alpine et permettre l'essor de nouveaux services sur l'axe atlantique.

Concernant les transports urbains hors Île-de-France, les trois premiers appels à projets de transports collectifs en site propre (TCSP) ont représenté un engagement de l'État de 1,6 Md€, et ont permis la construction ou la mise en chantier de plus de 1 000 km de lignes. Les résultats du quatrième appel à projets traitant des TCSP et des pôles d'échanges multimodaux hors Île-de-France, pour la période 2021-2025 ont été annoncés le 6 octobre 2021. 162 projets bénéficieront de 900 M€ de subventions de l'État délivrées par l'AFIT France dont 450 M€ au titre du plan France Relance 2020-2022.

En Île-de-France, les enjeux concernent le désengorgement et l'amélioration du réseau de transports urbains existants. Les financements à mobiliser en 2023 doivent permettre de poursuivre la réalisation des opérations inscrites au volet mobilité du contrat de plan État-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et modifié par avenant le 16 février 2017 et le 4 mars 2021. En 2023, les principaux projets concernés seront le prolongement à l'est du tramway T1, le prolongement au sud du tramway T7, l'adaptation des infrastructures des RER B et D aux nouveaux matériels roulants. Les objectifs de mise en service des prolongements de la ligne 14 au sud à l'aéroport d'Orly et au nord à la gare de St Denis Pleyel restent maintenus à la mi 2024.

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

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

Le numérique reste un outil au service de la transition écologique pour optimiser les flux et l'organisation des transports de personnes et de marchandises vers les modes les moins émetteurs, tout en maîtrisant les effets rebonds induits par son usage (consommation d'énergie et de métaux accrue par exemple). L'ouverture large des données de transport ainsi que la précision du cadre s'appliquant aux services numériques multimodaux prévues par la LOM rendront possible le développement de nombreux services numériques innovants en termes d'information et de billettique.

La démarche France Mobilités promeut par ailleurs l'expérimentation et le déploiement de solutions innovantes répondant aux besoins de mobilité des territoires notamment par l'intermédiaire de la plateforme numérique France Mobilités et de ses offres de service. Afin d'encourager le déploiement et le passage à l'échelle de ces services innovants, en particulier dans les territoires ruraux et peu denses, la démarche apporte non seulement un soutien en ingénierie publique grâce aux 15 cellules régionales d'appui France Mobilités, regroupant le Cerema, l'Ademe, la Banque des Territoires et les services déconcentrés de l'État, mais également un soutien financier via les appels à projets TENMOD « France Mobilités - Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables » porté par l'ADEME, et « Avenir Montagne Mobilité » porté par l'ANCT.

Développer des solutions de mobilités durables et actives

Outre l'innovation, la démarche France Mobilités promeut le développement d'une mobilité du quotidien plus durable sur tous les territoires.

Parmi les actions labellisées France Mobilités figure le plan national pour le covoiturage du quotidien de 2019 qui vise à mobiliser les acteurs et les usagers dans l'objectif de tripler le nombre de trajets covoiturés d'ici 2024. Ce plan est organisé autour de 3 thématiques :

- Faciliter le développement de politiques en faveur du covoiturage par les collectivités locales. La LOM clarifie et renforce la compétence des AOM en matière de covoiturage : la start-up d'État « covoiturage.beta.gouv.fr » propose d'une part un registre de preuve de covoiturage et d'autre part un observatoire national du covoiturage au quotidien afin d'accompagner les territoires dans la mise en œuvre de politiques en faveur du covoiturage (distributions d'incitations financières, déploiement d'aires de covoiturage, voies réservées etc.). Un groupe de travail composé de la DGITM, du CGDD, du GART, de l'ADEME et du CEREMA afin d'observer l'évolution des pratiques et d'évaluer l'impact des mesures mises en œuvre.
- Encourager les employeurs publics et privés à prendre en charge les frais de déplacement domicile-travail en covoiturage au travers du Forfait mobilités durables (FMD).
- Faciliter la circulation des véhicules utilisés en covoiturage : l'autorisation du covoiturage sur des voies normalement réservées aux bus et aux taxis est en cours d'expérimentation, l'objectif étant d'apporter aux usagers ayant recours au covoiturage un avantage en matière de conditions de trafic, de durée de leurs trajets et de confort de conduite.

Dans le cadre de la stratégie nationale sobriété, un second plan national pour le covoiturage est en cours d'élaboration. Ce plan dont les mesures sont en cours d'arbitrage prend acte des résultats issus du premier plan covoiturage et porte plusieurs axes d'accélération. Les axes proposés s'articulent autour du renforcement :

- Du signal politique au travers d'un plan de communication mobilisant l'ensemble de l'écosystème
- Des incitations financières directes au partage de véhicule par les conducteurs (fiches standardisées CEE),
- Des incitations versées par les employeurs au travers du forfait mobilité durable,
- Des expérimentations de voies réservées
- De la dynamique d'open data et d'échanges de pratiques engagées au travers de l'observatoire national du covoiturage.

Le plan vélo et mobilités actives se poursuit activement avec pour objectif de passer de 2,7 % à 9 % la part du vélo dans les déplacements en 2024. Le plan repose sur 4 axes visant à répondre aux freins identifiés et aux attentes des Français : la sécurité (aménagement cyclables), la sûreté, l'incitation des usagers à utiliser leur vélo et le développement d'une culture vélo. L'État assure le cofinancement des infrastructures cyclables aux côtés des collectivités locales avec un budget de 350 M€ sur 7 ans programmé par l'AFITF conformément à la LOM. Ce budget est consacré principalement à la réalisation d'itinéraires cyclables continus qui améliorent la sécurité et la qualité des trajets des cyclistes et a déjà fait l'objet de cinq appels à projet dotés de 365 M€, dont 100 M€ en provenance du plan France relance. Par ailleurs, 45 M€ du plan France relance ont été redéployés pour soutenir la réalisation de stationnement sécurisé pour vélo en gare.

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

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

D'une façon générale, les services du ministère sont fortement mobilisés pour accompagner les acteurs professionnels dans ces évolutions structurelles majeures, notamment à travers l'animation de travaux prospectifs sur l'évolution du parc de véhicules et de définition des mesures opérationnelles d'accompagnement nécessaires à la levée des freins à la décarbonation du secteur dans toutes ses composantes (véhicules lourds et légers à usage professionnel, transport public particulier de personnes). L'année 2023 verra également des travaux de mise en œuvre du programme d'engagements volontaires pour l'environnement (EVE 2), mis en place par la DGITM, la DGEC et l'ADEME et, avec les organisations professionnelles du secteur du transport routier, adopté en 2021 et engagé en 2022. Il promeut la poursuite d'une démarche intégrée visant à développer la cohérence et la synergie des différents dispositifs d'engagements volontaires des acteurs de la chaîne logistique et du transport.

Les discussions relatives aux volets « social » et « accès au marché et à la profession » du « Paquet mobilité I » en matière de transport routier ont abouti à de nouvelles mesures qui offrent des perspectives d'une concurrence économique plus équilibrée et de meilleures conditions de travail pour les conducteurs. Ces dispositions sont entrées en vigueur en août 2020 pour ce qui concerne le volet social (temps de conduite et de repos des conducteurs), les autres mesures qui concernent l'accès à la profession de transporteur public par route et l'accès au marché des services de transport sont entrées en vigueur au cours de l'année 2022. Une adaptation des outils de contrôle et des systèmes d'information a été engagée pour mettre en œuvre ces réformes et se poursuivra tout au long de l'année 2023.

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

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

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 : Pourcentage de trains supprimés

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

Objectifs et indicateurs de performance

OBJECTIF

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

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

1.1 Intérêt socio-économique des opérations

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

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

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

INDICATEUR

1.1 – Intérêt socio-économique des opérations

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Intérêt socio-économique des opérations ferroviaires, fluviales et portuaires	€/€ public investi	1,0	0,2	0,9	> 1	>1	>1
Intérêt socio-économique des opérations routières	€/€ public investi	3,3	2,2	Non connu	>3	>2,6	>2,6

Précisions méthodologiques

Les opérations retenues sont celles qui bénéficient d'un calcul d'intérêt socio-économique au plus près de la décision de lancement de la réalisation et non plus à la mise en service des infrastructures. Seules seront retenues, les opérations dont le montant est supérieur à 20 M€.

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

Champ : opérations de développement ferroviaires, fluviales et portuaires d'un montant supérieur à 20 M€ pour lesquelles le bénéfice socio-économique (1) doit être calculé réglementairement (lorsqu'il y a DUP notamment).

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

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

1.1.2 Intérêt socio-économique des opérations routières

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

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

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

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

La valeur de l'indicateur correspond à la valeur médiane (3) des bénéfices socio-économiques actualisés rapportés aux montants d'investissement. Ce calcul permet de tenir compte des opérations de faible montant dont la contribution à la valeur moyenne serait faible.

(1) Depuis le 01/10/2014, le calcul se conforme à la nouvelle instruction-cadre du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transports, en s'appuyant sur la notion de bénéfice socio-économique actualisé qui se calcule comme la différence entre les avantages et les coûts de toute nature qui sont induits par l'opération et calculés par rapport à la situation de référence (le calcul est fait en monnaie constante mais les flux positifs et négatifs sont actualisés).

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

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

JUSTIFICATION DES CIBLES

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

La cible actualisée à horizon 2023 est de >1 €/€ public investi.

La liste des opérations ferroviaires rentrant dans le périmètre de cet indicateur de 2020 à 2023 est la suivante :

Année de signature de la convention	Intitulé du projet ou programme d'opération participant au calcul de l'indicateur	Montant (M€) (1)	Conditions économiques	Taux d'actualisation	Valeur actualisée nette par euro public investi (en M€) (2)	Montant investi valorisé (en M€) (1) * (2)
Réalisation 2020	Développement des terminaux à conteneur au GPM du Havre	154,5	01/07/18	4,5%	3,29	509,0
	SNCF Réseau – Remise à niveau Lourches Valenciennes	29,0	01/07/16	4,5%	-6,47	-188,0
	SNCF Réseau – Régénération voie Angoulême-Saintes	27,0	01/01/17	4,5%	-1,01	-27,0
	SNCF Réseau – Modernisation de la ligne des Horloges	50,0	01/01/17	4,5%	-0,74	-37,0
	Total 2020	260,5			1,0	257,0
Réalisation 2021	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
2022 (prévision)	Création d'une 4 ^e me voie entre Strasbourg et Vendenheim	94,0	01/02/2014	4,5%	0,62	58,3
	Contournement ferroviaire de Donges	141,0	01/02/2014	4,5%	-0,91	-128,3
	Régénération partielle Dourdan-La Membrolle	48	01/02/2014	4,5%	6,8	323,0
	Total 2022	282,49			0,9	252,98
2022 (prévision actualisée)	Création d'une 4 ^e me voie entre Strasbourg et Vendenheim	94,0	01/02/2014	4,5%	0,62	58,3
	Contournement ferroviaire de Donges	141,0	01/02/2014	4,5%	-1,30	-183,3
	Régénération partielle Dourdan-La Membrolle	48	01/02/2014	4,5%	6,80	323,0
	Noeud Ferroviaire Lyonnais Voie L- Lyon Part-Dieu	84,1	01/02/2014	4,5%	6,80	571,9
	T13 Phase 1	129,8	01/02/2014	4,5%	-0,26	-33,8
	Paris-Troyes IDF (Phase 1)	150,5	01/02/2014	4,5%	0,40	60,2
	Massy-Valenton secteur Est	107,8	01/02/2014	4,5%	1,02	109,9
Total 2022	754,72			1,2	906,30	
2023 (prévision)	T12 Massy-Evry Phase 1 (1,1)	179,0	01/02/2014	4,5%	-0,52	-98,1
	Total 2023	179,00			-0,5	-98,08

(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.

Dans le domaine ferroviaire, au titre de la prévision 2022 actualisée, trois nouveaux projets ont été ajoutés par rapport à la prévision 2022 initiale : T13 Phase 1, Paris-Troyes IDF Phase 1, Massy-Valenton secteur Est. La cible 2022 du PAP 2022 (>0,9) devrait être atteinte pour cette année (prévision actualisée d'1,2). Pour 2023, une seule opération est prévue dans le cadre de ce PAP. Il n'est pas prévu à ce stade que la cible 2023 soit atteinte (-0,5 pour une cible de >1).

Dans le domaine fluvial, après examen des projets conventionnés en 2022, il n'y a aucune opération d'un montant supérieur à 20 M€ pour laquelle le bénéfice socio-économique doit être calculé réglementairement.

Dans le domaine portuaire, aucune opération n'est répertoriée en 2022 pour cet indicateur. En 2023, il est prévu que l'État finance les premiers travaux de l'opération CAP 2020 au GPM Dunkerque. Le taux de croissance moyen annuel des trafics du port est estimé à 3,6 % sur la période 2020-2035. Le projet CAP 2020 répond à cette augmentation de trafic conteneur avec la création de nouveaux terminaux portuaires accessibles aux plus grands navires actuels comprenant des quais de 2 000 m de long offrant 18 m de tirant d'eau, équipés pour recevoir les portiques de manutention adaptés.

Le montant total du projet a été réévalué en juin 2022 à 400 M€ en raison de l'augmentation conjoncturelle de l'inflation à 5,5 % par an. La part apportée par le programme 203 au projet représente 17,5 % soit 70 M€. Le taux de rentabilité financière est légèrement inférieur à 4,42 % à 49 ans. La valeur actuelle nette (VAN) socio-économique est évaluée à 18,38 M€ sur 2022-2070 en considérant un taux d'actualisation de 5,5 % par an selon les hypothèses de l'étude de juin 2022. Compte tenu du montant de la participation publique (108,8 M€), la VAN par euro public investi est de 0,17 (18,38/108,8). Sur un périmètre réduit à cette opération, il n'est pas prévu à ce stade que la cible 2023 soit atteinte (0,17 pour une cible de >1).

Année de signature de la convention	Intitulé du projet ou programme d'opération participant au calcul de l'indicateur	Montant (M€) (1)	Conditions économiques	Taux d'actualisation	Valeur actuelle nette par euro public investi (en €) (2)	Montant investi valorisé en euro (en €) (1)*(2)
2023	CAP 2020 au GPM de Dunkerque	400	2022	5,5 %	0,170	67,9

(1) Montant de l'investissement estimé au stade de l'évaluation socio-économique (dont 108,8 M€ de participation publique)..

(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

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

La liste des opérations routières entrant dans le périmètre de cet indicateur de 2020 à 2023 est la suivante :

Version consolidée PAP 2023+ RAP 2022							
Année	Dpt	voie	Libellé opération	Coût total de l'opération (en M€) (1)	Bénéfice actualisé (en M€)	Investissement (en M€) (2)	Bénéfice actualisé par euro investi (en €)
2020 (réalisation)	33	RN250 /A660	RN25 /A660 : Déserte du bassin d'Arcachon	48,1	2390,0	51,8	46,2
	22	RN164	RN164 - mise à 2x2 voies sur le secteur de Merdignac Est	30,0	98,0	28,0	3,3
	78	RN10	RN10 - requalification à 2x2 voies	96,0	14,0	107,7	0,1
	TOTAL					2474,0	187,5
2021 (réalisation)	22	RN164	Opération d'aménagement à 2x2 voies de la RN164 à Plémet	40,0	57,3	22,9	2,5
	81	RN88	Sécurisation de la RN 88 entre le giratoire de l'Arquipèyre et le giratoire de l'Hermet à Lescur d'Albigois	21,0	68,3	12,7	5,4
	93	A86	Aménagement du système d'échangeurs de Peyrel (A86) et de Porte de Paris (A1)	95,0	100,8	102,6	1,0
	38	A480	A480 - Echangeur du Rondeau	84,0	684,0	320,0	2,1
	26	RN7	Carrefour des Couleures	27,0	65,0	29,9	2,2
	59	RN2	Contournement d'Avesnes sur Helpe	67,5	219,6	229,3	1,0
TOTAL				334,5	1195,0	717,4	2,2
2022 (prévision)	Non calculable (pas d'opération nouvelle initiée en travaux et correspondant aux critères de l'indicateur)						
2022 (prévision actualisée)	Non calculable (pas d'opération nouvelle initiée en travaux et correspondant aux critères de l'indicateur)						
2023 (prévision)	47	RN21	RN21 La Croix Blanche - Monbaïlen	36,0	91,0	34,0	2,7
	66	RN116	RN116 2x2 voies l'île sur Têt - Prades Section Prades - Vinça - Déviation de Marquixanes	32,0	125,0	31,4	4,0
	86	RN147	RN147 - Déviation de Lussac les Châteaux	143,0	56,7	129,7	0,4
	93	RN102	Liaison A75 - Brioude	75,0	36,3	24,4	1,5
	32	RN124	RN124 Mise à 2x2 voies section G mont - L'Isle Jourdain	100,0	34,0	103,0	0,3
TOTAL				386,0	343,0	322,5	1,5

(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.

Concernant 2022, et comme prévu l'an dernier, aucune opération d'un montant supérieur à 20 M€ pour lesquelles le bénéfice socio-économique doit être réglementairement calculé n'aura été initiée en travaux au cours de l'année.

Pour 2023, 5 opérations entrent dans le calcul de l'indicateur et ont donc fait l'objet d'affectation d'AE en 2022 pour une nouvelle phase de travaux. Les B/I de ces opérations sont très contrastés (de 0,3 €/€ à 4 €/€) et reflètent l'hétérogénéité des opérations routières de cette fin de génération de CPER. Il n'est donc pas prévu d'atteindre la cible 2023 à ce stade (1,5 €/€ pour une cible à >3 €/€).

Cette très grande variabilité (illustrée dans le tableau ci-dessous) des valeurs de B/I est intrinsèquement liée à la nature même des opérations (déviation, élargissement...) et à leur environnement (trafics attendus en lien avec un contexte urbain/rural et local/de transit, contraintes de construction...).

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Valeur du B/I annoncée	1,6	2,1	2,5	2,8	3,3	2,2	NC	1,5

Même si la cible 2023 a été fixée à 3, on voit donc que la valeur attendue aux environs de 1,5 reste conforme aux chiffres passés et compris dans la fourchette [1,5 ; 2,5] qui est classiquement retenue pour des opérations routières normalisées.

OBJECTIF

2 – Améliorer la qualité des infrastructures de transports

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

Deux indicateurs sont utilisés :

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

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

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

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

2.2 État des réseaux routier, ferroviaire et fluvial

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

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

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

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

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

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

INDICATEUR

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

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Coût kilométrique moyen des opérations de régénération	k€ courants par km	1738	1709	1704	<1612	<1635	<1656
Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien	k€ courants par km	54,97	55,75	57,01	<59,3	<58,75	<58,2

Précisions méthodologiques

Source des données : SNCF Réseau

2.1.1 Coût kilométrique moyen des opérations de régénération

Cet indicateur est calculé en rapportant le coût total des opérations de régénération des voies au nombre de kilomètres de voies régénérées. Il n'intègre pas à ce stade les renouvellements de voies sur les lignes à grande vitesse, ni ceux des appareils de voies (aiguillages), dont le coût n'est pas comparable au coût moyen des travaux de renouvellement des voies.

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

Le calcul de ce coût (dont l'unité est nommée GOPEQ pour « grande opération programmée équivalent ») pour une année donnée, intègre l'ensemble des opérations dont la majorité des travaux se sont déroulés au cours de l'année donnée. Le coût du GOPEQ d'une année peut donc comprendre des dépenses pluriannuelles. Il ne sera, à ce titre, stabilisé définitivement que deux à trois années après l'année considérée.

