

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

BUDGET GÉNÉRAL

PROGRAMME 203

RAPPORTS ANNUELS DE PERFORMANCES

ANNEXE AU PROJET DE LOI DE RÉGLEMENT

DU BUDGET ET D'APPROBATION DES COMPTES POUR

2022

# INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS



PROGRAMME 203  
**Infrastructures et services de transports**

---

## Bilan stratégique du rapport annuel de performances

### Thierry COQUIL

Directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités

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

L'année 2022 a été marquée par la poursuite de la mise en œuvre des dispositions de la loi d'orientation des mobilités (LOM) qui revoit en profondeur la gouvernance de la mobilité et par la mise en œuvre de la transformation de la DGITM actée le 1<sup>er</sup> mars 2022.

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

L'année 2022 a été également marquée par les travaux du conseil d'orientation des infrastructures (COI) chargé, comme le prévoit la LOM, de proposer au gouvernement des scénarios d'actualisation de la trajectoire pluriannuelle des investissements dans le domaine des transports. Le rapport du COI a été remis le 24 février 2023 à la première ministre qui a décidé de retenir le scénario de « planification écologique » du COI, et de conduire des échanges avec les collectivités pour construire, d'ici l'été 2023, la déclinaison opérationnelle d'un plan d'avenir pour les transports.

S'agissant du **secteur ferroviaire**, l'année 2022 a été marquée par une reprise forte des trafics voyageurs, avec un retour quasi à la normale des plans de transport et des taux d'occupations record des TGV, ce qui a notamment permis à la SNCF d'afficher un bénéfice de 2,4 Md€ qui viendra alimenter des investissements dans le réseau ferroviaire et contribuera au désendettement de l'entreprise.

L'année a également été marquée par la signature du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030, le 6 avril 2022. Ce contrat prévoit un niveau d'investissements historiquement haut sur le **réseau ferroviaire**, qui concerne aussi bien la régénération avec un investissement de 2,9 Md€ chaque année, que les projets régionaux de développement dotés à hauteur d'1 Md€ par an en moyenne. D'autre part le contrat s'inscrit aussi dans le redressement de la situation financière de SNCF Réseau, avec notamment le respect de la « règle d'or », instaurée par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, qui doit permettre d'éviter une reconstitution de l'endettement de SNCF Réseau. En effet, dans le cadre du nouveau pacte ferroviaire, l'État a consenti à un effort important avec notamment la reprise de 35 Md€ de dette de la SNCF. Ayant déjà repris 25 Md€ de dette en 2020, l'État a repris les 10 Md€ restants au 1<sup>er</sup> janvier 2022. En parallèle, une démarche globale d'amélioration de la productivité permettra d'atteindre à moyen terme un modèle économique équilibré à l'échelle du groupe SNCF puis de SNCF Réseau.

La mise en œuvre du **plan de relance ferroviaire** a continué en 2022. Ainsi, malgré un impact persistant de la crise sanitaire au premier trimestre 2022 et l'impact de l'inflation, l'équilibre financier de SNCF Réseau a bénéficié du deuxième versement du plan de relance à hauteur de 1,761 Md€ à destination des investissements pour la régénération du réseau. Ces investissements sont essentiels pour améliorer la qualité du système ferroviaire au bénéfice de tous : entreprises ferroviaires, voyageurs et chargeurs. Au total, le plan de relance prévoit sur la période 2021-2024 un soutien sans précédent de 4,7 Md€ en faveur du secteur ferroviaire, dont 4,05 Md€ auront été octroyés au groupe SNCF via une recapitalisation de l'entreprise par l'État, 650 M€ abondant les crédits d'intervention budgétaire dédiés au financement d'investissements dans le secteur ferroviaire.

Par ailleurs, suite à l'annonce par le Président de la République fin 2021 d'une suppression progressive d'ici 2023 de la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) et de la contribution de solidarité territoriale (CST), désormais

inadaptées au nouveau contexte concurrentiel, l'année 2022 est donc la dernière année pour laquelle la SNCF s'est acquittée de la TREF.