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

C'est dans ce contexte que les résultats pour les années 2020 à 2022 ont été mis à jour (cf. nouvelles données dans « Justification des prévisions et de la cible »).

2.1.2 Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien

Cet indicateur est construit à partir des données issues des systèmes de gestion de SNCF Réseau.

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

JUSTIFICATION DES CIBLES

2.1.1 Coût kilométrique moyen des opérations de régénération

Les données sont dorénavant présentées sur les UIC 2 à 6 (y compris l'IDF) et en k€ constants 2020 conformément aux objectifs figurant dans le contrat de performance signé avec l'État le 6 avril 2022.

La prévision initiale 2022 (1 682 k€) correspondait à l'objectif fixé dans le contrat de performance. La cible PAP 2022 prévue est de 1 704 k€.

La prévision actualisée 2022 (1 598 k€) est en amélioration par rapport à l'objectif fixé au contrat de performance et par rapport à la cible PAP 2022.

L'année 2020, lors de laquelle les opérations de régénération ont été très perturbées par la crise sanitaire COVID19, avait marqué un point haut pour le coût du GOPEQ UIC 2 à 6 national. Depuis 2020, la tendance est à l'amélioration, résultat du plan de performance de la régénération industrielle menée par SNCF Réseau. Cette amélioration se confirme par un coût prévisionnel 2023 qui reste inférieur au coût provisoire 2022.

Le pourcentage de réalisation de la régénération industrielle s'est ainsi nettement amélioré en ce début d'année 2022 par rapport à 2021. Il est en effet passé de 90,8 % en ce qui concerne la réalisation des suites rapides voie à fin décembre 2021, à 96 % à fin juin 2022.

Les inducteurs du coût GOPEQ sont les capacités travaux et la bonne tenue de la production réalisée. Pour tenir le coût GOPEQ prévu, il est essentiel que la production soit réalisée dans le programme prévu.

L'inflation affecte cet indicateur via les marchés de travaux et le coût des fournitures pour les chantiers de renouvellement de la voie. En 2022, compte tenu des conditions d'indices de révision des marchés de travaux et des fournitures, l'impact inflation sur le GOPEQ serait de l'ordre de 3 %

En 2023, les clauses de révision de prix des marchés de travaux devraient amener une majoration du coût global GOPEQ.

2.1.2 Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien

Les données sont dorénavant présentées en k€ constants 2020, conformément aux objectifs figurant dans le contrat de performance signé avec l'État le 6 avril 2022.

La prévision actualisée 2022 (54,5 k€) intègre les coûts d'entretien retenus au budget 2022 de SNCF Réseau. Elle est légèrement inférieure à la cible du PAP 2022 (57,01 k€).

La prévision 2023 (56,3 k€) est une estimation en cours qui n'intègre pas encore les hypothèses du budget 2023 de SNCF Réseau, celles-ci étant établies à l'automne 2022. De plus, compte tenu du contexte actuel, les hypothèses d'inflation pour 2023 sont encore très incertaines et non stabilisées. Elle serait à ce stade inférieure à la cible 2023 (59,3 k€).

Les inducteurs de coûts pour l'indicateur sont multiples. Les volumes réalisés (consistance et km de voies entretenus) et les ressources utilisées (MO, matières, engins, externalisation) sont les principaux inducteurs de l'évolution des coûts d'entretien au km. Il convient de préciser que les coûts d'entretien évoluent en fonction du volume de régénération réalisé sur les années précédentes.

L'indicateur est directement soumis à l'inflation tant sur le taux horaire (révision des salaires et hausse des coût supports) que sur la matière et l'externalisation.

INDICATEUR

2.2 – État des réseaux routier, ferroviaire et fluvial

(du point de vue de l'usager)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Etat des structures de chaussées sur le réseau routier national non concédé : proportion des chaussées nécessitant un entretien de surface ou de structure (D à I)	%	48,9	45,9	50	45	45	45
dont proportion des chaussées nécessitant un entretien structurel (G à I)	%	18,64	19,4	20,5	18	18	18
État des ouvrages d'art sur le réseau routier non concédé	%	88,6	87,3	86,5	>84	>84	>84
État des voies du réseau ferré national	mm	0,96	0,85	1,02	<1,02	<1,02	<1,02
Taux de disponibilité du réseau fluvial principal	%	94,87	97,91	98,0	98,0	98,0	98,0

Précisions méthodologiques

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

Champ : réseau routier national non concédé.

Sources des données : données patrimoniales recueillies dans l'outil national ISIDOR qui agrège les données de la connaissance du patrimoine du réseau routier national. Relevés réalisés dans le cadre de la démarche IQRN3D à partir des véhicules aigles 3D et du procédé LCMS – usage d'un laser balayant la chaussée par tronçons très fins (de l'ordre du centimètre), qui apporte une quantité d'information plus importante que les images photos utilisées auparavant.

Un nouvel outil d'auscultation IQRN a été développé au cours de l'année 2018. A l'aide de ce nouvel outil, une nouvelle méthode permettant de déterminer un nouvel indicateur plus précis de qualité de service des chaussées est mise en place. Grâce à ce nouvel outil, les données relevées annuellement concernent quasiment l'ensemble du réseau routier national non concédé et pas uniquement un tiers comme c'était le cas jusqu'à présent.

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

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

- A Zone saine
- B Entretien ponctuel léger
- C Entretien ponctuel lourd
- D Préventif léger
- E Préventif classique
- F Préventif lourd
- G Réhabilitation niveau 1
- H Réhabilitation niveau 2
- I Réhabilitation à déterminer

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

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

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

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

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

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

Champ : réseau routier national non concédé.

Sources des données : système d'information image qualité des ouvrages d'art (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) » 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 sur 3 années glissantes des tiers relevés chaque année.

L'indicateur sur les ouvrages d'art est depuis 2017 un indicateur consolidé calculé en fonction des 3 années glissantes N-1, N-2 et N-3.

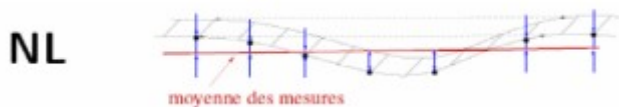
Si cette donnée n'est pas disponible pour un ouvrage sur les trois dernières années il est possible à titre exceptionnel de prendre une donnée datant de 4 ans.

2.2.3 État des voies du réseau ferré national

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

Sources des données : SNCF-réseau.

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



2.2.4 Taux de disponibilité du réseau fluvial principal

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

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

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

JUSTIFICATION DES CIBLES

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

Les prévisions de l'indicateur 2022 sur ses deux volets (46 % des chaussées sur le réseau routier non concédé nécessitant un entretien de surface et de structure et 20 % des chaussées nécessitant un entretien structurel) sont réajustées à partir de la réalisation 2021 et de la rigueur des hivers précédents. Les données de la campagne 2021 nécessaires au calcul de l'indicateur 2022 sont en attente de fourniture par le CEREMA. Les prévisions tiennent compte de la cinétique de dégradation et des niveaux de budget d'entretien des chaussées.

Pour 2022, les cibles du PAP pour les deux volets de cet indicateur étaient respectivement de 50 % et 20,5 %. Sous réserve des données CEREMA les cibles seraient donc atteintes.

Les prévisions 2023 sur la base de dépenses d'entretien des chaussées proche de 300 M€ et d'une rigueur hivernale courante seraient entre 45 et 47 % pour la proportion de chaussée nécessitant un entretien et entre 20 et 22 % pour la proportion de chaussées nécessitant un entretien de structure.

Ainsi, les cibles 2023 (respectivement 45 % et 18 %) semblent atteignables sur la premier volet de cet indicateur et semble plus difficile à atteindre sur le second volet.

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

L'indicateur sur l'état des ouvrages d'art qui reflète la « proportion d'ouvrage en bon état structurel » s'est dégradé à 87,3 % en 2021 contre 88,6 % en 2020 traduisant la poursuite de la dégradation des ouvrages malgré les efforts entrepris ces dernières années. La prévision actualisée 2022 est estimée à 85,9 % et poursuit cette tendance. La cible du PAP 2022, de valeur proche (86,5 %), ne serait toutefois pas atteinte.

Compte tenu du vieillissement du patrimoine, l'indicateur devrait continuer de baisser en 2023 d'environ 0,7 points pour atteindre 85,2 %. C'est en sens que la cible 2023 prévue est de >84 %.

2.2.3 État des voies du réseau ferré national

La prévision 2022 actualisée (1,02 mm) reste inchangée par rapport à la cible PAP 2022 et la prévision 2023 reste dans la continuité de 2022.

Il s'agit d'une prévision conservatrice au regard des données réelles constatées en 2020 et en 2021.

SNCF Réseau travaille actuellement sur la refonte du mode de calcul des indicateurs pour prendre en compte la mise en œuvre des évolutions de la politique de surveillance (nouveau périmètre de mesure, nouvel outil, etc...). Cette refonte de l'indicateur devrait être présentée d'ici à la fin de l'année 2022.

La crise sanitaire a entraîné une baisse de trafic sur le réseau ce qui a eu pour conséquence de limiter le taux de dégradation des infrastructures. Les opérations de maintenance courante de la voie ont été assurées en général en respectant les dispositions des référentiels, ou dans certaines situations des dispositions spécifiques.

2.2.4 Taux de disponibilité du réseau fluvial principal

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

Pour 2022, la prévision du taux de disponibilité est estimée entre 97,7 % et 98,1 % pour une cible PAP 2022 à 98 % qui serait donc atteinte ou quasi-atteinte. Le déficit des réserves en eau constaté (celles-ci sont inférieures de 16 points au 01/06/2022 par rapport à 2021 à la même période) risque toutefois de s'accroître durant l'été, ce qui peut entraîner des limitations voire des interruptions de navigation sur certaines parties du réseau. Par ailleurs, des fortes poussées orageuses durant l'été ne sont pas à exclure ou de fortes précipitations à l'automne pouvant provoquer localement des phénomènes de crues impactant le réseau.

Pour 2023, la tendance reste identique, avec une cible à 98 %, difficile à quantifier plus précisément, du fait de l'accroissement de l'instabilité climatique.

OBJECTIF mission

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

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

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

3.1 Part modale des transports non routiers

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

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

3.2 Part de marché des grands ports maritimes

Dans un contexte de forte concurrence entre les principaux ports européens, la capacité des grands ports maritimes de la métropole à consolider et à développer leurs parts de marché est fondamentale pour l'économie nationale, les échanges extérieurs de la France et la création d'emplois. Au-delà de l'activité portuaire proprement dite, le volume des trafics portuaires a un impact direct sur les choix des modes de transport ainsi que sur le positionnement des

zones logistiques et de redistribution, et inversement. Ceci est particulièrement le cas pour les marchandises à forte valeur ajoutée, dont le trafic conteneurisé est l'un des segments les plus dynamiques et concurrentiels.

3.3 Contrôle des transports routiers

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

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

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

INDICATEUR mission

3.1 – Part modale des transports non routiers

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Part modale des transports collectifs dans l'ensemble des transports intérieurs terrestres de voyageurs	%	13,8	17,8 (estimation)	17,8	>18,5	>19,2	>19,9
Part modale du transport ferroviaire dans le transport intérieur terrestre de marchandises	%	9,6	9,5 (estimation)	9,5	>10	>10,5	>11
Part modale du transport fluvial dans le transport intérieur terrestre de marchandises	%	2	2,1 (estimation)	2,1	>2,2	>2,3	>2,3
Part modale du vélo dans les trajets domicile-travail	%	2,9	Non connu	4,2	>4,6	>5	>5,5

Précisions méthodologiques

Sources des données :

Pour l'évaluation de la part modale du vélo dans les trajets domicile-travail, les données reposent sur l'enquête annuelle de recensement de la population de l'INSEE dont le résultat est publié dans le Bilan annuel des transports.

Pour l'année 2021, le recensement n'a pas eu lieu en raison de la crise sanitaire, la donnée de réalisation ne sera donc pas disponible.

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

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

Révision des données : Le Bilan annuel des transports de 2021 n'est pas encore publié, les données restent des estimations pour 2021.

Indicateurs	Réalisation 2020	Réalisation 2020	Réalisation 2020	Réalisation 2020	Réalisation 2021	Réalisation 2021
	RAP 2020	PAP 2022	RAP 2021	PAP 2023	RAP 2021	PAP 2023
Part modale des transports collectifs dans l'ensemble des transports intérieurs terrestres de voyageurs	15,1 (estimation)	15,4 (estimation)	13,8	13,8	17,8 (estimation)	17,8 (estimation)
Part modale du transport ferroviaire dans le transport intérieur terrestre de marchandises	7,9 (estimation)	8,7 (estimation)	9,6	9,6	9,5 (estimation)	9,5 (estimation)
Part modale du transport fluvial dans le transport intérieur terrestre de marchandises	1,9 (estimation)	1,9 (estimation)	2,0	2,0	2,1 (estimation)	2,1 (estimation)
Part modale du vélo dans les trajets domicile-travail	3,3 (estimation)	2,8 (estimation)	2,9	2,9	Non connu	Non connu (donnée absente)





JUSTIFICATION DES CIBLES

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

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

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

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

Le transport intérieur de voyageurs (hors aérien) exprimé en voyageurs-kilomètres fait finalement apparaître une part modale des transports collectifs de voyageurs de 13,8 % en 2020 au lieu de 17,8 % en 2019.

En effet, fortement impacté par la crise sanitaire en 2020, le transport intérieur (en voyageurs-kilomètres) de voyageurs décroît de 23,5 %. Cette diminution est principalement due au transport ferré qui décroît de 43 %, en raison des baisses d'activité durant les confinements successifs. Le transport collectif routier et celui en véhicules particuliers sont également en décroissance (respectivement -36,9 % et -19,2 %).

Pour l'année 2021, dans l'optique d'un retour progressif à la normale dans la deuxième moitié de l'année, la part modale pourrait atteindre une valeur intermédiaire de 16,6 % en 2021, pour retrouver son niveau d'avant-crise en 2022 soit 17,8 %. Ce niveau retrouvé, la dynamique de croissance pré-crise sanitaire devrait reprendre, pour permettre une part modale de 18,5 % en 2023 qui correspond à la cible.

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

Au total, le transport de marchandises décroît en 2020 de 4,3 %.

Affectés par la crise sanitaire, les trafics du mode ferroviaire et du mode fluvial connaissent des baisses significatives (respectivement -7,8 % et -11,4 %).

En matière de parts modales, en prenant en compte la baisse relative plus forte que l'ensemble du trafic de marchandises, la part modale du fret fluvial se situe à 2 % tandis que celle du fret ferroviaire s'établit à 9,6 %.

En 2022 puis 2023, dans le prolongement du dynamisme observé sur ces deux modes avant 2020, leurs parts modales devraient continuer à croître (cibles 2023 fixées respectivement à 2,2 % et 10 %).

3.1.4 Part modale du vélo dans les trajets domicile-travail

En 2020, la part des actifs qui se rendent à leur travail en vélo est en augmentation (2,9 % contre 2,4 % en 2019).

Néanmoins, la valeur calculée pour 2020 date d'avant le confinement et ne prend pas en compte l'effet de croissance forte du vélo à partir de mai 2020. De fait, la pratique du vélo est sur une tendance positive, notamment avec le plan vélo et mobilités actives, et a été positivement impactée par la crise sanitaire.

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

La part modale vélo sur le domicile-travail n'est pas connue pour 2021, faute d'enquête de recensement pour cause de crise sanitaire. Néanmoins, la pratique du vélo s'est développée dans ce contexte de crise et de mobilisation de l'État

et des collectivités pour aménagements d'itinéraires cyclables sécurisés. Les cibles prévues en 2022 et 2023 sont respectivement de 4,6 et 5 %.

INDICATEUR

3.2 – Part de marché des grands ports maritimes

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
% du trafic total	%	11,9	11,9	12,1	12	12	12
% du trafic conteneurisé	%	5,6	6,7	5,6	7	7,3	7,5

Précisions méthodologiques

Sources

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

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

– Depuis le PAP 2018, à cette nouvelle liste est ajouté le port de Sines (Portugal) sur l'axe Atlantique compte tenu de la hausse constante et importante de son trafic. La liste de référence comprend désormais vingt-cinq ports étrangers. Malgré l'ajout du port de Sines, les valeurs 2016 et 2017 restent identiques.

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

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

Méthodologie

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

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

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

JUSTIFICATION DES CIBLES

1. Parts de marché 2021 réalisés

a) Trafic total

La part de marché définitive des Grands Ports Maritimes (GPM) pour 2021 s'établit à 11,9 % du trafic total des 27 ports européens de référence, soit le même niveau qu'en 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, lié notamment à 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 %.

b) Trafics conteneurisés

En revanche pour le second indicateur, la part de marché définitive des trafics conteneurisés des 6 GPM métropolitains a fortement augmenté pour s'établir de 6,7 % (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. En dépit d'un contexte logistique perturbé dû à la forte reprise de l'activité économique mondiale, les 6 GPM métropolitains 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 et en maintenant un bon niveau de fluidité du passage portuaire.

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.

2. Prévisions 2022-2023

a) Trafic total

Les trafics réalisés dans les grands ports maritimes au cours du 1^{er} semestre 2022 sont soit stables ou en croissance (+5 % pour HAROPA port comparé au 1^{er} semestre 2021). Cependant, le contexte économique mondial, caractérisé par la crise énergétique et les autres impacts de la guerre en Ukraine (tensions sur matières premières, inflation) conduit à des prévisions prudentes concernant la croissance des trafics totaux pour 2022 et 2023. De surcroît, dans ses prévisions d'été, la Commission européenne prévoit un taux de croissance du PIB des États membres en 2023 en repli par rapport à 2022. Ainsi, la prévision 2022 actualisée pour le trafic total des GPM resterait identique à la prévision précédente, soit 12,1 % de part de marché pour 2022 et 2023. Le cible 2023 est fixée à 12 %.

b) Trafics conteneurisés

La hausse du trafic des conteneurs observée au 1^{er} semestre 2022 devrait se poursuivre dans les ports français. La prévision actualisée en 2022 pour les trafics conteneurisés dans les 6 GPM métropolitains serait en hausse à 6,8 % pour 2022, par rapport à une prévision de 5,6 % dans le PAP 2022, et serait très proche de la cible de 7 % de parts de marché pour 2023.

INDICATEUR

3.3 – Contrôle des transports routiers

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Intensité des contrôles des entreprises du transport routier de marchandises	%	2	1,5	9	9	9	9
Nombre de véhicules de transport routier de marchandises et de voyageurs en infraction rapporté au nombre de véhicules contrôlés en bord de route	%	23	24,2	19	19	19	19

Précisions méthodologiques

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

3.3.1 Intensité des contrôles des entreprises de transport routier de marchandise

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

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

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

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

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

JUSTIFICATION DES CIBLES

3.3.1 Intensité des contrôles des entreprises de transport routier de marchandise

Au regard de la cible d'entreprises françaises à contrôler fixée initialement à 9 % pour 2022, la prévision de réalisation est ramenée à 6 %. Cette baisse résulte de la reprise progressive des contrôles qui se poursuit sur 2022 dans le contexte de crise sanitaire, impliquant, d'une part, de tenir compte des mesures de prévention, notamment sur le début de l'année, qui allongent les procédures, d'autre part, de la situation de fragilité de certaines entreprises avec la mise en place de mesures d'accompagnement. Pour autant, la reprise de ces contrôles est bien engagée avec l'objectif d'atteindre à court terme le niveau antérieur à la crise sanitaire.

Le contrôle en entreprise fait partie des obligations européennes qui sont réparties entre le ministère chargé du travail et le ministère chargé des transports, chacun assurant la moitié des obligations françaises en matière de contrôle des journées de travail des conducteurs du transport routier afin d'établir le rapport biennal à la Commission européenne relatif à l'application de la réglementation sociale européenne. Les deux ministères, s'agissant des contrôles, sont engagés dans le cadre du protocole « Transports routiers », intégré au protocole général de coopération entre ces ministères.

La prévision 2023 s'établit à 8 % retrouvant un niveau sensiblement équivalent à celui de 2019. La cible 2023 est fixée à un niveau relativement proche (9 %).

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

S'agissant des contrôles en bord de route et du taux de véhicules en infraction, il est ajusté à la hausse avec une prévision de 24 % pour 2022 et 2023, compte tenu des résultats atteints.

La recherche de véhicules en infraction reste soutenue par l'amélioration du ciblage des véhicules et les contrôles sur les parkings et les quais de chargement et déchargement, permettant de concentrer l'activité des agents de contrôle sur un espace réduit et d'identifier plus facilement des infractions potentielles. Les contrôleurs des transports terrestres sont dotés d'équipements d'assistance aux contrôles performants notamment pour la recherche de fraudes aux appareils électroniques embarqués (tachygraphe, limiteur de vitesse, dispositifs antipollution...). Ils disposent également d'outils de verbalisation électronique permettant un gain de temps lors de la verbalisation (hors procédures complexes). Les véhicules lourds neufs sont par ailleurs équipés, depuis 2019, de tachygraphes de nouvelle génération qui disposent d'un dispositif de géolocalisation. Cet équipement associé au nouvel outil de contrôle des contrôleurs des transports terrestres (TACHOSCAN) permet d'affiner l'analyse des données enregistrées par le tachygraphe pour mettre en évidence les fraudes potentielles, de plus en plus complexes et sophistiquées. De plus, un outil de lecture à distance de ces nouveaux tachygraphes et de ciblage amélioré des véhicules en infraction à intercepter en bord de route, fait l'objet de tests depuis fin 2021 pour un déploiement national d'ici 2024. La cible 2023 est de 19 %. Il est prévu un taux supérieur proche de 25 %.

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	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Contribution à l'exploitation ramenée aux trains-kilomètres	€/trains-km	26,6	18,95 (provisoire)	16,4	17,1	17,1	17,1

Précisions méthodologiques

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

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

Source des données

La contribution à l'exploitation correspond :

- pour l'exercice 2020, au montant de la contribution d'exploitation définitive arrêtée avec SNCF Voyageurs dans le cadre de la facture relative à l'exécution du service TET pour l'année 2020 (224,9 M€);
- pour l'exercice 2021, au montant prévisionnel de la contribution d'exploitation figurant dans le projet de facture transmis par SNCF Voyageurs à l'été 2021 (222,5 M€). En termes d'exécution budgétaire, le versement d'un premier acompte à la contribution d'exploitation est intervenu en 2021 (199,1 M€). Le versement du solde relatif à cette contribution interviendra d'ici à la fin de l'année 2022, après contrôle par l'État du projet de facture transmis par l'entreprise ferroviaire et des justificatifs associés ;
- pour l'exercice 2022, à une première hypothèse de 248,3 M€ qui correspond au montant prévisionnel de contribution d'exploitation à verser pour l'année en application de la convention d'exploitation 2022-2031 ainsi qu'à une prévision du coût d'exploitation en lien avec l'inflation intervenue entre la fin d'année 2021 et le début de l'année 2022. Un premier acompte à cette contribution, d'un montant de 179,2 M€, a été versé au printemps 2022. Un second acompte, de 47,8 M€ sera versé à l'été 2022. Le versement du solde relatif à cette contribution devra intervenir à l'été 2023, après contrôle par l'État du projet de facture de SNCF Voyageurs pour 2022 et des justificatifs associés ;
- pour l'exercice 2023, à une première hypothèse de 262,9 M€, correspondant au montant engagé lors de la signature de la convention d'exploitation réindexé suivant les termes de ladite convention pour tenir compte du contexte actuel d'inflation. Le versement de cette compensation sera, comme pour les exercices précédents, échelonné sur les années 2023 et 2024.

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

- pour les exercices 2020 et 2021, à partir des décomptes définitifs de l'offre réalisée produits par SNCF Voyageurs ;
- pour l'exercice 2022, à partir du décompte provisoire de l'offre réalisée pour les mois de janvier à mai, et d'un travail de projection sur les mois de juin à décembre;
- pour l'exercice 2023, à partir d'une première projection effectuée par SNCF Voyageurs dans le cadre des travaux d'élaboration de la nouvelle convention d'exploitation.

JUSTIFICATION DES CIBLES

Pour l'exercice 2020, la valeur définitive de la contribution à l'exploitation ramenée aux trains-km (indicateur 1) est de 26,6 €/trains-km, soit une légère augmentation par rapport à la valeur provisoire indiquée dans le PAP 2022 (26,3 €/trains-km). Cette augmentation est liée à la hausse du montant de la contribution versée par l'État au titre de cet exercice (224,9 M€ environ au lieu d'un montant prévisionnel de 220,2 M€), qui s'explique notamment par la prise en compte d'une contribution additionnelle de l'État visant à compenser une partie des impacts financiers de la crise sanitaire de la covid-19 (prise en charge à 55 % par l'État et 45 % par SNCF Voyageurs).

Pour l'année 2021, la prévision de l'indicateur est actualisée à environ 19,0 €/train-km, égale à celle indiquée en début d'année dans le cadre du RAP 2021 (19,0 €/trains-km), contre une prévision de 19,9 €/trains-km dans le cadre du PAP 2021.

Pour rappel, l'amélioration importante de cet indicateur par rapport au résultat 2020 s'explique par une moindre réduction du plan de transport sur l'année 2021 (réduction de plan de transport uniquement sur le premier semestre 2021), et par l'augmentation de fréquentation des TET, et donc les recettes perçues, à partir de l'été 2021).

Pour l'année 2022, la prévision de l'indicateur est revue à la hausse à 17,0 €/trains-km par rapport au PAP 2022 (16,4 €/train-km). La prévision faite à l'occasion du PAP 2022, à l'été 2021, n'intégrait pas la forte inflation qui a marqué la fin d'année 2021. L'augmentation de l'indicateur reste relativement contenue du fait d'une bonne reprise de la fréquentation des trains d'équilibre du territoire par rapport aux niveaux précédant la crise sanitaire.

Pour l'année 2023, la prévision de l'indicateur est fixée à environ 17,1 €/trains-km au regard d'une première estimation par l'État du montant de la contribution d'exploitation prévisionnel intégré à la convention d'exploitation, des prévisions d'indexations et d'une estimation du plan de transport prévisionnel 2023 à date par SNCF Voyageurs. La valeur de cet indicateur devrait toutefois évoluer en fonction des travaux de projection financière du déficit des TET pour l'année 2023 en cours de réalisation par l'État et SNCF Voyageurs, notamment dans le contexte inflationniste actuel.

INDICATEUR

4.2 – Taux de remplissage

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Taux de remplissage	%	48	51 (provisoire)	42	49	49	49

Précisions méthodologiques

Le taux de remplissage se calcule 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) ;

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 2020 et 2021, à partir des décomptes définitifs de la fréquentation produits par SNCF Voyageurs ;
- pour l'exercice 2022, à partir du décompte provisoire de la fréquentation réalisé par SNCF Voyageurs pour les mois de janvier à mai, et d'un travail de projection sur les mois de juin à décembre.

JUSTIFICATION DES CIBLES

La prévision de cet indicateur pour l'année 2022 est revue à la hausse par rapport à l'estimation indiquée dans le cadre du PAP 2022 (55 % contre 42 % prévu initialement). En effet, un net rebond de la fréquentation est constatée depuis la fin d'année 2021. Le premier semestre 2021 avait été bien impacté par des mesures sanitaires liées à la Covid-19, et notamment des restrictions de déplacement qui avaient fait chuter la fréquentation. Les premières données de fréquentation pour le début de l'année 2022 montrent ainsi une forte progression de la fréquentation sur l'ensemble des lignes TET. Une augmentation de la fréquentation est également constatée sur les cinq premiers mois de l'année 2022 par rapport aux cinq premiers mois de l'année 2019. Cette dynamique, particulièrement visible sur les lignes transversales Bordeaux-Marseille, Nantes-Bordeaux, Nantes-Lyon et les trains de nuit, s'explique en partie par la multiplication des voyages de loisir en France par rapport à la période ayant précédé la crise sanitaire.

Pour l'exercice 2023, la prévision est établie à 56 %, soit un taux de remplissage légèrement supérieur à celui projeté pour l'année 2022 et 10 points supérieurs à celui constaté en 2020 (taux de remplissage de 48 %). A date, il est en effet fait l'hypothèse d'une poursuite de la dynamique de fréquentation constatée sans le retour d'impacts négatifs causés par la crise sanitaire liée à la Covid-19. Cette évolution reste contenue, pour prendre en compte un volume d'offre qui devrait être plus élevé en 2023 qu'en 2022, pour un niveau de demande a priori comparable. En effet :

- Les premiers mois de 2022 ont en été marqués par de nombreuses annulations de trains. Les impacts de la crise sanitaire liée à la Covid-19 se sont en effet poursuivis au tout début de l'année 2022 avec un certain nombre de trains supprimés à la suite d'agents absents du fait du rebond épidémique de la Covid-19 (cas positifs, cas contact ou garde d'enfants).
- Le retard accumulé dans la maintenance du matériel roulant du fait de ces agents absents a engendré des pannes de locomotives lors de leur remise en service et donc à nouveau des suppressions de train.
- Enfin, des mouvements sociaux au sein du groupe SNCF ont également réduit l'offre en début d'année.

Cette prévision est supérieure à la cible 2023 (49 %) compte tenu de la dynamique positive observée sur la première moitié de l'année 2022.

INDICATEUR

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

(du point de vue de l'usager)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Ponctualité terminus à 5 minutes des trains	%	69,9	75,7	78	78	79	80

Précisions méthodologiques

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

Source des données

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

Pour l'exercice 2022, la prévision est calculée par l'État en utilisant d'une part les données réelles de régularité fournies par SNCF Voyageurs sur les 5 premiers mois de l'année 2022 et en extrapolant d'autre part, les tendances observées sur l'année 2021 pour les lignes existant déjà dans le périmètre conventionné en 2021, et les tendances observées sur le début de l'année 2022 pour les lignes de nuit dite « Pyrénéen » mise en service en décembre 2021.

La prévision 2023 correspond enfin à une prévision à dire d'expert en fonction d'hypothèses d'amélioration progressive de la régularité prise pour chaque ligne TET, avec des objectifs plus ambitieux sur les lignes d'aménagement du territoire où le matériel roulant a récemment été renouvelé.

JUSTIFICATION DES CIBLES

La prévision actualisée 2022 pour cet indicateur, établie à 76,0 %, est en légère hausse par rapport au résultat de l'année 2021 (75,7 %) du fait principalement du moindre impact de la crise sanitaire liée à l'épidémie de covid-19 en 2022 par rapport à l'année 2021 dont le premier semestre avait été marqué par un certain nombre de mesures sanitaires.

Les conséquences de la crise sanitaire sur la régularité des TET se poursuit néanmoins. L'explosion du nombre de cas sur les mois de janvier et février du fait du rebond épidémique de la Covid-19 (cas positifs, cas contact ou garde d'enfants) a eu pour conséquence l'absence d'un grand nombre d'agents, plus particulièrement dans les centres de maintenance. Le retard accumulé dans la maintenance a ainsi engendré de nombreux retards liés au matériel roulant. De plus, certaines lignes dont celle reliant Bordeaux à Marseille continuent de souffrir de nombreux aléas tels que les bagages abandonnés en gare de Toulouse notamment, des problèmes de passages à niveau, des dérangements d'installations et de nombreuses interventions de police à bord à cause de l'absence de titres de transport pour certains voyageurs et de mauvais comportements. Enfin, les conditions climatiques ont particulièrement impacté les trains TET en ce début d'année 2022 : le givre sur Paris-Limoges-Toulouse et les épisodes de fortes chaleurs au printemps et en juin notamment.

Cette prévision actualisée 2022 est par ailleurs en baisse par rapport à la prévision 2022 effectuée à l'occasion du PAP 2022 (78 %).

Cette projection, effectuée à l'été 2021, n'intégrait pas, en effet, les impacts négatifs du prolongement de la crise sanitaire sur la régularité des trains observés sur le début de l'année 2022.

La régularité moyenne de chacune des lignes du périmètre conventionné sur les mois de janvier à mai 2022 est précisée à titre indicatif dans le tableau ci-après :

Régularité à 5 minutes des TET de jour de janvier à mai 2022

Lignes structurantes	PARIS - LIMOGES - TOULOUSE	77,5 %
	PARIS - CLERMONT-FERRAND	86,3 %
	BORDEAUX - MARSEILLE	59,6 %
Lignes d'aménagement du territoire et lignes de desserte fine	NANTES - BORDEAUX	82,3 %
	NANTES - LYON	75,6 %
	TOULOUSE-HENDAYE	82,6 %

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Objectifs et indicateurs de performance

Lignes de nuit	CLERMONT - BEZIERS (AUBRAC)	82,1 %
	CLERMONT – SAINT-MARTIN-SAIL-LES-BAINS	95,0 %
	PARIS - CERBERE / LOURDES / LATOUR DE CAROL	79,0 %
	PARIS – RODEZ (- ALBI) / TOULOUSE	84,3 %
	PARIS – BRIANÇON / NICE	70,3 %

Un objectif de régularité au terminus à 5 minutes de 80 %, considéré comme ambitieux au regard des résultats observés ces dernières années, a été fixé pour l'année 2025 dans le cadre de ce PAP. Cet objectif repose sur une hypothèse d'amélioration globale de la régularité des lignes de 1 % / an entre 2023 et 2025. Celle-ci a été estimée en fonction d'hypothèses d'amélioration progressive de la régularité prises pour chaque ligne TET, avec des objectifs plus ambitieux sur les lignes d'aménagement du territoire où le matériel roulant a été intégralement renouvelé en 2018 et 2019. Pour rappel, les causes d'irrégularité liées à l'exploitant représentent seulement un quart des causes d'irrégularité de 2021.

En cohérence avec la méthode retenue pour fixer la cible 2025, un objectif de régularité au terminus à 5 minutes de 78 % est donc fixé pour l'année 2023.

INDICATEUR

4.4 – Pourcentage de trains supprimés

(du point de vue de l'usager)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Pourcentage de trains supprimés	%	2,5	1,8	1,6	1,6	1,6	1,6

Précisions méthodologiques

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

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

Source des données :

Les valeurs de l'indicateur pour les exercices 2020 et 2021 ont été établies à partir des données réelles transmises par SNCF Voyageurs.

La prévision 2022 correspond à une prévision à dire d'expert en extrapolant les résultats des cinq premiers mois de l'année 2022 en fonction des tendances observées sur l'année 2021.

La prévision 2023 correspond enfin à une prévision à dire d'expert en fonction d'hypothèses de diminution progressive de la part du nombre de trains supprimés, prise pour chaque ligne TET, avec des objectifs plus ambitieux sur les lignes d'aménagement du territoire où le matériel roulant a récemment été renouvelé.

JUSTIFICATION DES CIBLES

La prévision 2022 pour cet indicateur est établie à 1,8 %, soit un résultat identique à celui constaté sur l'année 2021. Les impacts de la crise sanitaire liée à la Covid-19 se sont en effet poursuivis au tout début de l'année 2022 avec un certain nombre de trains supprimés à la suite d'agents absents du fait du rebond épidémique de la Covid-19 (cas positifs, cas contact ou garde d'enfants). Le retard accumulé dans la maintenance du matériel roulant du fait de ces agents absents a engendré des pannes de locomotives lors de leur remise en service et donc des suppressions de trains. De plus, l'épisode de givre a été particulièrement important en début d'année 2022, engendrant un très grand nombre de suppressions entre Brive et Cahors sur la ligne Paris-Limoges-Toulouse. Il est néanmoins fait l'hypothèse d'une amélioration de la situation sur la deuxième partie de l'année 2022, et donc une situation comparable à celle de

l'année 2021, soit une situation toujours bien meilleure que celle de l'année 2020, lourdement marquée par la crise sanitaire.

La prévision 2022 (1,8 %) est en très légère hausse par rapport à la prévision effectuée à l'occasion du PAP 2022 (1,6 %), à l'été 2021, pour tenir compte des effets du prolongement de la crise sanitaire sur le début de l'année 2022 et de ses impacts sur la circulation des trains (non intégrés à la projection effectuée dans le cadre du PAP 2022).

A titre indicatif, le pourcentage de trains supprimés pour chacune des lignes du périmètre conventionné sur les mois de janvier à mai 2022 est précisé dans le tableau ci-après :

Pourcentage de trains supprimés de janvier à mai 2022

Lignes structurantes	PARIS - LIMOGES - TOULOUSE	3,6 %
	PARIS - CLERMONT-FERRAND	1,3 %
	BORDEAUX - MARSEILLE	1,4 %
Lignes d'aménagement du territoire et lignes de desserte fine	NANTES - BORDEAUX	2,4 %
	NANTES - LYON	1,4 %
	TOULOUSE-HENDAYE	0,8 %
	CLERMONT - BEZIERS (AUBRAC)	2,1 %
	CLERMONT – SAINT-MARTIN-SAIL-LES-BAINS	0,0 %
Lignes de nuit	PARIS - CERBERE / LOURDES / LATOUR DE CAROL	1,3 %
	PARIS - RODEZ (- ALBI) / TOULOUSE	4,0 %
	PARIS – BRIANÇON / NICE	1,4 %

Pour 2023 à 2025, la cible a été fixée pour cet indicateur à 1,6 % dans le cadre de ce PAP. L'hypothèse retenue est une stabilité globale de l'indicateur rapport aux derniers exercices (à périmètre comparable). D'une part, celle-ci repose sur une stabilité du pourcentage de trains supprimés pour des causes liées au matériel roulant. En effet, l'amélioration de la situation constatée sur les lignes d'aménagement du territoire où le matériel roulant a été intégralement renouvelé en 2018 et 2019, est compensée par une dégradation progressive de la situation sur les autres lignes du fait de l'ancienneté du matériel roulant, en particulier sur les lignes structurantes. D'autre part, elle repose sur une stabilité du pourcentage de trains supprimés pour des causes externes à l'opérateur (intempéries, accidents de voyageurs, actes de malveillance, problème d'infrastructure, etc.).

INDICATEUR

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

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Pourcentage de trains en grand retard (>30 minutes)	%	10,2	8,9	7,7	7,7	7,7	7,7

Précisions méthodologiques

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

Source des données :

Les valeurs de l'indicateur pour les exercices 2020 et 2021 ont été établies à partir des données réelles transmises par SNCF Voyageurs.

La prévision 2022 correspond à une prévision à dire d'expert en extrapolant les résultats des cinq premiers mois de l'année 2022 en fonction des tendances observées sur l'année 2021.

La prévision 2023 correspond enfin à une prévision à dire d'expert en fonction d'hypothèses de diminution progressive de la part du nombre de trains en grand retard, prise pour chaque ligne TET, avec des objectifs plus ambitieux sur les lignes d'aménagement du territoire où le matériel roulant a récemment été renouvelé.