Parallèlement, le Gouvernement a poursuivi en 2022 avec les régions la mise en œuvre du plan « petites lignes » en faveur de la remise à niveau des **lignes ferroviaires de desserte fine du territoire** (LDFT) ainsi que la remise à plat de leur gouvernance. Engagé à la suite de la mission du préfet Philizot menée en 2019, ce plan vise à pérenniser les services de transport qu'elles assurent. Trois nouveaux protocoles d'accord ont été signés début 2022 avec les régions Occitanie, Pays de la Loire et Hauts-de-France et sont venus compléter les cinq autres protocoles signés en 2020 et en 2021.

Le ministère des transports poursuit la mise en œuvre du décret d'application n° 2020-1820, publié en décembre 2020, de la loi d'orientation des mobilités visant à préciser les conditions dans lesquelles les régions peuvent, si elles en font la demande, bénéficier du transfert de gestion de certaines lignes de desserte fine du territoire peu fréquentées. Dans la continuité de ses démarches entreprises en 2021, la région Occitanie a obtenu l'autorisation du transfert de propriété des lignes Tarbes - Bagnères-de-Bigorre, en novembre 2022, et Agen - Auch, en janvier 2023 ; la région prévoit une réouverture des circulations fret sur ces lignes. La communauté urbaine du Havre Seine métropole a, elle, obtenu l'autorisation du transfert de propriété d'une section de la ligne Le Havre - Rolleville, en vue d'agrandir son réseau de tramway. Enfin, la région Grand Est a saisi le ministre chargé des transports dans l'objectif d'obtenir l'autorisation de transfert de la ligne Jarville-Vittel.

L'État a par ailleurs poursuivi les efforts engagés dans le cadre du contrat de plan (CPER) 2015-2020 sur des opérations visant à améliorer la régularité, la fiabilité et la performance des lignes ferroviaires les plus circulées, y compris sur le réseau régional.

Le gouvernement a poursuivi en 2022, avec les collectivités territoriales concernées, la démarche de définition et de déploiement des **RER métropolitains** initiés par la loi d'orientation des mobilités. Une enveloppe du plan de relance de 30 millions d'euros a ainsi été utilisée en 2021 et 2022 pour engager des études préliminaires au déploiement de services express métropolitains (SEM) dans les métropoles à plus haut potentiel de développement de tels projets, en cohérence avec le schéma directeur réalisé par SNCF Réseau et remis au gouvernement en 2020.

En 2022, l'État et SNCF Réseau ont poursuivi leurs travaux au sein du dispositif Plateformes services et infrastructures. Ce dispositif réunissant des représentants de l'État, de SNCF Réseau, des autorités organisatrices de transport et des acteurs du fret ferroviaire dans un cadre commun, vise à améliorer le fonctionnement du système ferroviaire en conciliant les expressions de besoins des usagers et les capacités de l'infrastructure ferroviaire. Dans la continuité des travaux effectués sur les cahiers des hypothèses, SNCF Réseau a initié l'élaboration des plans d'exploitation permettant d'identifier les émergences de conflit de circulation, ne pouvant être résolu de manière opérationnelle. A terme, la réalisation de ces plans d'exploitation permettra d'aider la prise de décision sur les investissements de développement et/ou de régénération à réaliser à moyen et long terme.