JUSTIFICATION DES CIBLES

La prévision 2022 pour cet indicateur est établie à 8,4 %. Elle est en légère baisse par rapport au résultat de l'année 2021 (8,9 %), mais en hausse par rapport à la prévision du PAP 2022 (7,7 %) du fait principalement d'un impact persistant de la crise sanitaire liée à l'épidémie de la covid-19 en début d'année 2022 comme en début d'année 2021. Les nombreuses absences d'agents de maintenance pendant les deux premiers mois de l'année du fait du rebond épidémique de la Covid-19 (cas positifs, cas contact ou garde d'enfants) ont eu des conséquences importantes sur le plan de transport. Le retard accumulé dans la maintenance du matériel roulant du fait de ces agents absents a engendré des pannes de locomotives lors de leur remise en service et donc des retards parfois conséquents, causés par des locomotives en panne notamment. Ensuite, l'épisode de givre a été particulièrement important en début d'année 2022 et a causé de nombreux grands retards, en particulier sur la ligne Paris-Limoges-Toulouse. Enfin, après un an et demi de travaux ayant interrompu la circulation des TET entre Nantes et La Rochelle, la ligne TET Nantes-Bordeaux a rouverte de bout en bout en août 2021. Le train circulant sur une plus longue distance en 2022 qu'en 2021, la part de grands retards devrait être par conséquent plus important en 2022.

Si l'amélioration de la situation sanitaire se confirme sur la deuxième partie de l'année 2022, une légère diminution du taux de grands retards est attendue pour 2022 (8,4 %) par rapport à 2021 (8,9 %). Il est en nette baisse par rapport à 2020, du fait des effets bien plus lourds de la crise sanitaire en 2020, notamment avec les périodes du printemps et de l'automne.

La prévision 2022 est par ailleurs en hausse par rapport à la prévision 2022 effectuée à l'occasion du PAP 2022 (7,7 %), à l'été 2021, du fait du prolongement de la crise sanitaire au début de l'année 2022 et de ses impacts sur la part de trains en grands retard qui n'était pas projeté initialement.

A titre indicatif, le pourcentage de trains en grand retard pour chacune des lignes du périmètre conventionné sur les mois de janvier à mai 2022 est précisé à titre indicatif dans le tableau ci-après :

Pourcentage de trains en grand retard (>30 minutes) de janvier à mai 2022

Lignes structurantes	PARIS - LIMOGES - TOULOUSE	6,8 %
	PARIS - CLERMONT-FERRAND	5,0 %
	BORDEAUX - MARSEILLE	16,3 %
Lignes d'aménagement du territoire et lignes de desserte fine	NANTES - BORDEAUX	5,7 %
	NANTES - LYON	9,7 %
	TOULOUSE-HENDAYE	6,5 %
	CLERMONT - BEZIERS (AUBRAC)	4,2 %
	CLERMONT – SAINT-MARTIN-SAIL-LES-BAINS	2,4 %
Lignes de nuit	PARIS - CERBERE / LOURDES / LATOUR DE CAROL	6,3 %
	PARIS – RODEZ (- ALBI) / TOULOUSE	5,7 %
	PARIS – BRIANÇON / NICE	11,2 %

Pour rappel, il a été fait l'hypothèse pour la mise au point de la cible 2023 dans le cadre du PAP 2022 d'une stabilité globale de cet indicateur par rapport aux derniers exercices (à périmètre comparable), au regard de l'hétérogénéité de l'ancienneté du matériel roulant sur les lignes du périmètre conventionné, et du pourcentage de trains en grand retard pour des causes externes à l'opérateur.

En cohérence avec les résultats constatés sur les années précédentes et sur la première moitié de l'année 2022, une prévision de 8,0 % de trains en grand retard est estimée pour 2023, en hausse par rapport à la cible envisagée dans le cadre du PAP 2022.

Présentation des crédits et des dépenses fiscales

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2022 ET 2023

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	LFI 2022 PLF 2023	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FdC et AdP attendus
01 – Routes - Développement		0	0	0	0	1 004 607 333
		0	0	0	0	666 233 333
04 – Routes - Entretien		206 867 633	54 005 951	5 657 708	266 531 292	581 000 000
		247 482 975	56 913 658	5 990 911	310 387 544	631 000 000
41 – Ferroviaire		0	0	2 563 091 166	2 563 091 166	506 500 000
		0	0	2 708 374 508	2 708 374 508	515 000 000
42 – Voies navigables		248 201 520	0	0	248 201 520	1 400 000
		253 673 883	0	0	253 673 883	1 400 000
43 – Ports		400 000	0	99 248 798	99 648 798	93 550 000
		0	0	94 376 798	94 376 798	46 150 000
44 – Transports collectifs		0	0	324 563 792	324 563 792	298 300 000
		0	0	72 700 000	72 700 000	218 400 000
45 – Transports combinés		0	0	177 114 472	177 114 472	145 000 000
		0	0	132 109 111	132 109 111	76 000 000
47 – Fonctions support		46 940 187	0	0	46 940 187	1 850 000
		46 929 076	0	0	46 929 076	1 850 000
50 – Transport routier		3 237 950	0	2 266 109	5 504 059	400 000
		3 704 950	0	154 480 780	158 185 730	0
51 – Sécurité ferroviaire		0	0	0	0	45 000 000
		0	0	0	0	45 000 000
52 – Transport aérien		4 007 600	1 759 181	55 344 590	61 111 371	0
		4 850 000	3 562 000	55 696 396	64 108 396	0
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF		0	0	32 000 000	32 000 000	0
		0	0	0	0	0
Totaux		509 654 890	55 765 132	3 259 286 636	3 824 706 658	2 677 607 333
		556 640 884	60 475 658	3 223 728 504	3 840 845 046	2 201 033 333

CRÉDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	LFI 2022 PLF 2023	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FdC et AdP attendus
01 – Routes - Développement		0	0	0	0	647 283 676
		0	0	0	0	796 095 929
04 – Routes - Entretien		217 274 835	59 405 951	5 657 708	282 338 494	610 500 000
		236 682 975	56 913 658	5 990 911	299 587 544	657 500 000
41 – Ferroviaire		0	0	2 564 241 166	2 564 241 166	441 331 000
		0	0	2 704 924 508	2 704 924 508	638 881 833
42 – Voies navigables		248 201 520	0	0	248 201 520	3 000 000
		253 673 883	0	0	253 673 883	1 800 000
43 – Ports		400 000	0	99 248 798	99 648 798	87 423 400
		0	0	94 376 798	94 376 798	89 074 400
44 – Transports collectifs		0	0	316 333 792	316 333 792	391 682 500
		0	0	306 524 236	306 524 236	443 406 667

Infrastructures et services de transports

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

Action / Sous-action	LFI 2022 PLF 2023	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FdC et AdP attendus
45 – Transports combinés		0 0	0 0	182 114 472 136 109 111	182 114 472 136 109 111	145 000 000 70 500 000
47 – Fonctions support		46 929 076 46 929 076	0 0	0 0	46 929 076 46 929 076	1 850 000 1 850 000
50 – Transport routier		3 704 950 3 704 950	0 0	2 266 109 154 480 780	5 971 059 158 185 730	400 000 0
51 – Sécurité ferroviaire		0 0	0 0	0 0	0 0	45 000 000 45 000 000
52 – Transport aérien		4 181 600 4 850 000	10 225 181 11 747 000	77 338 000 55 718 396	91 744 781 72 315 396	0 0
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF		0 0	0 0	32 000 000 0	32 000 000 0	0 0
Totaux		520 691 981 545 840 884	69 631 132 68 660 658	3 279 200 046 3 458 124 740	3 869 523 159 4 072 626 282	2 373 470 576 2 744 108 829

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE POUR 2022, 2023, 2024 ET 2025

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2022 PLF 2023 Prévision indicative 2024 Prévision indicative 2025			
3 - Dépenses de fonctionnement	509 654 890 556 640 884 556 640 884 556 640 884	21 850 000 21 850 000 21 850 000 21 850 000	520 691 981 545 840 884 545 840 884 545 840 884	22 350 000 28 150 000 28 150 000 28 150 000
5 - Dépenses d'investissement	55 765 132 60 475 658 60 475 658 60 475 658	1 567 407 333 1 278 633 333 1 278 633 333 1 278 633 333	69 631 132 68 660 658 68 660 658 68 660 658	1 231 981 807 1 423 744 254 1 423 744 254 1 423 744 254
6 - Dépenses d'intervention	3 259 286 636 3 223 728 504 3 510 777 225 3 576 180 934	1 088 350 000 900 550 000 900 550 000 900 550 000	3 279 200 046 3 458 124 740 3 545 459 101 3 648 595 369	1 119 138 769 1 292 214 575 1 292 214 575 1 292 214 575
Totaux	3 824 706 658 3 840 845 046 4 127 893 767 4 193 297 476	2 677 607 333 2 201 033 333 2 201 033 333 2 201 033 333	3 869 523 159 4 072 626 282 4 159 960 643 4 263 096 911	2 373 470 576 2 744 108 829 2 744 108 829 2 744 108 829

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE POUR 2022 ET 2023

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2022 PLF 2023			
3 – Dépenses de fonctionnement	509 654 890 556 640 884	21 850 000 21 850 000	520 691 981 545 840 884	22 350 000 28 150 000
31 – Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	234 253 370 275 767 001	21 850 000 21 850 000	245 290 461 264 967 001	22 350 000 28 150 000
32 – Subventions pour charges de service public	275 401 520 280 873 883		275 401 520 280 873 883	
5 – Dépenses d'investissement	55 765 132 60 475 658	1 567 407 333 1 278 633 333	69 631 132 68 660 658	1 231 981 807 1 423 744 254
51 – Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	55 765 132 60 475 658	1 567 407 333 1 278 633 333	69 631 132 68 660 658	1 231 981 807 1 423 744 254
6 – Dépenses d'intervention	3 259 286 636 3 223 728 504	1 088 350 000 900 550 000	3 279 200 046 3 458 124 740	1 119 138 769 1 292 214 575
62 – Transferts aux entreprises	3 217 095 983 3 008 556 813	1 088 350 000 900 550 000	3 237 009 393 3 242 953 049	1 110 436 900 1 286 862 900
63 – Transferts aux collectivités territoriales	7 407 708 60 240 911		7 407 708 60 240 911	8 701 869 5 351 675
64 – Transferts aux autres collectivités	34 782 945 154 930 780		34 782 945 154 930 780	

Infrastructures et services de transports

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

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2022 PLF 2023				
Totaux	3 824 706 658 3 840 845 046	2 677 607 333 2 201 033 333	3 869 523 159 4 072 626 282	2 373 470 576 2 744 108 829

ÉVALUATION DES DÉPENSES FISCALES

Avertissement

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

Les chiffrages présentés pour 2023 ont été réalisés sur la base des seules mesures votées avant le dépôt du projet de loi de finances pour 2023. L'impact des dispositions fiscales de ce dernier sur les recettes 2023 est, pour sa part, présenté dans les tomes I et II de l'annexe « Évaluation des Voies et Moyens ».

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

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

Le « Coût total des dépenses fiscales » constitue une somme de dépenses fiscales dont les niveaux de fiabilité peuvent ne pas être identiques (cf. caractéristique « Fiabilité » indiquée pour chaque dépense fiscale). Il ne prend pas en compte les dispositifs inférieurs à 0,5 million d'euros (« ε »). Par ailleurs, afin d'assurer une comparabilité d'une année sur l'autre, lorsqu'une dépense fiscale est non chiffrable (« nc ») en 2023, le montant pris en compte dans le total 2023 correspond au dernier chiffrage connu (montant 2022 ou 2021); si aucun montant n'est connu, la valeur nulle est retenue dans le total. La portée du total s'avère toutefois limitée en raison des interactions éventuelles entre dépenses fiscales. Il n'est donc indiqué qu'à titre d'ordre de grandeur et ne saurait être considéré comme une véritable sommation des dépenses fiscales du programme.

DÉPENSES FISCALES PRINCIPALES SUR IMPÔTS D'ÉTAT (24)

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffrage 2021	Chiffrage 2022	Chiffrage 2023
800221	Tarif réduit (remboursement) pour les gazoles utilisés comme carburant par les véhicules routiers de transport de marchandises d'au moins 7,5 tonnes Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons <i>Bénéficiaires 2021 : 30341 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 (abrogé) - CIBS L. 312-48 et L. 312-53</i>	1 268	1 247	1 247
800222	Tarif réduit (remboursement) pour les gazoles utilisés comme carburant des véhicules de transport public collectif de voyageurs Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons <i>Bénéficiaires 2021 : 1560 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 (abrogé) - CIBS L. 312-48 et L. 312-51</i>	155	153	153
800117	Tarif réduit (nul) pour les produits énergétiques (hors gaz naturels et charbons) utilisés pour la navigation intérieure à des fins commerciales ou pour les besoins des autorités publiques Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons <i>Bénéficiaires 2021 : (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 (abrogé) - CIBS L. 312-48, L. 312-54 et L. 312-55</i>	45	45	45
800220	Tarif réduit (remboursement) pour les carburants utilisés par les taxis Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons <i>Bénéficiaires 2021 : 27929 Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 1982 - Dernière modification : 2007 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 265 sexes (abrogé) - CIBS L. 312-48 et L. 312-52</i>	46	45	45
800119	Tarif réduit (nul) pour les produits énergétiques (hors gaz naturels et charbons) destinés aux moteurs d'aéronefs 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 Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons <i>Bénéficiaires 2021 : (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 -</i>	19	19	19

Infrastructures et services de transports

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

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffrage 2021	Chiffrage 2022	Chiffrage 2023
	<i>code des douanes : 265 bis-2 (abrogé) - CIBS L. 312-64 et L. 312-69</i>			
800214	Tarif particulier pour le carburant ED95, carburant diesel comportant entre 90 % et 95 % d'éthanol Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons <i>Bénéficiaires 2021 : (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) (abrogé) - CIBS L. 312-79 et L. 312-80</i>	1	1	1
800224	Tarif réduit (remboursement) pour les gazoles utilisés dans les massifs montagneux pour le damage des pistes et le déneigement des voies ouvertes à la circulation publique Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2019 - Dernière modification : 2022 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 265 octies A (abrogé) - CIBS L. 312-60 et L. 312-63</i>	-	-	-
800225	Tarif réduit pour les gazoles utilisés pour le transport ferroviaire de personnes ou de marchandises sur le réseau ferré national Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2019 - Dernière modification : 2022 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 265 octies B (abrogé) - CIBS L. 312-48 et L. 312-49</i>	-	-	-
820209	Tarif réduit pour l'électricité fournie aux aéronefs lors de leur stationnement dans les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique Électricité <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2021 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 266 quinquies C - 8-C-i</i>	-	-	0
800118	Tarif particulier (nul) pour divers gaz à usage combustible (gaz de houille, gaz à l'eau, gaz pauvres et gaz similaires) Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2016 - Dernière modification : 2019 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 266 quinquies-7 (abrogé) - CIBS L. 312-79 et L. 312-85</i>	nc	nc	nc
930101	Exonération pour les véhicules utilisés pour certains services publics et missions d'intérêt général (la défense nationale, la protection civile, la lutte contre les incendies, les secours, le maintien de l'ordre et l'entretien des voies de circulation) Taxe annuelle sur les véhicules lourds de transport de marchandises <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 1010 nonies-IV-1° et 2° (abrogé) - CIBS L. 421-149 et L. 421-150</i>	-	nc	nc
930102	Exonération pour les véhicules de collection Taxe annuelle sur les véhicules lourds de transport de marchandises <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises et ménages - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 1010 nonies-IV-5° (abrogé) - CIBS L. 421-147</i>	-	nc	nc
930103	Exonération pour les véhicules utilisés pour les besoins des jeux et manèges forains, des cirques, des centres équestres et des récoltes agricoles Taxe annuelle sur les véhicules lourds de transport de marchandises <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises et ménages - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 1010 nonies-IV-6° à 9° (abrogé) - CIBS L. 421-152 à L. 421-155</i>	-	nc	nc
940203	Minoration du montant de la taxe de manière à ce que, cumulé avec le malus CO2, il n'excède pas le montant maximal dudit malus Taxe sur la masse en ordre de marche sur les véhicules de tourisme <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises et ménages - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 1012 ter A-VI (abrogé) - CIBS L. 421-74</i>	-	nc	nc
970105	Réduction des émissions, ou de la puissance administrative, prises en compte dans le barème du malus à hauteur de 80 grammes par kilomètre, ou de 4 CV, pour les véhicules comportant au moins 8 places assises dont disposent les personnes morales Malus CO2 sur les véhicules de tourisme <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 1012 ter-IV-3° (abrogé) - CIBS L. 421-66</i>	nc	nc	nc

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffrage 2021	Chiffrage 2022	Chiffrage 2023
970106	Plafonnement à 50 % du prix des véhicules Malus CO2 sur les véhicules de tourisme <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises et ménages - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 1012 ter-II-C° (abrogé) - CIBS L. 421-61</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 2021 : (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>	€	€	€
820205	Tarif réduit pour l'électricité consommée par les exploitants d'aérodromes électro-intensifs ouverts à la circulation aérienne publique (niveau d'électro-intensivité au moins égal à 0,5%) Électricité <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Très bonne - Création : 2018 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 266 quinquies C - 8-C-f (abrogé) - CIBS L. 312-48 et L. 312-59</i>	4	€	0
820207	Tarif réduit pour l'électricité directement fournie, lors de leur stationnement à quai dans les ports, aux navires utilisés à des fins commerciales ou pour les besoins des autorités publiques Électricité <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données déclaratives fiscales - Fiabilité : Très bonne - 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 (abrogé) - CIBS L. 312-48 et L. 312-56</i>	€	€	0
940102	Exonération pour les véhicules dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité, l'hydrogène ou une combinaison des deux Taxe sur la masse en ordre de marche sur les véhicules de tourisme <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises et ménages - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 1012 ter A-V-1° (abrogé) - CIBS L. 421-78</i>	-	€	€
940103	Exonération pour les véhicules de tourisme pour les véhicules hybrides électriques présentant une autonomie en mode tout électrique supérieure à 50 km Taxe sur la masse en ordre de marche sur les véhicules de tourisme <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises et ménages - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 1012 ter A-V-2° (abrogé) - CIBS L. 421-79</i>	-	€	€
940202	Réduction de la masse en ordre de marche, prise en compte dans le tarif de la taxe, à hauteur de 400 kg pour les véhicules comportant au moins huit places assises dont disposent les personnes morales Taxe sur la masse en ordre de marche sur les véhicules de tourisme <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 1012 ter A-IV-2° (abrogé) - CIBS L.421-77</i>	-	€	€
800209	Tarif réduit (remboursement) pour les gazoles utilisés pour les engins à l'arrêt équipant les véhicules de transport de marchandises et les véhicules à usages spéciaux (dépanneuses, camions-grues...) Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons <i>Bénéficiaires 2021 : (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 : 2023 - Fin du fait générateur : 2023 - code des douanes : 265 B-1 (troisième alinéa) (abrogé) - CIBS L. 312-35, al.3</i>	0	0	0
820204	Tarif réduit pour l'électricité consommée par les transports collectifs ferroviaires et routiers (train, métro, tramway, câble, autobus hybride rechargeable et électrique, trolleybus) Électricité <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Très 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 (abrogé) - CIBS L. 312-48, L. 312-50 et L. 312-51</i>	196	16	0
Total		1 734	1 526	1 510

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 2021	Chiffrage 2022	Chiffrage 2023
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 2021 : 4000000 Ménages - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 1948 - Dernière modification : 2022 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 81-19° ter</i>	116	120	nc
Total		116	120	120

Justification au premier euro

Éléments transversaux au programme

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 – Routes - Développement	0	0	0	0	0	0
04 – Routes - Entretien	0	310 387 544	310 387 544	0	299 587 544	299 587 544
41 – Ferroviaire	0	2 708 374 508	2 708 374 508	0	2 704 924 508	2 704 924 508
42 – Voies navigables	0	253 673 883	253 673 883	0	253 673 883	253 673 883
43 – Ports	0	94 376 798	94 376 798	0	94 376 798	94 376 798
44 – Transports collectifs	0	72 700 000	72 700 000	0	306 524 236	306 524 236
45 – Transports combinés	0	132 109 111	132 109 111	0	136 109 111	136 109 111
47 – Fonctions support	0	46 929 076	46 929 076	0	46 929 076	46 929 076
50 – Transport routier	0	158 185 730	158 185 730	0	158 185 730	158 185 730
51 – Sécurité ferroviaire	0	0	0	0	0	0
52 – Transport aérien	0	64 108 396	64 108 396	0	72 315 396	72 315 396
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF	0	0	0	0	0	0
Total	0	3 840 845 046	3 840 845 046	0	4 072 626 282	4 072 626 282

ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME

TRANSFERTS EN CRÉDITS

	Prog Source / Cible	T2 Hors Cas pensions	T2 CAS pensions	Total T2	AE Hors T2	CP Hors T2	Total AE	Total CP
Transferts entrants					+152 257 167	+152 257 167	+152 257 167	+152 257 167
DGD EMS - ajustement non pérenne DAC "Transfert de services"	119 ►				+42 496	+42 496	+42 496	+42 496
Transfert interne portage congé de fin d'activité	198 ►				+152 214 671	+152 214 671	+152 214 671	+152 214 671
Transferts sortants					-272 521	-272 521	-272 521	-272 521
DGD EMS - ajustement non pérenne DAC "Investissement-fonctionnement"	► 119				-521	-521	-521	-521
Transfert en PLF 2023 des crédits "Capitainerie des ports" MTE au MIMER - DG AMPA	► 205				-272 000	-272 000	-272 000	-272 000

152 M€ en AE/CP sont transférés au P203 dans le cadre du PLF 2023. Ce montant se décompose de la manière suivante :

- * 152,2 M€ sont transférés du programme 198 (P198) « Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres » au programme 203 (P203) pour le dispositif du congé de fin d'activité des conducteurs de transport routier. Ce dispositif correspondait à l'action 5 « Autre régimes » et à la sous-action 05-01 du P198 ;
- * 272 k€ sont transférés du P203 vers le programme 205 (P205) « Affaires maritimes » compte tenu du transfert de compétence entre ces programmes sur les captaineries. Ce montant correspond au financement des radars ;
- * 42 k€ sont transférés du programme 119 « Concours financiers aux collectivités territoriales et à leurs groupements » au bénéfice du P203 pour l'ajustement du droit à compensation concernant le transfert du réseau routier national alsacien à la collectivité Eurométropole de Strasbourg (EMS).

Dépenses pluriannuelles

MARCHÉS DE PARTENARIAT

MARCHÉ DE PARTENARIAT / ROCADE L2 À MARSEILLE

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

La rocade L2 répond 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, Égis Projects, Égis Investment Partners, CDC Infrastructure, Meridiam Infrastructure Finance II.

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

La section Est a été mise à disposition le 24 novembre 2016 pour une mise en service le 29 novembre 2016. La section Nord a été mise à disposition le 13 août 2018. L'ensemble de l'infrastructure est en service depuis le 25 octobre 2018. Une grande partie des aménagements de surface a été remise aux collectivités territoriales. Les travaux d'insertion urbaine vont encore se poursuivre en 2020. Ces travaux vont également permettre une meilleure isolation des façades à proximité de la L2 Nord et une insertion paysagère de l'infrastructure.

Trois types de coût composent le contrat :

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

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

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

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

c) Les coûts de fonctionnement, financés par l'État seul : ces coûts sont également payés par des redevances spécifiques versées semestriellement à compter de la mise à disposition des ouvrages jusqu'à la fin du contrat. La part des coûts de fonctionnement correspondant aux coûts liés aux grosses réparations et au renouvellement des ouvrages et équipements est couverte par des fonds de concours de l'AFITF. Le reste des coûts de fonctionnement (les coûts de gestion, les dépenses d'entretien courant, de maintenance et de gestion technique de la L2, ainsi que celles relatives aux fluides) est couvert par le budget propre du programme 203.

Objectifs de performance assignés au partenaire privé

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

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

(en millions d'euros)

AE CP	2020 et années précédentes	2021	2022	2023	2024	2025 et années suivantes	Total
Investissement	247,01	0,00	51,29	3,00	0,00	0,00	301,30
	33,58	5,27	58,95	7,84	4,72	160,99	271,35
Fonctionnement	28,80	9,28	10,02	12,53	13,60	326,70	400,93
	28,80	9,28	10,02	12,53	13,60	326,70	400,93
Financement	43,00	12,72	12,37	11,32	10,78	136,25	226,44
	43,00	12,72	12,37	11,32	10,78	136,25	226,44

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

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

Par ailleurs est comptabilisé en 2022, le règlement de l'indemnité transactionnelle de 51,293 M€ versée par l'État afin de mettre fin au contentieux indemnitaire l'opposant à la SRL2 concernant les phases de conception et de construction de la L2. Un protocole transactionnel – établi après une phase de médiation fin 2021 / début 2022 et validé par le comité ministériel le 4 juillet 2022 – doit être signé par les parties d'ici la mi-octobre 2022. D'autre part, la SRL2 a accepté le principe d'une contribution financière portant sur la mise en œuvre des aménagements d'accompagnement en appui des projets des collectivités locales riveraines de pour un montant de 3 M€. Ce montant a été pris en compte dans le calcul de l'indemnité et doit être réparti à partir de 2023 par l'État vers les collectivités concernées.

A noter que la rocade L2 à Marseille fait partie du réseau décentralisable au sens de la loi 3DS.

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 (Trégueux) 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 1^{er} 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 1^{er} 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'État dans les droits et obligations prévus par le contrat en ce qui concerne le CEI de Felling. Comme l'État 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 :

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Justification au premier euro

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

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

(en millions d'euros)

AE CP	2020 et années précédentes	2021	2022	2023	2024	2025 et années suivantes	Total
Investissement	216,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	216,00
	70,30	6,20	7,30	7,80	6,20	117,00	214,80
Fonctionnement	88,10	11,11	11,50	12,50	13,90	276,70	413,81
	88,10	11,11	11,50	12,50	13,90	276,70	413,81
Financement	83,20	8,00	7,20	5,80	6,50	66,80	177,50
	83,20	8,00	7,20	5,80	6,50	66,80	177,50

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

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

En tenant compte de l'ensemble des éléments précités qui ont une incidence sur la part fonctionnement, la redevance totale pour 2022 se monte à 25,5 M€ TTC et à environ 26 M€ pour 2023.

Le montant prévisionnel total des redevances 2021-2023 à payer s'établit à environ 26 M€ par an en moyenne. Sur cette base, la répartition entre les trois postes de dépenses est de l'ordre au global de 28 % pour l'investissement, 45 % pour le fonctionnement et 27 % pour le financement.

A noter que des CEI sont susceptibles d'être concernés par la décentralisation de certaines routes, au sens de la loi 3DS.

CONTRATS DE PROJETS ÉTAT-RÉGION (CPER)

Génération CPER 2015-2020

Action / Opérateur	Rappel du montant contractualisé	Consommation au 31/12/2022		Prévision 2023		2024 et après
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	CP sur engagements à couvrir
01 Routes - Développement	3 141 182 501		1 683 356 677		424 708 087	671 100 381
41 Ferroviaire	2 103 356 452		1 388 112 976		211 671 833	297 694 839
42 Voies navigables	2 064 056		1 704 352			359 704

Génération CPER 2015-2020

Action / Opérateur	Rappel du montant contractualisé	Consommation au 31/12/2022		Prévision 2023		2024 et après
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	CP sur engagements à couvrir
43 Ports	334 263 185		250 588 685		69 434 400	116 214 251
44 Transports collectifs	2 344 885 000		1 205 491 650		329 451 667	705 938 788
Total	7 925 751 194		4 529 254 340		1 035 265 987	1 791 307 963

Génération CPER 2021-2027

Action / Opérateur	Rappel du montant contractualisé	Consommation au 31/12/2022		Prévision 2023		2024 et après
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	CP sur engagements à couvrir

Total des crédits de paiement pour ce programme

Génération	CP demandés pour 2023	CP sur engagements à couvrir après 2023
Génération CPER 2015-2020	1 035 265 987	1 791 307 963
Total toutes générations	1 035 265 987	1 791 307 963

CONTRAT DE CONVERGENCE ET DE TRANSFORMATION (CCT)

Contrat de convergence et de transformation 2019-2022

Action / Opérateur	Rappel du montant contractualisé	Consommation au 31/12/2022		Prévision 2023		2024 et après
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	CP sur engagements à couvrir
01 Routes - Développement	38 911 186					
Mayotte	31 500 000					
Guyane	7 411 186					
42 Voies navigables	550 099					
Guyane	550 099					
43 Ports	38 780 000					
Guadeloupe	6 860 000					
Martinique	13 010 000					
Saint-Pierre-et-Miquelon	6 500 000					
La Réunion	12 410 000					
52 Transport aérien	1 600 000					
Mayotte	1 600 000					
Total	79 841 285					

Le tableau CPER 2015-2020 présente l'avancement en AE et CP des contrats et la prévision 2023 correspond aux prévisions de fonds de concours de l'AFITF. Sont présentées les estimations de CP à couvrir sur les montants d'AE non payées fin 2022. Les volets mobilité des CPER 2015-20 ont été prolongés jusqu'en 2022 via des avenants ce qui permet avec l'abondement par les crédits France Relance de viser une meilleure réalisation de ces contrats à fin 2022. Ainsi, sur la période 2020-22 les financements issus de France Relance en faveur des modes routier, ferroviaire et portuaire s'élèvent-ils à 673 M€ et ceux dédiés aux transports collectifs en Île-de-France à 670 M€. En plus d'une accélération de la réalisation des volets routier et ferroviaire des CPER, ces financements ont conduit à une hausse des montants inscrits en part État (7,9 Md€ au lieu de 7 Md€), notamment dans le domaine des transports en commun en Île-de-France (augmentation de 1 412 M€ à 2 329 M€) et des infrastructures portuaires (augmentation de 323 M€ à 346 M€).

Le tableau CCT 2019-2022 ci-dessous présente l'avancement des CCT, hors PITE de Guyane que l'AFITF finance directement sur le P162 pour 215,71 M€ d'AE 30,85 de CP jusqu'en 2022, et 18,20 M€ de CP en 2023.

Contrat de convergence et de transformation 2019-2022						
Action / Opérateur	Rappel du montant contractualisé	Consommation au 31/12/2022		Prévision 2023		2024 et après
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	CP sur engagements à couvrir
01 Routes - Développement	38 911 186	12 200 000	1 400 000		3 100 000	7 700 000
42 Voies navigables	550 099	550 099	353 445			196 654
43 Ports	38 780 000	6 930 000	6 930 000		-	-
52 Transport aérien	1 600 000	1 600 000	1 100 000		500 000	-
Total	79 841 285	21 280 099	9 783 445		3 600 000	7 896 654

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

Les 27 contrats de plan État-Région (CPER) 2015-2020 métropolitains et d'outre-mer ainsi que les deux contrats interrégionaux (CPIER) Vallée de la Seine et Plan Rhône comprenant un volet Mobilité multimodale ont été signés en 2015. Ils définissent les ressources que l'État, les régions et les autres éventuels cofinanceurs (départements, communauté d'agglomération, opérateurs – VNF, SNCF Réseau, Grands Ports Maritimes...) ont mobilisé sur les opérations routières, ferroviaires, fluviales, portuaires ainsi que, spécifiquement à la région Île-de-France, celles relatives aux transports collectifs s'inscrivant dans le cadre du Nouveau Grand Paris.

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

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

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

Après les processus de revoyure réalisés de 2016 à 2017 et l'impact du plan de relance, les montants État inscrits aux contrats de plan pour le volet mobilité multimodale (CPER et CPIER Vallée de la Seine et Rhône-Saône), avenants inclus, s'élèvent, tous modes confondus, à 7,94 Md€ auxquels s'ajoutent 317,1 M€ de crédits VNF au titre des aménagements fluviaux (CPER et CPIER), dans le seul périmètre du programme 203, hors tourisme fluvial.

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

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

Exécution des CPER et CPIER 2015-2020 fin 2020

Les financements du plan de relance ont permis l'accélération de la réalisation, voire l'augmentation des taux des CPER sur la période 2020-22 avec près de 673 M€ (hors Contrat de Convergence et de Transformation, CCT, qui se sont substitués aux CPER dans les DOM) pour abonder les opérations routières, ferroviaires et portuaires et 670 M€ sur les transports en commun en Île-de-France.

Fin 2021, pour l'ensemble CPER et CPIER (hors CCT), le taux national d'exécution en autorisation d'engagement (AE) est de 77 %, contre 62 % à fin 2020. La prévision à fin 2022 du taux de réalisation des CPER est de 93 %.

Volet mobilité 2023-2027 des CPER 2021-2027

En cohérence avec les dispositions de la loi d'orientation des mobilités (LOM) et de sa programmation quinquennale, la période de contractualisation État-régions sur les mobilités sera de 5 ans (2023-2027) et prendra la forme d'avenants aux CPER 2021-2027 signés (ou en cours de signature) et aux Contrats de Cohérence Territoriaux (CCT) outremer prolongés sur 2023 (puis repris dans la prochaine génération de CCT). Leurs modalités de financement, via l'AFITF et le programme 203, restera inchangé, et ils verront leur périmètre étendu.

Dans l'attente de la remise du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures à l'automne 2022, préalable à la négociation des contrats, 715,9 M€ d'AE et 40,8 M€ de CP sont prévus pour couvrir les engagements de la première année d'exécution de ces futurs contrats.

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Justification au premier euro

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2022

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2021 (RAP 2021)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2021 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2021	AE (LFI + LFR + Décret d'avance) 2022 + Reports 2021 vers 2022 + Prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance) 2022 + Reports 2021 vers 2022 + Prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2022
4 935 447 336	0	12 795 115 442	9 413 735 615	8 316 827 163

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP au-delà de 2025
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2022	CP demandés sur AE antérieures à 2023 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2024 sur AE antérieures à 2023	Estimation des CP 2025 sur AE antérieures à 2023	Estimation des CP au-delà de 2025 sur AE antérieures à 2023
8 316 827 163	278 203 995 1 902 490 496	1 500 000 000	1 400 000 000	3 241 605 035
AE nouvelles pour 2023 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2023 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2024 sur AE nouvelles en 2023	Estimation des CP 2025 sur AE nouvelles en 2023	Estimation des CP au-delà de 2025 sur AE nouvelles en 2023
3 840 845 046 2 201 033 333	3 794 422 287 841 618 333	700 000 000	600 000 000	87 473 000
Totaux	6 816 735 111	2 200 000 000	2 000 000 000	3 329 078 035

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2023

CP 2023 demandés sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP 2024 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP 2025 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP au-delà de 2025 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023
76,73 %	11,59 %	9,93 %	1,45 %

Le montant des restes à payer annuels du programme 203 est évalué à ce stade à environ 8,3 Md€ fin 2022. Il s'agit d'un calcul théorique sur l'ensemble des ressources à date dans l'hypothèse d'une consommation de ces ressources dans l'année. En 2022, l'engagement d'une convention décennale sur le déficit d'exploitation des TET avec SNCF Voyageurs à hauteur d'1,7 M€ devrait accroître de façon importante les restes à payer du programme. Les paiements sur cette convention sont prévus jusqu'en 2031.

Ce montant prévisionnel de 8,3 Md€ semble important en valeur (il représente plus de 120 % des crédits annuels prévus en PLF du P203 y compris fonds de concours) mais il est normal dans la mesure où le programme 203 finance un nombre important d'opérations d'investissement dans les infrastructures dont les paiements s'échelonnent sur plusieurs exercices. Les paiements prévus sur 10 ans de la convention sur le déficit d'exploitation des TET contribuent à allonger la durée des décaissements sur le programme.

Justification par action

ACTION

01 – Routes - Développement

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	0	0	666 233 333
Crédits de paiement	0	0	0	796 095 929

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

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

Les montants indiqués ci-dessous n'ont qu'un caractère indicatif, le budget initial de l'AFITF pour 2023 n'ayant pas encore été voté.

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

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

La modernisation et le développement des infrastructures routières nationales sur le réseau non concédé s'effectue principalement au travers de l'exécution des volets routiers des contrats de plan État – région (CPER) 2015-2020 prolongés jusqu'en 2022 et des contrats de convergence et de transformation outre mer (CCT) cofinancés par les collectivités territoriales, à hauteur globalement, au niveau national, d'environ 44 %. Elle concerne des opérations localisées à l'échelle des territoires (déviation d'agglomération ou de villages, augmentation de capacité sur des sections limitées, construction d'ouvrages de protections contre les nuisances sonores, etc.).

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

CONTRIBUTION AU PLAN DE RELANCE

Au titre de l'année 2023, le financement plan de relance de l'action 1 du P203 par voie de fonds de concours de l'AFITF porteront sur les seuls crédits de paiement (72 M prévus). Ils sont intégrés au montant total de prévision de fonds de concours 2022 de l'action 1 évoqué ci-dessus.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

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

FONDS DE CONCOURS

Il est précisé que les montants de fonds de concours attendus de l'AFITF constituent une estimation, le budget initial 2023 de l'établissement n'étant pas élaboré à la date de rédaction du présent projet annuel de performances.

L'AFITF devrait contribuer en 2023 à hauteur de 416 M€ en AE et à 546 M€ en CP à la modernisation et au développement des infrastructures routières. Ces montants tiennent compte d'une estimation des montants en CP relatifs aux crédits plan de relance.

Les participations versées par les collectivités territoriales à l'État, au titre des opérations cofinancées, sont évaluées à 250 M€ en AE et 250 M€ en CP ; soit un total attendu de financement par voie de fonds de concours de 666 M€ en AE et 796 M€ en CP.

Ces crédits permettront avant tout de poursuivre le financement des opérations engagées en travaux lors des CPER et CCT 2015-2020 et prolongés jusqu'en 2022. Ils permettront également de financer les premières opérations de la prochaine génération du volet mobilité des CPER (2023-2027), le programme spécifique d'aménagement de la route centre Europe Atlantique (RCEA) en région Bourgogne - Franche Comté et de continuer à financer le contrat de partenariat de la rocade L2 à Marseille.