Concernant les **grands projets ferroviaires**, leur mise en œuvre a été poursuivie en 2022 selon une approche reposant sur une réalisation phasée commençant en priorité par les opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien, avant la réalisation de sections lignes nouvelles échelonnées dans le temps. Les phases 1 et 2 du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) ont été déclarées d'utilité publique le 13 octobre 2022 par arrêté interpréfectoral, alors que le projet de déclaration d'utilité publique relative à la phase 1 du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) a été déposé au Conseil d'État. Pour ces deux projets, ainsi que le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), les études détaillées préalables aux travaux ont été engagées ou poursuivies. Par ailleurs, l'article 4 de la loi d'orientation des mobilités permettait, par voie d'ordonnance, la création d'établissements publics locaux (EPL) disposant de ressources fiscales dédiées pour financer et accélérer la réalisation de ces projets. A la demande des collectivités territoriales concernées, le Gouvernement a créé ces établissements publics locaux pour le GPSO, la LNMP et la LNPCA par les ordonnances du 2 mars 2022 et leurs décrets d'application du 20 avril 2022.

Pour la réduction des pics de bruit le long des LGV, l'État a poursuivi les démarches initiées en 2020 et 2021 pour la réalisation de mesures de protection le long des LGV Sud Europe Atlantique (SEA) et Bretagne Pays de Loire (BPL).

En ce qui concerne les **trains d'équilibre du territoire** (TET), dont l'État est autorité organisatrice, après une demande qui est restée affectée en 2021 par les conséquences de la crise sanitaire, en particulier lors du premier semestre 2021, le retour important des voyageurs dans les trains à partir de la période estivale de 2021 s'est confirmé durant toute l'année 2022, notamment sur les lignes transversales Bordeaux – Marseille, Nantes – Bordeaux, Nantes – Lyon et les trains de nuit. L'année 2022 a donc été marquée par une forte reprise de la fréquentation.

Les travaux de la section transfrontalière de la liaison ferroviaire Lyon-Turin se sont poursuivis sous la maîtrise d'ouvrage du promoteur public binational Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT). Fin 2022, 30 kilomètres de galeries ont été creusés, sur les 164 kilomètres au total.

Dans le domaine du **fret ferroviaire** et de l'intermodalité, plusieurs mesures ont été poursuivies ou mises en œuvre comme la remise en état du réseau capillaire et des voies de services ou des opérations visant à augmenter le gabarit. La stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, publiée en septembre 2021, a permis de définir un programme d'actions global couvrant tous les leviers d'amélioration et de renforcer son usage en l'inscrivant pleinement dans la chaîne logistique du transport de marchandises. Celle-ci acte notamment l'octroi d'une enveloppe complémentaire annuelle de soutien à l'exploitation de 170 M€ par an sur 2021/2024 permettant ainsi, d'une part (i), de renforcer la prise en charge par l'État du coût des péages pour les sillons des péages fret, (ii) d'augmenter l'enveloppe du dispositif d'aide à l'exploitation des services de transport combiné, d'autre part, (iii) d'instituer une aide à l'exploitation des services de wagons isolés (dont l'approbation par la Commission européenne est en cours) et, enfin, (iv) de financer les aides au démarrage de nouveaux services. Par ailleurs, le plan de relance comprend un volet spécifique au fret ferroviaire de 250 M€, qui a été entièrement engagé en 2021 et 2022 et permettra de réaliser, avec les cofinancements, un programme d'investissement de 500 M€.

Pour aider les opérateurs à faire face à l'augmentation des coûts de l'énergie en 2022, une aide spécifique de 26 M€ a également été apportée aux opérateurs de fret sous la forme d'une baisse complémentaire de péages.

En matière de **développement routier**, les opérations déjà engagées en travaux se sont poursuivies concrétisant ainsi la mise en œuvre des volets routiers des contrats de plan État-région, et des contrats de convergence et de transformation outremer, avec l'objectif de financement de phases fonctionnelles pour l'utilisateur d'ici fin 2022. Le montant total des crédits de paiement exécutés en 2022 au titre de l'action 1 s'établit à 821,5 M€ (dont fonds de concours des collectivités) et le montant total des AE engagées à 822 M€.

Pour l'année 2022, au titre des grands projets routiers, les événements suivants sont à noter :

- Définition du parti d'aménagement de la RN2 entre Laon et Avesnes par décision ministérielle du 8 novembre 2022 en région Hauts-de-France ;
- Autorisation environnementale et le lancement des travaux du contournement d'Avesnes sur la RN2 en région Hauts-de-France ;
- Mise en service de l'aménagement à 2x2 voies de la RN164 à Chateauneuf du Faou en région Bretagne ;
- Mise en service de la 2<sup>e</sup> phase des aménagements à 2x2 voies de la VR52 entre l'autoroute A4 et Rombas en région Grand Est ;
- Mise en service de l'aménagement à 2x2 voies de la RN27 entre Manéhouville et Dieppe en région Normandie ;
- Mise en service de la 3<sup>e</sup> phase de l'opération de déviation de Moulay Mayenne par la RN162 en région Pays-de-la-Loire ;
- Mise en service de la reconstruction du pont de Mangajou sur la RN2 à Mayotte ;
- Saisine de la CNDP pour le projet l'élargissement de l'A63 au sud de Bordeaux en région Nouvelle-Aquitaine et décision de réalisation d'une concertation avec garants en 2023 ;
- Obtention de la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la dernière section du contournement ouest de Besançon sur la RN57 en région Bourgogne-Franche-Comté ;
- Obtention de la déclaration d'utilité publique du projet de déviation de Marquixanes sur la RN116 en région Occitanie ;
- Obtention de l'autorisation environnementale du projet de déviation de Lussac-les-Châteaux sur la RN147 en région Nouvelle-Aquitaine ;
- Engagement des travaux relatifs à l'aménagement de créneaux de dépassement au sud de Bellac sur la RN147 en région Nouvelle-Aquitaine ;
- Mise en service intégrale du contournement de Baraqueville sur la RN88 en région Occitanie ;
- Mise en service de la déviation de Gimont sur la RN124 en région Occitanie.

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

Concernant le **réseau routier national non concédé**, la priorité à l'**entretien** du réseau existant reste clairement affirmée par le Gouvernement. Cette priorité s'est traduite par un effort supplémentaire sur les crédits d'entretien et de régénération dès 2018 qui s'est poursuivi en 2022. L'usage de ces crédits a été optimisé pour préserver au mieux l'état du patrimoine en tenant compte des niveaux de trafic de chaque section de voie et prévenir ainsi les risques en termes de perte de sécurité et de défaillance du réseau et des ouvrages. De plus, afin d'informer les décideurs et les citoyens en toute transparence sur cet état, les données correspondantes sont accessibles sur le site du Ministère depuis plusieurs années.

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), de mesures de régulation du trafic, et d'information des usagers. Cela se traduit, entre autres, par la consolidation des services à l'usager fournis par Bison Futé ou par le déploiement d'infrastructures connectées, préparant l'arrivée du véhicule automatisé, positionnant la France comme un pays leader sur le domaine en Europe.

Conformément aux priorités affichées par le Président de la République et le Premier ministre, plusieurs opérations d'envergure ont été financées en 2022, via les crédits Plan de relance engagés en 2021. Ces opérations concernent les domaines des ouvrages d'art, des voies réservées et du contrôle sanction automatisé.

Enfin, la loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (dite **loi 3DS**) a conduit l'État, par décision du 4 janvier 2023, à décider du transfert de 1 345 kilomètres de sections d'autoroutes et de routes à 16 départements et trois métropoles et la mise à disposition de 1 650 kilomètres de sections d'autoroutes et de routes à trois régions.

Concernant le **réseau fluvial**, l'année 2022 est marquée par la première mise en œuvre annuelle complète du contrat d'objectifs et de performance (COP) signé le 30 avril 2021 entre l'État et l'établissement Voies navigables de France (VNF). Le contrat, couvrant les années 2020 à 2029, permet à VNF de déployer ses missions avec des moyens inédits pour :

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

Le COP s'inscrit dans la dynamique de la LOM pour la régénération et la modernisation des infrastructures. D'ores et déjà, l'AFITF a augmenté de plus de 60 % ses subventions à VNF par rapport à 2017 pour la régénération et la modernisation du réseau, en les portant à 114 M€ pour 2022. De plus, avec le plan de relance, VNF bénéficie de 95 M€ sur 2022 en complément des moyens prévus par la LOM.