Suivi des coûts :

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

Rappel du périmètre :

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

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

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

<u>Année de mise en service</u>	<u>Opérations</u>	<u>Estimation de l'avant-projet détaillé ou de la déclaration d'utilité publique (DUP) en M€ valeur fév. 2014</u>	<u>Coût final (réel ou prévisionnel) en M€ valeur fév. 2014</u>	<u>Evolution</u>
---------------------------------	-------------------	---	---	------------------

2022 (prévisions)	RN 122 - Déviation de Sansac de Marmiesse	49,2	51,2	+4,07 %
	RN 124 - Déviation de Gimont	97,5	102	+4,62 %
	A86/A4-Pont de Nogent	51,7	49,9	-3,48 %
	Total opérations routières	198,4	203,1	+2,31 %
2022 (prévisions actualisées)	RN 124 - Déviation de Gimont	97,5	102	+4,62 %
	RN164-Mise à 2x2 voies de la section de Chateaufort-du-Faou	60,8	60,1	-1,15 %
	RN27-Manéhouville-Dieppe	73,9	111,5	+50,88 %
	RN162-Déviation de Moulay-Mayenne phase 3	22	18,6	-15,45 %
	Total opérations routières	254,2	292,2	+14,95 %
2023 (prévisions)	RN 122 - Déviation de Sansac de Marmiesse	49,2	63,97	+30,02 %
	RN164-Mise à 2x2 voies de la section de Merdrignac section Est	30,3	33,1	+9,24 %
	A104 - Contournement Est de Roissy	224	231,2	+3,21 %
	Aménagement du système d'échangeurs Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) phase 1	107,3	107,3	+0,00 %
	Sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen	27,4	27	-1,46 %
	Total opérations routières	460,1	546,4	+18,75 %

Principales mises en service prévues en 2022 :

Voie	Libellé opération	Longueur (Km)	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
RN 124	RN 124 - Déviation de Gimont	11,5	97,5	102
RN 164	RN164-Mise à 2x2 voies de la section de Chateaufort-du-Faou	12,5	60,8	60,1
RN 27	RN27-Manéhouville-Dieppe	7,7	73,9	111,5
RN162	RN162-Déviation de Moulay-Mayenne phase 3	3,6	22	18,6

Principales opérations susceptibles d'être mises en service en 2023 :

Voie	Libellé de l'opération
RN 122	Déviation de Sansac de Marmiesse
RN164	RN164-Mise à 2x2 voies de la section de Merdrignac section Est
A104	A104 - Contournement Est de Roissy
A86-A1	Aménagement du système d'échangeurs Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) phase 1
RN814	Sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen

Principales opérations en cours de travaux ou susceptibles d'être lancées en 2023 :

Les opérations routières qui seront inscrites à la future contractualisation Mobilités 2023-2027, n'étant pas connues, la liste des opérations susceptibles d'être financées en 2023 est indicative et s'appuie essentiellement sur l'analyse de celles déjà engagées en travaux principaux fin 2022 dont la poursuite des travaux, en continuité, constitue une première priorité. Sous cette réserve, peuvent être identifiées les principales opérations suivantes :

Voie	Opération
A480	Aménagement de l'échangeur du Rondeau
RN102	Liaison A75-Brioude
RN102	Contournement Nord du Teil
RN85	Aménagement de la desserte de Digne-les-Bains
RN88	Dénivellation des carrefours giratoires de la rocade de Rodez

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Justification au premier euro

RN2	Contournement d'Avesnes
RN10	RN10-Requalification entre Trappes et Essart
RN406	Desserte du port de Bonneuil
RN164	Déviations de Rostrenen phase 3

ACTION (8,1 %)**04 – Routes - Entretien**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	310 387 544	310 387 544	631 000 000
Crédits de paiement	0	299 587 544	299 587 544	657 500 000

L'action « Routes-entretien » comprend les dépenses relatives à l'entretien courant et préventif du réseau routier national non concédé, à l'exploitation, aux opérations de réhabilitation ou de rénovation et de réparation du patrimoine routier (anciennement régénération routière), aux aménagements de sécurité (notamment relatifs aux tunnels routiers), ainsi qu'à la gestion du trafic et à l'information routière des usagers. Onze directions interdépartementales des routes (DIR) assurent chacune en moyenne l'entretien de 1 000 kilomètres d'axes structurants définis selon une logique d'itinéraire.

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

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

La préservation du patrimoine

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

La sécurité des usagers et le respect des réglementations

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

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

La viabilité

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

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

La réponse aux attentes des usagers

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

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

Les moyens nécessaires

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

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

Pour mémoire, sur le réseau concédé, les sociétés concessionnaires sont responsables, en application des contrats de concession et des contrats d'entreprises pluriannuels, de l'entretien et de l'exploitation du réseau dont ils ont la charge. Ces derniers contrats comportent notamment des indicateurs de performance relatifs aux prestations principales que doit assurer le concessionnaire. La DGITM veille à l'adaptation de ces contrats et à leur respect.

CONTRIBUTION AU PLAN DE RELANCE

Au titre de l'année 2023, le financement plan de relance de l'action 4 du P203 par voie de fonds de concours de l'AFITF porteront sur les seuls crédits de paiement (12,5 M€ prévus). Ils sont intégrés au montant total de prévision de fonds de concours 2022 de l'action 4 évoqué supra.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	247 482 975	236 682 975
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	247 482 975	236 682 975
Dépenses d'investissement	56 913 658	56 913 658
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	56 913 658	56 913 658
Dépenses d'intervention	5 990 911	5 990 911
Transferts aux collectivités territoriales	5 990 911	5 990 911
Total	310 387 544	299 587 544

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

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

Les dépenses d'investissement tiennent compte notamment des frais liés aux chaussées et aux ouvrages d'art (hors entretien courant), à l'immobilier hors PPP et au PPP CEI (investissement).

Les dépenses d'intervention concernent essentiellement la redevance annuelle versée à l'ARCEP pour la mise à disposition des fréquences radioélectriques 40 Mhz.

1) Préservation du patrimoine

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

Chaussées :

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

Entretien préventif : l'ensemble des interventions réalisées avant que les dégradations n'atteignent une gravité pouvant mettre en cause la conservation de la chaussée, la sécurité et le confort des usagers, et l'intégrité de la couche de surface. Ces travaux sont mis en œuvre sur des chaussées ne présentant pas d'importants défauts structurels et consistent en un renouvellement de la couche de surface. Ces travaux doivent permettre d'éviter d'avoir à mettre en œuvre ultérieurement des opérations de grosses réparations très onéreuses.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3) Moyens nécessaires aux services

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

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

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

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

FONDS DE CONCOURS

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

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

L'AFITF devrait contribuer en 2023 à hauteur de 601 M€ en AE et 615 M€ en CP aux programmes d'investissement :

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

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

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

Entretien et réhabilitation du patrimoine :

- N10 entre Poitiers et Bordeaux – Nouvelle Aquitaine
- A20, Réparation d'ouvrages et Traitement de falaises et talus – Centre-Val de Loire
- RN4 en Seine-et-Marne – Île-de-France
- Francilienne RN104 – Île-de-France
- Travaux de requalification et préventif sur les autoroutes A1 et A3 – Île-de-France
- N106 – Occitanie
- A75 Nord et Sud – Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie
- Régénération du viaduc de Caronte à Martigues - PACA
- A16 – Nord
- A21 – Nord
- RN2 - Nord
- A28 – Normandie
- RN13 Caen-Cherbourg – Normandie
- RN12 – Normandie et Île-de-France
- RN20 en Occitanie
- Remplacement de Buses métalliques en Guyane
- Traitement des talus et des ouvrages hydrauliques à Mayotte
- N2 – Guyane
- N3 – Mayotte

- A630 pont d'Aquitaine – Nouvelle Aquitaine
- Viaduc de Belleville – Grand Est
- N102 – Pont sur le canal CNR– Auvergne-Rhône-Alpes
- N88 – Passage inférieur de l'Écharpe – Auvergne-Rhône-Alpes
- A31 -- Viaduc d'Autreville – Grand Est – Île-de-France
- Renforcement du Viaduc d'Arcueil – Île-de-France
- A84 – Requalification des chaussées – Normandie
- N814 – Viaduc de Calix – Normandie
- N21, Dordogne et le Lot-et-Garonne – Occitanie

Mise en sécurité des tunnels :

- en Île-de-France : les travaux pour les tunnels de Fresnes, d'Antony,
- mise en sécurité du tunnel de la Grand-Mare (RN28) en Seine-Maritime ;

Dans le cadre du programme de régénération des ouvrages d'art via les crédits du plan de Relance, les opérations suivantes pourront consommer quelques CP en 2023 : • Réparation du viaduc du Riou Bourdon RN94 – région Provence-Alpes-Côte d'Azur (travaux qui se poursuivent au-delà de 2023) • Réparation du viaduc d'Autreville Phase 1 (A31) – région Grand Est • Réparation de l'OA111 sur le tronc commun A86-A3 – région Île-de-France • Réparation des murs en terre armée sur A126 – région Île-de-France • Réparation du pont Puig – région Occitanie • Réparation du viaduc de la Somme A28 – région Normandie • Réparation du pont de Kourou – RN1 – région Guyane

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

- les aménagements découlant des démarches SURE, et la mise en œuvre des nouvelles dispositions relative à ces études suite à la transposition de la directive GESIR;
- la lutte contre les prises à contresens par le renforcement de la signalisation au niveau des échangeurs et des aires de repos et de services ;
- le traitement des obstacles latéraux ;
- les aménagements sur routes à forte pente ;
- la sécurisation des passages à niveau non préoccupants ;
- la lutte contre l'hypovigilance sur autoroute par l'implantation de dispositifs d'alerte sonore en rive droite de chaussée ;
- les aménagements pour la sécurité des agents (sécurisation des accès aux équipements dynamiques d'exploitation, pré-séquençage de signalisation temporaire, installation d'ITPC à ouverture rapide).

Gestion de trafic et équipements dynamiques :

Les investissements ont vocation à optimiser les conditions de circulation, à améliorer l'information des usagers, à réguler les accès ou/et les vitesses pour limiter la congestion, à poursuivre la réalisation de voies réservées à certaines catégories d'usagers. Les principales opérations prévues en 2023 pourront concerner :

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

Aires de service et de repos :

Les travaux sur les aires suivantes se poursuivront en 2023 :

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

ACTION (70,5 %)**41 – Ferroviaire**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	2 708 374 508	2 708 374 508	515 000 000
Crédits de paiement	0	2 704 924 508	2 704 924 508	638 881 833

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

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

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

Amélioration de la performance du réseau ferroviaire

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

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

Cette priorité donnée au renouvellement du réseau existant est déclinée au sein du volet mobilité des contrats de plan État - régions et reprise dans le contrat conclu entre SNCF Réseau et l'État le 6 avril 2022 pour la période 2021-2030. Ce dernier consacre ainsi un effort inédit d'investissements en matière de régénération avec un niveau proche de 2,9 Mds € par an de 2021 à 2030, ainsi qu'une attention particulière portée aux lignes de desserte fine du territoire (LDFT) qui bénéficient d'un doublement des fonds leur étant consacrés.

Enfin, la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire comprend au titre de ses 4 axes principaux celui de rétablir la soutenabilité de la trajectoire économique. En contrepartie d'efforts de productivité accrus de la part de SNCF Réseau – prévus à 1,5 Mds € en cumulé d'ici à 2026 – l'État a repris 35 Md€ de dette de SNCF Réseau entre 2020 et 2022 (25 Md€ en 2020 et 10 Md€ en 2022). La loi encadre par ailleurs la détermination des redevances d'infrastructures en permettant à SNCF Réseau de conserver le bénéfice des gains de productivité tant que le coût complet du réseau n'est pas couvert.

Développement du réseau ferré national et européen

La programmation des infrastructures pour les dix prochaines années est partie intégrante de la loi d'orientation des mobilités, publiée au Journal Officiel le 26 décembre 2019, qui donne la priorité aux transports du quotidien. Cinq programmes d'investissement prioritaires sont ainsi définis, notamment l'entretien des réseaux existants et la désaturation des grands nœuds ferroviaires. S'agissant des grands projets, le Gouvernement s'inscrit dans une approche reposant sur une réalisation phasée des projets commençant en priorité par les opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien, notamment par le biais du projet EOLE, mais également avec la ligne nouvelle Provence - Côte d'Azur, la ligne nouvelle Paris-Normandie, la liaison ferroviaire Roissy-Picardie, les LGV Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO) et Ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) ainsi que des projets d'intérêt européen comme le Lyon-Turin. Les opérations qui concernent les lignes nouvelles de LGV sont généralement financées directement par l'AFITF au bénéficiaire en phase travaux.

CONTRIBUTION AU PLAN DE RELANCE

67 M€ de CP sont prévus en 2023 au titre du plan de relance.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	2 708 374 508	2 704 924 508
Transferts aux entreprises	2 708 374 508	2 704 924 508
Total	2 708 374 508	2 704 924 508

DEPENSES D'INTERVENTION

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

Au total, 2,71 Md€ en AE et 2,70 en CP sont prévus en 2023.

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

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

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

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

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

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

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

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

Les concours de l'État à destination du gestionnaire d'infrastructure se répartissent ainsi pour 2023 :

- 1 957 M€ (TTC) pour le paiement par l'État, à la place des régions, de la redevance d'accès facturée par SNCF Réseau pour l'utilisation, par les TER, du réseau ferré national hors Île-de-France ;
- 556 M€ (TTC) pour le paiement, par l'État, de la redevance d'accès facturée par SNCF Réseau pour l'utilisation par les trains d'équilibre du territoire (TET) du réseau ferré national hors Île-de-France (trains nationaux classiques de voyageurs dits « Intercités ») ;
- 191 M€ (TTC) pour le financement de la compensation fret visant à couvrir la différence entre le coût imputable à la circulation de trains de fret et les montants des redevances facturées par le gestionnaire d'infrastructure aux opérateurs afin de s'assurer de la couverture du coût marginal du fret pour SNCF Réseau conformément au cadre européen. Ce montant inclut une aide exceptionnelle de 65 M€ issue de l'enveloppe d'aide complémentaire à l'exploitation du fret ferroviaire pour l'année 2023. Ces 65 M€ sont reconduits jusqu'en 2027.

Ligne ferroviaire Perpignan-Figueras

Les crédits de l'action 41 permettent également de financer la part française de l'exploitation et de la maintenance de la ligne à grande vitesse franco-espagnole. Depuis fin 2016, date de la déchéance du concessionnaire TP Ferro, l'exploitation et la maintenance de la section internationale de la ligne ferroviaire entre Perpignan et Figueras sont

confiées à Linea Figueras Perpignan (LFP), filiale de SNCF Réseau et de Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

4,6 M€ d'AE et 1,15 M€ de CP sont prévus en 2023 pour financer le transfert de l'exploitation et de la maintenance à la LFP ainsi que pour couvrir le déficit d'exploitation de la ligne.

FONDS DE CONCOURS

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

La prévision de fonds de concours 2023, hors SNCF Réseau, venant abonder les moyens de l'action « Ferroviaire » pour les dépenses d'infrastructures s'élève à respectivement à 220 M€ en AE et 343 M€ en CP pour 2023. Ces fonds de concours proviennent de l'AFITF. Ces montants tiennent compte des crédits du plan de relance annoncé par le gouvernement en septembre 2020.

Les opérations principalement financées concernent la part de l'État au financement des contrats de plan État-régions 2015-2020 pour le volet ferroviaire (224 M€ de CP). Le reste des crédits sera notamment consacrée à financer la lutte contre le bruit ferroviaire, les mesures d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et le réseau capillaires Fret.

Les principales opérations qui pourraient être financées sur l'enveloppe CPER en 2023 sont les suivantes :

Grand Est : - études RER métropolitain de Strasbourg - amélioration de la ligne Metz-Thionville-Luxembourg - électrification de la ligne Paris-Troyes - remise à niveau de diverses petites lignes ferroviaires ;

Nouvelle Aquitaine - études RER métropolitain Bordeaux - régénération de la ligne Niort-Saintes - régénération de la ligne Poitiers-Limoges (2^e phase) - régénération de diverses petites lignes ferroviaires ;

Auvergne - Rhône-Alpes - nœud ferroviaire lyonnais - études étoile ferroviaire de Grenoble- modernisation de la ligne ferroviaire de la Vallée de l'Arve - mise en œuvre du schéma directeur de la ligne Paris - Clermont-Ferrand - régénération des lignes de l'Aubrac et des Cévennes - régénération de diverses petites lignes ;

Bourgogne - Franche-Comté - régénération de la ligne des Horlogers (Besançon-Le Locle) - station ravitaillement hydrogène en gare d'Auxerre ;

Bretagne - traitement du nœud ferroviaire rennais - études préliminaires LNOBPL ;

Centre Val de Loire - traitement du nœud ferroviaire de Tours – Saint-Pierre-des-Corps - modernisation des installations fixes de traction électrique sur la ligne Paris-Chartres ;

Corse - équipement en commande centralisée de voie unique (CCVU) de l'antenne Ponte-Leccia Calvi ;

Île-de-France - modernisation de la ligne Massy-Valenton Ouest - électrification de la ligne Paris-Troyes ;

Occitanie - nœud de Toulouse - complexe ferroviaire de Matabiau - études Liaison Nouvelle Montpellier-Perpignan - régénération des lignes de l'Aubrac et des Cévennes - régénération de diverses petites lignes ferroviaires ;

Hauts-de-France - aménagement nœud de Creil (suite) - études SEM de Lille - régénération de diverses petites lignes ferroviaires

PACA - améliorations sur la section Mandelieu-Vintimille - régénération de petites lignes ferroviaires

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Justification au premier euro

Pays-de-la-Loire - mise en œuvre du schéma directeur de l'axe Nantes-Angers-Sablé - études LNOBPL

Vallée de la Seine : - LNPN – études préalable à l'enquête d'utilité publique

La réforme ferroviaire menée par le Gouvernement confirme le reversement à SNCF Réseau, par le biais d'un fonds de concours transitant par le programme 203, des dividendes que l'État a renoncé à percevoir de la part du Groupe SNCF. Cette dotation vise à financer la régénération du réseau ferroviaire. Le montant prévisionnel 2023 de ce fonds de concours, selon la trajectoire définie dans le contrat de performance, est de 170 M€ en AE et CP. Un fonds de concours de 125 M€ issu du produit de cessions du groupe SNCF est également prévu au bénéfice de SNCF Réseau.

Par ailleurs les principales opérations ferroviaires mises en services sont les suivantes :

Année de mise en service	Opérations	Estimation de l'avant-projet détaillé ou de la déclaration d'utilité publique (DUP) en M€ valeur fév. 2014	Coût final (réel ou prévisionnel) en M€ valeur fév. 2014	Evolution
2022 (prévisionnel)	SNCF RESEAU - Régénération de La Ferté Milon Fismes	29	29	0%
	SNCF RESEAU - Création d'une 4ème voie entre Strasbourg et Vendenheim	94	88	-8%
	SNCF RESEAU - Modernisation Nord d'Orléans	89	93	5%
	SNCF RESEAU - Mise en accessibilité de la gare de Dijon-Ville	36	35	-4%
	SNCF RESEAU - Contournement ferroviaire de Donges	141	150	7%
	SNCF RESEAU - Nantes Etat - Bloctereau	105	114	8%
	SNCF RESEAU - Régénération partielle Dourdan-La M embrolle	48	48	0%
	SNCF RESEAU - Noeud Ferro viaire Lyonnais Voie L - Lyon Part-Dieu	84	70	-17%
2022 (prévisionnel actualisé)	Régénération de La Ferté Milon Fismes	29	29	0%
	Création d'une 4ème voie entre Strasbourg et Vendenheim	94	88	-8%
	Modernisation Nord d'Orléans	89	93	5%
	Mise en accessibilité de la gare de Dijon-Ville	36	35	-4%
	Contournement ferroviaire de Donges	141	151	7%
	Nantes Etat - Bloctereau	105	118	10%
	Régénération partielle Dourdan-La M embrolle	48	48	0%
	Noeud Ferro viaire Lyonnais Voie L - Lyon Part-Dieu	84	70	-17%
	T13 Phase 1	130	160	24%
	Paris-Troyes IDF (Phase 1)	151	164	9%
	Massy-Valenton secteur Est	108	117	9%
2023 (prévisionnel)	Tassin Lozanne	29	29	0%
	T12 Phase 1	179	235	31%

Dans le domaine ferroviaire, au titre de la prévision 2022 actualisée, trois nouveaux projets ont été ajoutés par rapport à la prévision 2022 initiale : T13 Phase 1, Paris-Troyes IDF Phase 1, Massy-Valenton secteur Est.