Enfin, dans l'optique de permettre au transport fluvial de marchandises d'être un mode de transport toujours plus propre et vertueux, l'État a accru en 2020 et 2021 sa contribution financière au plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (PAMI) mis en œuvre et financé par VNF, pour accompagner une dynamique de **verdissement de la flotte**. En 2022, l'État a contribué au PAMI à hauteur de 5,0 M€, soit 3,5 M€ de plus qu'en 2021, et la région Île-de-France a apporté un cofinancement de 0,6 M€.

La transformation de la Société du Canal Seine Nord Europe en établissement public local a eu lieu le 1<sup>er</sup> avril 2020 comme le prévoyait la loi d'orientation des mobilités. Ce projet pour lequel l'État contribue à hauteur de 1,1 Md€ via l'AFITF, est subdivisé en quatre secteurs géographiques et deux secteurs techniques. Le secteur 1, de Compiègne à Pimprez, a fait l'objet d'une enquête publique débouchant sur une autorisation environnementale. Les premiers travaux d'importance marquant le début du « creusement du canal » ont débuté en septembre 2022. Pour les secteurs 2, 3 et

4, les demandes d'autorisation environnementales ont été demandées en août 2022 et l'instruction en vues des enquêtes publiques est en cours.

Dans le **domaine portuaire**, les opérations d'investissements se sont poursuivies, et le soutien du plan de relance a permis d'engager 60 M€ supplémentaires en 2022 en faveur de la transition écologique des ports (électricité à quai, report modal, performance énergétique ...). La guerre en Ukraine à partir de février 2022 est venue impacter l'activité portuaire avec une baisse importante des trafics en provenance de Russie mais également un rebond avec des trafics gaziers historiques vers Dunkerque, Montoir et Fos.

Les **transports urbains** ont été durement touchés par la crise sanitaire. À ce jour, leur fréquentation n'a pas encore totalement retrouvé son niveau d'avant la pandémie. Le quatrième appel à projets relatif aux transports collectifs en site propre et aux pôles d'échanges hors Île-de-France lancé fin 2020 soutient sur la base d'une enveloppe de 900 M€ les 162 projets lauréats à condition que les travaux démarrent avant fin 2025. Le conventionnement financier de ces opérations est en cours directement auprès de l'AFITF. L'État soutient également la réalisation de la troisième ligne de métro de Toulouse à hauteur de 200 M€, les projets de la métropole Aix-Marseille-Provence (plan Marseille en Grand, avec 500 M€ de subventions), ainsi que les projets franciliens via le contrat de plan État-Région.

De plus, pour répondre aux enjeux de transition écologique et de pouvoir d'achat, un **plan covoiturage** a été annoncé le 13 décembre dernier pour déployer la pratique au quotidien. Ce plan de 14 mesures prévoit notamment une prime de 100 € pour les nouveaux conducteurs, qui sera versée par les plateformes de covoiturage pour inciter à démarrer le covoiturage et un soutien via le fonds vert aux collectivités locales pour leurs projets (aires, lignes ou expérimentation de voies dédiées, campagne d'incitation financière). Le plan se donne pour objectif d'atteindre 3 millions de trajets covoiturés à horizon 2027.