Le dépassement constaté sur T13 Phase 1 s'explique par :

- des modifications de programmes demandées par des tiers (collectivités, ABF), des évolutions techniques et réglementaires, impacts COVID ...
- un manque de données d'entrée au moment des chiffrages, des arbitrages de planification en raison de la volumétrie des travaux en Île-de-France et de la tension sur les ressources qui en découle, ainsi qu'un pilotage technique complexe eu égard aux spécificités techniques des tram trains.

ACTION (6,6 %)**42 – Voies navigables**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	253 673 883	253 673 883	1 400 000
Crédits de paiement	0	253 673 883	253 673 883	1 800 000

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

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

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	253 673 883	253 673 883
Subventions pour charges de service public	253 673 883	253 673 883
Dépenses d'investissement		
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		
Total	253 673 883	253 673 883

Un montant de 253,7 M€ en AE et en CP, est prévu pour la subvention pour charges de service public (SCSP) au profit de l'établissement public Voies navigables de France (VNF) au titre du PLF 2023, présentée dans la partie « Opérateurs » du projet annuel de performances.

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

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

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

FONDS DE CONCOURS

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

Les moyens de l'action 42 sont complétés par des fonds de concours versés par l'AFITF pour l'entretien et le développement des infrastructures fluviales relevant de l'État et gérées par ses services déconcentrés, ils sont estimés à 1,4 M€ d'AE et 1,8 M€ de CP.

A ces moyens du P203 s'ajoute un versement direct de l'AFITF à VNF, d'une part pour certains grands projets, et d'autre part au titre de la régénération / modernisation (plus de 127 M€ prévus sur ce sujet).

ACTION (2,5 %)

43 – Ports

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	94 376 798	94 376 798	46 150 000
Crédits de paiement	0	94 376 798	94 376 798	89 074 400

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

INFRASTRUCTURES PORTUAIRES ET ENTRETIEN DES PORTS

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

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

Les priorités d'investissement portent sur le développement des infrastructures multimodales, la fourniture d'électricité pour les navires à quai au grand port maritime de Marseille, Bordeaux ou encore le port du Havre pour HAROPA. La rénovation de l'écluse François 1^{er} au port du Havre ainsi que la poursuite du financement de la desserte du port de Bonneuil-sur-Marne pour HAROPA, et l'amélioration des dessertes ferroviaires au grand port maritime de Nantes St Nazaire.

Les investissements dans les quatre GPM d'outre-mer en Guadeloupe, Guyane, Martinique et La Réunion sont également essentiels pour maintenir les liaisons de dessertes directes avec la métropole, condition indispensable à la

maîtrise du coût de passage portuaire et des dépenses de consommation des ménages. Ces investissements visent aussi à favoriser le développement des trafics de transbordement notamment à La Réunion en forte croissance.

Les importants travaux engagés par les GPM ultramarins sur leurs infrastructures permettront de répondre aux enjeux liés à l'adaptation au changement climatique et à la hausse du niveau des océans.

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

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

- les subventions contribuant à l'entretien des accès et des ouvrages d'accès des GPM ; ces travaux, pour les ports métropolitains, sont réalisés principalement par les navires détenus par le groupement d'intérêt économique (GIE) Dragages-Ports et armés par les GPM ;
- les moyens nécessaires à l'entretien des infrastructures et à l'exploitation des ouvrages du dernier port d'intérêt national qui relève de l'État, Saint-Pierre-et-Miquelon.

Soutien, régulation et contrôle dans le domaine des transports maritimes

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

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

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

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

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

CONTRIBUTION AU PLAN DE RELANCE

Environ 33 M€ de CP sont prévus en 2023 pour les fonds de concours portuaires du plan de relance.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement		
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel		
Dépenses d'intervention	94 376 798	94 376 798
Transferts aux entreprises	94 376 798	94 376 798
Transferts aux autres collectivités		
Total	94 376 798	94 376 798

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Les crédits de fonctionnement inscrits sur cette action sont destinés en premier lieu à couvrir les moyens nécessaires à l'entretien des infrastructures et à l'exploitation des ouvrages des ports maritimes de Saint-Pierre et de Miquelon, seuls ports relevant de l'État et non gérés par un établissement public.

DÉPENSES D'INTERVENTION

Subventions aux grands ports maritimes (43-02)

92,7 M€ en AE et en CP sont prévus en 2023, soit une quasi-stabilité du niveau de dotation entre 2020, 2021 et 2022 après avoir fortement augmenté entre 2018 et 2019 (+29 M€), pour l'entretien des accès et des ouvrages d'accès des grands ports maritimes (GPM). Cette dotation est conforme aux annonces du Gouvernement lors du Comité interministériel de la mer (CIMer) de 2019.

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

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

1,88 M€ en AE et en CP sont prévus en 2023 pour le soutien économique aux transporteurs fluviaux et maritimes.

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

Le PAMI pour la période 2018-2022 a été approuvé fin mai 2018 par la Commission européenne et prendra fin le 31 décembre 2022. Un nouveau plan 2023-2027 est en cours de notification auprès de la Commission et sera et sera doté d'un plafond maximum de dépense de 60 M€ ce qui correspond à un doublement du plan précédent. Le PAMI est un levier important pour permettre au transport fluvial de marchandises de se positionner comme un mode de transport plus propre et une solution crédible à la congestion routière, dans un contexte de transition écologique et énergétique. Il contribue au développement d'un mode de transport encore insuffisamment utilisé (environ 2 % des marchandises transportées en France) alors qu'il dispose de capacités de transport immédiatement mobilisables sur les axes structurants que sont le couloir rhodanien, l'axe Seine, la Moselle et le Rhin ou encore le bassin du Nord. Le

développement du transport fluvial constitue en effet une priorité de la politique nationale des transports de marchandises et s'inscrit dans le cadre des réseaux transeuropéens de transports (RTE-T).

Dans ce contexte, le PAMI permettra d'accompagner la transition énergétique de la flotte fluviale de marchandises et son adaptation à de nouveaux besoins logistiques. Les aides seront attribuées dans le cadre d'appel à projets annuels. Le plan d'aide s'adresse aux exploitants de bateaux de transport de marchandises (artisans ou armateurs) et également, pour son volet innovation, aux transporteurs de passagers, bureaux d'études, chantiers ou autres prestataires techniques, à condition que l'innovation soit transposable aux bateaux de transport de marchandises.

Le nouveau plan 2023-2027 prévoit également la création d'un nouveau volet « Jeux Olympiques et Paralympique 2024 » pour accélérer les opérations de remotorisation et de construction de bateaux propres mobilisés lors des Jeux de Paris 2024. L'objectif est de prioriser les remotorisations et construction des bateaux mobilisés pour la cérémonie d'ouverture, ainsi que les projets innovants mis en avant dans le cadre de l'évènement. L'identification d'un budget propre vise à éviter le risque d'assèchement des financements des autres volets.

En plus de VNF et de l'État, d'autres partenaires financiers tels que les régions, l'ADEME et la Compagnie nationale du Rhône sont susceptibles de venir abonder ce plan d'aides.

Sur cette enveloppe de 1,88 M€, il est également prévu de financer la refonte des applications ministérielles relatives à l'immatriculation des bateaux ainsi qu'aux qualifications professionnelles. Cette sous-action permet également d'honorer les contributions financières liées aux conventions internationales applicables au transport fluvial.

FONDS DE CONCOURS

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

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

Ils sont estimés en 2023 à 46 M€ en AE et 89 M€ en CP et sont destinés à financer :

- la part de l'État dans les contrats de plan ou de convergence (2015-2020) et bientôt pour la période 2023-2027, pour le volet portuaire ;
- la participation de l'État aux opérations portuaires non contractualisées dans des contrats de plan, de projet ou de convergence et relevant de l'État ou de ses établissements publics.

ACTION (1,9 %)

44 – Transports collectifs

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	72 700 000	72 700 000	218 400 000
Crédits de paiement	0	306 524 236	306 524 236	443 406 667

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

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

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

Les aides de l'État en faveur des TCSP hors Île-de-France sont délivrés directement par l'AFITF à la suite d'appel à projets dédiés pilotés par l'État. Quatre appels à projets se sont déroulés entre 2008 et 2022, soutenant près de 350 projets avec 2,5 Md€ de subventions.

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

En complément du Schéma Directeur de la Région Île-de-France 2030, un plan de mobilisation pour les transports collectifs a été établi afin de répondre aux enjeux de modernisation, de développement et de désengorgement de ces réseaux et mobilise des financements très importants. Ceux-ci sont principalement supportés par la Région, l'État et les autres collectivités locales dans le cadre du Contrat de Plan État Région (CPER). La sous-action 44-01 finance ces opérations du CPER. Le CPER 2015-2020 pour l'Île-de-France, signé le 9 juillet 2015 a été prolongé pour son volet mobilité jusqu'à 2022 suite à son avenant du 4 mars 2021.

Politique des déplacements (sous-action 44-02)

Diverses opérations d'études et d'animation liées à l'objet de l'action 44 sont financées (2,2 M€) via la sous-action 44-02.

Tarifs sociaux ferroviaires (sous-action 44-03)

L'État veille à la prise en compte des objectifs des autres politiques publiques (cohésion sociale, aménagement du territoire, accessibilité des personnes handicapées) dans l'organisation des transports collectifs. À cette fin, il compense aux entreprises ferroviaires le coût de certains tarifs sociaux qu'il leur demande d'appliquer, en faveur notamment des familles nombreuses et des apprentis. 16 M€ sont prévus en 2023 pour financer ces tarifs.

Plan vélo (sous-action 44-05)

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

Financement du déficit d'exploitation des trains d'équilibre du territoire (sous-action 44-06)

La sous-action n° 44-06 retrace le financement des dépenses liées à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET), dont l'État est autorité organisatrice depuis 2011. Jusqu'en 2020, le financement de ces dépenses était assuré par le compte d'affectation spéciale « services nationaux de transport conventionnés de voyageurs » qui a été supprimé dans le cadre de la loi de finances pour 2021. 54,5 M€ d'AE et 288,3 M€ de CP sont prévus en 2023 pour cette sous-action.

CONTRIBUTION AU PLAN DE RELANCE

Il est prévu en 2023 un financement plan de relance de l'action 44 du P203 par voie de fonds de concours de l'AFITF. Les montants prévus à ce stade sont de 101 M€ de CP. Ils sont intégrés au montant total de prévision de fonds de concours 2023 de l'action 44 évoqué supra.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	72 700 000	306 524 236
Transferts aux entreprises	18 000 000	251 824 236
Transferts aux collectivités territoriales	54 250 000	54 250 000
Transferts aux autres collectivités	450 000	450 000
Total	72 700 000	306 524 236

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Trains d'équilibre du territoire

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

DÉPENSES D'INTERVENTION (hors fonds de concours)

Politique des déplacements

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

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

Tarifs sociaux ferroviaires

16 M€ en AE et CP sont prévus en 2023 au titre de la compensation aux entreprises ferroviaires des tarifications sociales nationales pour les voyageurs.

Trains d'équilibre du territoire

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

- les contributions versées aux entreprises ferroviaires exploitant les lignes TET visant à compenser une partie du déficit d'exploitation de ces lignes (activité n° 01). Celles-ci sont actuellement limitées à celle versée à SNCF Voyageurs dans le cadre de la convention d'exploitation TET 2016-2021, dont le renouvellement est prévu à partir du 1^{er} janvier 2022, dans l'attente de l'ouverture à la concurrence de ces lignes qui sera progressivement mise en œuvre jusqu'en 2033. 234,8 M€ de CP sont prévus pour 2023 ;
- les contributions versées par l'État aux régions au titre de sa participation aux coûts d'exploitation des lignes TET conventionnées par les Régions à compter de 2017 et antérieurement conventionnées par l'État (activité n° 02). 52,5 M€ AE/CP sont prévus en 2023 ;
- les dépenses liées à l'exercice par l'État de ses responsabilités d'autorité organisatrice des TET : enquêtes sur la qualité de service, frais d'études et de missions de conseil juridique, financier ou technique (activité n° 03). 2 M€ d'AE et 1 M€ de CP sont prévus en 2023.

FONDS DE CONCOURS

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

Infrastructures de transports collectifs

La participation de l'État aux dépenses d'infrastructures de transport collectif en Île-de-France est financée par des fonds de concours abondant le programme 203. Ces fonds sont prévus à hauteur de 157,9 M€ en AE et de 236,3 M€ en CP pour 2023 par l'AFITF. Ces montants permettront de financer des projets inscrits au CPER (prolongement du RER E, schémas directeurs des RER, lignes tangentielles et de tramway, etc.).

Le plan France Relance 2020-2022 complètera ces financements en faveur de projets inscrits au CPER à hauteur de 101 M€ de CP qui sont prévus par l'AFITF.

10 M€ de fonds de concours en CP sont également prévus via un versement de la SGP pour les CPER.

ACTION (3,4 %)

45 – Transports combinés

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	132 109 111	132 109 111	76 000 000
Crédits de paiement	0	136 109 111	136 109 111	70 500 000

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

Dans le cadre du PLF 2023, les crédits inscrits comprennent, outre les soutiens reconduits (27 M€ d'aide à l'exploitation des services de transport combiné, 4 M€ d'aide au service transitoire d'autoroute ferroviaire alpine), la reconduction des aides complémentaires à l'exploitation des services de fret ferroviaire pour un montant de 105 M€ afin de soutenir les opérateurs affectés par les récentes crises sanitaires liées au Covid-19 ainsi qu'aux coûts de l'énergie et accompagner la mise en œuvre des objectifs de la Stratégie Nationale pour le Développement du Fret Ferroviaire en améliorant la compétitivité du rail face au mode routier dans l'objectif du développement de sa part modale.

En coordination avec la prise en charge d'une partie des péages dus par les opérateurs à SNCF Réseau dont les crédits sont inscrits à l'action 41, ces 105 M€ portent essentiellement sur le renforcement du soutien à l'aide au transport combiné (y compris de nouveaux services) et le financement de l'aide à l'exploitation des services de wagon isolé. Ces aides ont été reconduites par l'État jusqu'en 2027.

Aides à l'exploitation des services de transport combiné et de wagons isolés

La Commission européenne a approuvé, le 29 octobre 2019 le renouvellement jusqu'en 2023 du régime d'aides au transport combiné, instauré en 2003, consistant à accorder une aide financière aux transports multimodaux utilisant le chemin de fer, la voie navigable ou un service maritime à courte distance pour la partie principale du trajet et la route pour la partie complémentaire, Le soutien au transport combiné constitue ainsi l'outil principal d'intervention en faveur de l'intermodalité pour le fret.

Par ailleurs, les services de wagon isolé s'avèrent essentiels, notamment pour certains secteurs industriels (chimie, sidérurgie, nucléaire, etc.) et nécessitent un soutien particulier afin de les maintenir et développer les dessertes. L'État a donc mis en œuvre un nouveau soutien public sous forme de régime d'aide à l'exploitation des services de wagons isolés sur la période 2021-2024. Ce régime d'aide est en cours d'examen par la Commission européenne. Les opérateurs percevront en 2023 une avance sur la subvention relative aux trafics 2023 et le solde de l'aide relative aux trafics 2022. Comme l'ensemble des aides complémentaires sur le fret la mesure est reconduite par l'État jusqu'en 2027.

Autoroutes ferroviaires

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

Ayant fait la preuve de son attractivité et de son efficacité en matière de report modal, un service pérenne et plus fréquent devrait être mis en place par le biais d'une concession. Ainsi, les États travaillent à la poursuite de la mise en œuvre de cette consultation franco-italienne (appel public à concurrence européen) pour la mise en concession du service d'autoroute ferroviaire alpine. Les États souhaitent concéder l'exploitation du service pour une durée de 10 ans. Un service transitoire (4 M€ en 2023) est actuellement mis en œuvre en attendant la finalisation de cette consultation et la signature du contrat pluriannuel.

L'ouverture de l'axe Atlantique aux services d'autoroute ferroviaire est traité dans le cadre d'un projet d'étude associant la France et l'Espagne financé pour lequel les États ont obtenus une participation financière de l'Union Européenne. Les premiers travaux d'aménagement seront réalisés de 2023 à 2025 dans la perspective de la circulation de premiers convois d'autoroute ferroviaire sur l'axe. Ils sont financés par l'AFITF.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	132 109 111	136 109 111
Transferts aux entreprises	132 109 111	136 109 111
Total	132 109 111	136 109 111

Soutien au transport combiné

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

L'enveloppe supplémentaire d'aide à l'exploitation des services de fret ferroviaire introduite en 2022 est reconduite et permet ainsi notamment une augmentation du soutien au transport combiné (qui passe de 27 M€ en AE et CP à 47 M€ en AE et CP) ainsi qu'une aide au wagon isolé introduite en 2022 (70 M€ en AE/CP) ainsi que des crédits permettant de soutenir des services en démarrage.

Autoroute ferroviaire alpine

4 M€ de CP sont prévus en 2023 pour payer le service transitoire annuel de cette autoroute ferroviaire.

ACTION (1,2 %)

47 – Fonctions support

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	46 929 076	46 929 076	1 850 000
Crédits de paiement	0	46 929 076	46 929 076	1 850 000

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

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

- les dépenses d'études générales et de prospective (y compris la politique technique relative aux différents modes de transport) ;
- les dépenses de logistique de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mobilité au niveau central. Sont notamment couvertes les dépenses d'informatique spécifiques (applications dites « métiers »), de documentation, de formation professionnelle, des frais de mission et de représentation, du remboursement des mises à disposition de personnel ;
- les subventions pour charges de service public (SCSP) versés à l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) et à l'Autorité de régulation des transports (ART) ;
- le financement d'actions d'accompagnement de l'innovation par l'agence de l'innovation pour les transports (AIT).

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

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	46 929 076	46 929 076
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	19 729 076	19 729 076
Subventions pour charges de service public	27 200 000	27 200 000
Total	46 929 076	46 929 076

Études générales (47-01)

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

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

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

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

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

6 M€ en AE et en CP sont consacrés au fonctionnement de la DGITM et de ses services centraux : frais de déplacement des agents, formation continue, remboursement des mises à disposition de personnel et contentieux.

Cette ligne contient également les frais de fonctionnement des services techniques centraux de la DGITM : le Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG), le Centre d'études des tunnels (CETU).

Systemes d'information (47-03)

2,2 M€ d'AE et de CP sont prévus pour l'étude, la réalisation et la maintenance des systèmes d'informations métiers de la DGITM. Les principaux systèmes d'information concernent la gestion de l'investissement routier, l'entretien et l'exploitation de la route, la gestion des services de transport, le contrôle des transports routiers et la sécurité portuaire.

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

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

Financement Innovation AIT (47-05)

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

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

Une nouvelle sous-action (47-05) est créée en 2022 à cet effet : « Financement Innovation AIT ». Elle est dotée en 2023 de 2 M€ pour financer la montée en puissance de l'AIT, notamment le premier programme d'accompagnement, « Propulse ».

En 2022, l'agence a mené les actions suivantes :

- Organisation et animation d'activités de co-construction et d'acculturation à l'innovation
- Déploiement d'une plateforme collaborative accessible aux agents du ministère
- Co-organisation d'événements majeurs pour l'écosystème, à rayonnement international
- Veille stratégique et couverture médias dans le domaine de l'innovation dans les transports
- Mise en place de partenariats structurants
- Accompagnement de 20 lauréats Propulse I et lancement de Propulse II

FONDS DE CONCOURS

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

ACTION (4,1 %)

50 – Transport routier

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	158 185 730	158 185 730	0
Crédits de paiement	0	158 185 730	158 185 730	0

L'action « Transport routier » correspond à des missions des services de l'État visant à définir, à appliquer et à contrôler les réglementations des secteurs du transport routier, notamment afin d'assurer un fonctionnement concurrentiel équitable des secteurs de transport et d'en assurer la sécurité. A partir de 2023 l'action 50 sera également le support du financement du congé de fin d'activité des conducteurs routiers (50-04) transféré du programme budgétaire 198.

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

Définition des règles économiques et sociales et contrôle de leur respect

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

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

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

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

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

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	3 704 950	3 704 950
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	3 704 950	3 704 950
Dépenses d'investissement		
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		
Dépenses d'intervention	154 480 780	154 480 780
Transferts aux autres collectivités	154 480 780	154 480 780
Total	158 185 730	158 185 730

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

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

La gestion du registre des exploitants de VTC a été confiée aux services du ministre chargé des transports en application de la loi n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur. Il

permet de gérer les inscriptions des exploitants, les modifications des renseignements liés à l'activité, la mise à jour et le renouvellement des autorisations, ainsi que les mises en demeure et radiations éventuelles.

En 2023, 0,75 M€ en AE et en CP sont prévus pour couvrir les dépenses relevant de la gestion du registre des exploitants de VTC, (le niveau de service de ce registre doit demeurer très qualitatif et sa configuration doit s'adapter continuellement aux innovations du secteur et aux besoins de la lutte contre les fraudes) du marché d'assistance aux exploitants (Webhelp) ainsi que de l'étude du système d'information et de gestion concernant le secteur du transport public particulier de personnes (T3P) pour répondre aux besoins exprimés par la loi d'orientation des mobilités (LOM), qui prévoit la constitution d'une base de données nationale sur le transport public particulier de personnes, recensant les informations relatives aux conducteurs, aux exploitants et aux véhicules du secteur ainsi que la dématérialisation des procédures administratives pour devenir professionnel du T3P. Ce secteur regroupe les taxis, les VTC, les véhicules motorisés à deux ou trois roues (VMDTR) et les exploitants de cycles à pédalage assisté (CPA).

Les professionnels exploitants VTC suivis par le registre sont en nombre croissant : 55 031 à l'été 2022 (flux de création annuel de l'ordre de 12 000, hors crise et renouvellements d'inscription en forte hausse à compter de 2022). Il est prévu d'y ajouter à terme la gestion des cartes professionnelles des conducteurs du secteur (VCT, taxis et VMDTR) ainsi que le suivi des autorisations de stationnement de taxis (ADS).

Contrôle du transport routier

En 2023, 0,55 M€ en AE et CP sont prévus pour permettre une mise à niveau des équipements informatiques, l'acquisition et le maintien en état des équipements de sécurité des contrôleurs des transports terrestres, la maintenance des terminaux de verbalisation électronique ainsi que le financement des dépenses liées à la coopération européenne en matière de contrôle des transports routiers organisée sous l'égide d'Euro Contrôle Route.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Équipement du transport routier

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

- l'acquisition de véhicules de contrôle disposant d'un aménagement spécifique et équipés de stations d'accueil destinées aux outils informatiques (ordinateurs portables des contrôleurs, imprimantes permettant notamment l'impression de documents de contrôle, terminaux de paiement à distance, etc.) ;
- l'acquisition d'équipements dynamiques de signalisation aux fins de contrôle (panneaux à message variable) ;
- le développement des stations de mesure des charges (pesage des véhicules contrôlés) et leur évolution vers le contrôle sanction automatisé.

En 2023, ces crédits viseront plus particulièrement l'amélioration et le renforcement de l'équipement des agents de contrôle avec :

- l'acquisition d'outils de contrôle des tachygraphes intelligents (contrôle à distance pour un meilleur ciblage) ;
- outils de contrôle pour la recherche de fraudes aux dispositifs anti-pollution ;
- développement des fonctionnalités de l'outil de verbalisation électronique (paiement immédiat...).

DEPENSES D'INTERVENTION

Soutien économique et social au transport routier : 2,27 M€ en AE et CP sont prévus à ce titre et répartis comme suit :

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

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

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

Enfin, compte tenu du transfert du congé de fin d'activité des conducteurs routiers, 152 M€ sont prévus en 2023 pour ce financement.

ACTION

51 – Sécurité ferroviaire

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

L'action « Sécurité ferroviaire » correspond à la définition et au suivi des mesures de prévention contre les accidents pouvant être à l'origine de dommages pour les usagers et les salariés. Elle se traduit par la réalisation de travaux de mise en sécurité ferroviaire.

Sécurité des services de transports ferroviaires

La sécurité des passagers et des biens dans les transports terrestres concerne les équipements et matériels de transports (véhicules, mais aussi systèmes de transmission et d'alerte), les infrastructures et les ouvrages (tunnels ferroviaires, passages à niveau...).

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

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

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

FONDS DE CONCOURS

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

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Justification au premier euro

Mise en sécurité des passages à niveau et des tunnels

Une enveloppe de 45 M€ est prévue en AE et CP en 2023.

En 2022, 146 passages à niveau sont inscrits au programme de sécurisation nationale des passages à niveau (PSN), qui recense les passages à niveau les plus préoccupants. Cette enveloppe de 45 M€ pourrait notamment permettre de poursuivre les études et les travaux de suppression des passages à niveau les plus dangereux par la construction d'ouvrages d'art ainsi que les aménagements de sécurisation des autres passages à niveau.

Cet effort s'inscrit dans une politique de long terme de suppression et d'aménagements de passages à niveau qui a permis de réduire d'environ 67 % le nombre de passages à niveau inscrits au programme de sécurisation nationale (437 en 1997 contre 146 en 2021).

ACTION (1,7 %)**52 – Transport aérien**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	64 108 396	64 108 396	0
Crédits de paiement	0	72 315 396	72 315 396	0

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	4 850 000	4 850 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	4 850 000	4 850 000
Dépenses d'investissement	3 562 000	11 747 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	3 562 000	11 747 000
Dépenses d'intervention	55 696 396	55 718 396
Transferts aux entreprises	55 696 396	55 718 396
Total	64 108 396	72 315 396

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

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

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

Le financement des infrastructures aéroportuaires est estimé en 2023 à 35,2 M€ en AE et 41,6 M€ en CP.

Dépenses de fonctionnement (titre 3)

Elles sont destinées à l'entretien des deux aéroports exploités par les services de l'État dans le cadre de régies directes : Saint-Pierre-Pointe-Blanche à Saint-Pierre-et-Miquelon et Wallis-Hihifo à Wallis-et-Futuna pour une dotation annuelle totale de 1,75 M€ d'AE/CP. Elles permettent également le financement de dépenses d'entretien (0,1 M€ d'AE et de CP) ainsi que de diverses prestations d'assistance et de conseil liées à la mise en œuvre des contrats de concession dont l'État est autorité concédante (3 M€ d'AE et de CP).

Dépenses d'investissement (titre 5)

Il est prévu :

- une enveloppe de 2 M€ d'AE et 1,9 M€ de CP pour les aéroports de Saint-Pierre-Pointe-Blanche et de Wallis-Hihifo afin de préserver les équipements en condition opérationnelle ;
- 0,2 M€ d'AE et 0,5 M€ de CP pour l'entretien à la charge de l'État de parcelles situées hors concessions des aéroports d'État concédés ;
- la réfection de la piste de l'aérodrome de Wallis-Hihifo (7,1 M€ de CP) ;
- les études pour la piste longue de Mayotte (1,2 M€ d'AE et 2,1 M€ de CP).
- 0,2 M€ d'AE et de CP pour les acquisitions foncières.

Dépenses d'intervention (titre 6)

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

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

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

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

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

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

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

Le soutien aux lignes d'aménagement du territoire est estimé en 2023 à 24,9 M€ en AE et 26,7 M€ en CP.

En AE, il est prévu le renouvellement des conventions de délégation de service publique pour les lignes Aurillac-Paris, Castres-Paris, La Rochelle-Poitiers-Lyon, Limoges-Lyon, Limoges-Paris et Quimper-Paris. Les CP prévus permettront de payer les contrats en cours.

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

Une enveloppe de 4 M€ est prévue pour le fonds de compensation des nuisances aériennes (FCNA) liées à l'aéroport de Nantes- Atlantique.

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

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

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

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS PAR LE PROGRAMME AUX OPÉRATEURS

Opérateur financé (Programme chef de file) Nature de la dépense	LFI 2022		PLF 2023	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire (P203)	13 200 000	13 200 000	27 200 000	27 200 000
Subventions pour charges de service public	13 200 000	13 200 000	27 200 000	27 200 000
VNF - Voies navigables de France (P203)	248 201 520	248 201 520	253 673 883	253 673 883
Subventions pour charges de service public	248 201 520	248 201 520	253 673 883	253 673 883
Total	261 401 520	261 401 520	280 873 883	280 873 883
Total des subventions pour charges de service public	261 401 520	261 401 520	280 873 883	280 873 883
Total des dotations en fonds propres	0	0	0	0
Total des transferts	0	0	0	0
Total des subventions pour charges d'investissement	0	0	0	0

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

EMPLOIS EN FONCTION AU SEIN DES OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

Intitulé de l'opérateur	LFI 2022				PLF 2023				
	ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs		ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs		
			sous plafond	hors plafond			dont contrats aidés	dont apprentis	sous plafond
AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France									
EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire			106				106		
SGP - Société du Grand Paris			1 025				1 025		
VNF - Voies navigables de France	1		4 068	35	35	1	4 028	35	35
Total ETPT	1		5 199	35	35	1	5 159	35	35

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

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Justification au premier euro

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

	ETPT
Emplois sous plafond 2022	5 199
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2022	4
Impact du schéma d'emplois 2023	-39
Solde des transferts T2/T3	
Solde des transferts internes	
Solde des mesures de périmètre	
Corrections techniques	20
Abattements techniques	-25
Emplois sous plafond PLF 2023	5 159
Rappel du schéma d'emplois 2023 en ETP	-60

Opérateurs

Avertissement

Le volet « Opérateurs » des projets annuels de performance évolue au PLF 2023. Ainsi, les états financiers des opérateurs (budget initial 2022 par destination pour tous les opérateurs, budget initial 2022 en comptabilité budgétaire pour les opérateurs soumis à la comptabilité budgétaire et budget initial 2022 en comptabilité générale pour les opérateurs non soumis à la comptabilité budgétaire) ne seront plus publiés dans le PAP mais le seront, sans commentaires, dans le « jaune opérateurs » et les fichiers plats correspondants en open data sur le site « data.gouv.fr ».

OPÉRATEUR

AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France

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 R.1512-12 à R.1512-19 du code des transports.

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

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

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

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

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

Pour 2023, les perspectives s'inscrivent dans la poursuite de la mise en œuvre de la loi d'orientation des mobilités mais également de la mise en œuvre du plan de relance.

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 financeur Nature de la dépense	LFI 2022		PLF 2023	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total	0	0	0	0

Le financement de l'AFITF est assuré par des taxes affectées.

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	LFI 2022 (1)	PLF 2023
Emplois rémunérés par l'opérateur :		
– sous plafond		
– 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) LFI et LFR le cas échéant

OPÉRATEUR**EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire****Missions**

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

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

Gouvernance et pilotage stratégique

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

Perspectives 2023

L'année 2022 marquera la dernière année de mise en œuvre du contrat d'objectifs et de performance (COP) pour la période 2020-2022, signé avec l'État fin 2019 dans un contexte d'entrée en application du volet technique du 4 e paquet ferroviaire le 16 juin 2019 et de la promulgation, le 27 juin 2018, de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire qui a précisé le calendrier de l'ouverture à la concurrence. Il a résulté de ces réformes, aux niveaux européen et national, la nécessité pour l'EPSF de négocier des accords de coopération avec ses homologues étrangers et l'Agence de l'UE pour les chemins de fer, d'accompagner les nouveaux acteurs, d'approfondir les méthodes d'identification, d'analyse et de prévention des accidents et d'anticiper les impacts des évolutions technologiques et numériques sur la sécurité. Au second semestre 2022, un nouveau contrat d'objectif et de performance sera signé avec l'État pour la période 2023-2025. Ce contrat mettra en lumière les nouvelles missions que l'établissement s'est vu confier, notamment dans le cadre du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs. Ainsi, tant sur les « lignes de desserte fine du territoire » que sur le réseau ferroviaire national sur lequel s'applique la réglementation européenne, le contrat aborde les attentes fortes du secteur pour que l'établissement pérennise son rôle pédagogique d'explication de la réglementation, de diffusion des bonnes pratiques et d'anticipation des besoins, ainsi que l'impératif pour lui de recruter les expertises nécessaires à son action.

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

(en milliers d'euros)

Programme financeur Nature de la dépense	LFI 2022		PLF 2023	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P203 Infrastructures et services de transports	13 200	13 200	27 200	27 200
Subvention pour charges de service public	13 200	13 200	27 200	27 200
Transferts	0	0	0	0
Dotations en fonds propres	0	0	0	0
Subvention pour charges d'investissement	0	0	0	0
Total	13 200	13 200	27 200	27 200

La SCSP de l'EPSF est stable en 2023 pour un montant de 13,2 M€.

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	LFI 2022 (1)	PLF 2023
Emplois rémunérés par l'opérateur :	106	106
– sous plafond	106	106
– 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) LFI et LFR le cas échéant

OPÉRATEUR

SGP - Société du Grand Paris

Missions

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

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

La crise de la Covid-19 ainsi que des contraintes géotechniques ont eu des impacts sur les chantiers du GPE, les calendriers de livraison allant de 12 à 18 mois environ, ce qui a amené la Société du Grand Paris à annoncer le 13 juillet 2021 une feuille de route actualisée. Les tronçons initialement attendus pour les Jeux olympiques et paralympiques de 2024 (la ligne 16 jusqu'au Bourget-RER et la ligne 17 jusqu'au Bourget-Aéroport) ne pourront pas être mis en service pour cette échéance, à l'exception des prolongements au Nord (Saint-Denis-Pleyel) et au Sud (Orly) de la ligne 14. La ligne 15 Sud voit par ailleurs sa mise en service décalée à fin 2025.

L'horizon 2030 reste confirmé pour les autres lignes.

Le coût global du projet est estimé à date à 36,1 Md€ (CE2012).

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

L'activité de l'année 2022 est dominée, en volume, par la poursuite des travaux de génie civil et souterrains des lignes 14 Nord et sur le premier tronçon de la ligne 16, ainsi que l'achèvement de ces mêmes travaux sur la ligne 15 Sud.

Gouvernance et pilotage stratégique

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

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

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

En 2022, la SGP a adapté son organisation interne qui repose sur un modèle d'organisation matricielle en renforçant les plateaux-projets et en y intégrant davantage les équipes métiers transversales (sujets environnementaux, contrôle de gestion, valorisation du quartier des gares).

Perspectives 2023

La SGP a pour ambition d'accompagner le rythme soutenu de ses travaux, avec notamment une croissance de dépenses et une hausse de ses effectifs afin de respecter le calendrier de livraison des lignes du GPE.

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

(en milliers d'euros)

Programme financeur Nature de la dépense	LFI 2022		PLF 2023	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total	0	0	0	0

La SGP est financée par endettement et par fiscalité affectée mise en place par le législateur afin d'assurer *in fine* le remboursement de sa dette. En 2022, la SGP est ainsi affectataire :

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

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	LFI 2022 (1)	PLF 2023
Emplois rémunérés par l'opérateur :	1 025	1 025
– sous plafond	1 025	1 025
– 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) LFI et LFR le cas échéant

Après des recrutements importants intervenus ces dernières années à mesure où le projet du Grand Paris Express (GPE) montait en puissance, il est proposé une stabilisation du plafond d'emplois de la Société du Grand Paris entre 2022 et 2023, à 1 025 ETPT.

OPÉRATEUR

VNF - Voies navigables de France

Missions

Voies navigables de France (VNF) gère le réseau de voies navigables de l'État qui lui a été confié, constitué de 6 700 km de voies navigables, de plus de 3 000 ouvrages d'art et de 40 000 hectares de domaine public en bordure de voie d'eau.

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

La loi d'orientation des mobilités a confirmé la priorité conférée à la régénération des réseaux existants. Dès 2018, la subvention de régénération de l'AFITF a été progressivement augmentée et s'est accompagnée d'une subvention spécifique dédiée à la modernisation des méthodes d'exploitation pour renforcer la productivité et la fiabilité de l'exploitation.

Gouvernance et pilotage stratégique

Créé par la loi du 24 janvier 2012, VNF est un établissement public administratif né de la fusion des services de navigation de l'État et de l'établissement public industriel et commercial VNF. Il est le gestionnaire unique de la plus grande partie du réseau fluvial navigable français. Son siège est à Béthune et son réseau opérationnel se compose de 7 directions territoriales. Son conseil d'administration, composé de 26 membres comprenant des représentants de l'État, des personnalités qualifiées et des représentants du personnel, définit la politique de VNF mise en œuvre par son directeur général.

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

Perspectives 2023

Les objectifs pour l'année 2023 sont la poursuite de la mise en œuvre du contrat d'objectif et de performance notamment sur le développement du report modal et la mise en œuvre des chantiers validés dans le cadre du plan de relance.

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

(en milliers d'euros)

Programme financeur Nature de la dépense	LFI 2022		PLF 2023	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P203 Infrastructures et services de transports	248 202	248 202	253 674	253 674
Subvention pour charges de service public	248 202	248 202	253 674	253 674
Transferts	0	0	0	0
Dotations en fonds propres	0	0	0	0
Subvention pour charges d'investissement	0	0	0	0
Total	248 202	248 202	253 674	253 674

La subvention pour charges de service public (SCSP) pour l'année 2023 reprend le même montant que celle accordée à VNF en 2022 conformément à la trajectoire financière du COP, augmenté d'une compensation des effets de l'évolution de la valeur du point d'indice au 1^{er} juillet 2022.

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	LFI 2022 (1)	PLF 2023
Emplois rémunérés par l'opérateur :	4 103	4 063
– sous plafond	4 068	4 028
– hors plafond	35	35
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>	35	35
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) LFI et LFR le cas échéant

Le schéma d'emplois de VNF s'établit à -60 ETP en PLF 2023, conformément à la trajectoire prévue par le COP 2020-2029 signé avec l'État en 2021. Néanmoins, compte-tenu de l'avancement du programme de modernisation, il est proposé une diminution du plafond d'emplois moins importante qu'anticipé en 2023, s'établissant à 4 028 ETPT contre 4 068 ETPT en 2022 (-40 ETPT, soit +20 ETPT inscrits en corrections techniques).

L'opérateur bénéficie par ailleurs en 2022 d'une autorisation d'emplois hors plafond de 35 apprentis, s'inscrivant dans la politique de soutien du Gouvernement au développement de l'apprentissage.