La démarche *France Mobilités* promeut l'expérimentation, l'innovation territoriale et le déploiement de bouquets de solutions de mobilité durables au service des mobilités du quotidien. Elle anime et fédère l'écosystème des mobilités sur tous les territoires, en particulier périurbains, ruraux et peu denses. En 2022, cela s'est concrétisé par un fort accompagnement territorial de près de 200 collectivités et 200 événements régionaux effectués par les cellules d'appui régionales, ainsi que 140 lauréats des appels à manifestation d'intérêt France Mobilités, à savoir Territoires de nouvelles mobilités durables, opéré par l'ADEME et doté de 3 M€, ainsi que le programme Avenir Montagne Mobilités, opéré par l'ANCT doté de 10 M€. L'ensemble de l'offre de service France Mobilités continue de bénéficier d'une notoriété forte et d'une croissance d'usage continue.

Dans le cadre de l'*Agence de l'Innovation pour les Transports* (AIT), les lauréats de la première promotion Propulse (programme d'accompagnement et d'accélération de l'innovation, décomposé en 4 appels à projets : « Transports durables », « Communautés de données », « Intrapreneuriat » et « Aménagement des espaces pour un usage multiple : U-Space Together ») ont été accompagnés tout au long de l'année 2022, sur la base d'un programme en trois phases (problématisation, accélération, valorisation) et d'une série de sessions collectives permettant au ministère de partager avec les lauréats ses réseaux, ses expertises et de mettre ces derniers en visibilité. Des référents ont été désignés au sein des administrations (DGITM, DGAC, DGAMPA, DGEC) pour assurer le suivi individualisé de chaque projet. Les partenaires de l'AIT ont été étroitement associés à l'accompagnement des lauréats, et le seront encore à l'avenir.

Parallèlement, la deuxième édition du programme Propulse a été lancée le 7 septembre par le ministre en charge des transports avec quatre nouveaux appels à projets : transports durables, partage de données, multimodalité et intermodalité, intrapreneuriat. Les candidatures ont été instruites et les jurys se sont tenus en décembre. La nouvelle promotion a été dévoilée lors du Forum de l'AIT les 7 et 8 février 2023 par le ministre chargé des transports et les présidents des jurys. Pour développer la culture de l'innovation au sein des services de l'État, plusieurs actions d'échanges d'expériences et de partages d'informations ont été mises en place.

En France et à l'étranger, l'AIT négocie et met en œuvre des partenariats stratégiques (Agence de l'Innovation de Défense, French Institutes of Technology, Association Française des Pôles de Compétitivité, FabMob, FabLog, IDRRIM, Univ'Eiffel, VNF, OECD International Transport Forum, Année de l'Innovation Franco-Québécoise, EIT Urban Mobility, Autonomy, ATEC-ITS, etc.).

La DGITM assure depuis 2022 le pilotage de la mise en œuvre du volet Transport de **France 2030** dans le cadre du Comité de Pilotage Ministériel (CPM) opérationnel Transport qu'elle co-préside avec la direction générale des entreprises (DGE) (budget de soutien de l'ordre de 5 milliards d'euros). Le bilan budgétaire à fin 2022 est très satisfaisant avec plus de 900 M€ de soutien financier engagé au bénéfice de plus de 150 projets lauréats.

La DGITM pilote notamment la *Stratégie d'Accélération « Digitalisation et Décarbonation des Mobilités »*. Les relèves correspondant aux trois appels à projets lancés fin 2021 (modernisation du secteur ferroviaire ; logistique multimodale et digitalisée ; mobilité routière autonome et connectée) ont été réalisées en 2022 sous l'égide du volet Transport de France 2030, et ont rencontré un grand succès auprès des écosystèmes concernés (saturation des budgets de soutien programmés).

Sur la période, la DGITM a également joué un rôle moteur dans l'élaboration de la feuille de route actualisée du CPM Transport couvrant la période 2023-2026, permettant d'élargir les champs d'intervention du CPM au-delà du secteur automobile / mobilité routière électrique et avion bas carbone déjà identifiés : secteurs ferroviaire (CORIFER), fluviomaritime (CORIMER), chaînes multimodales fret et passagers, nouvelles mobilités urbaines (cyclo-mobilités et mobilités actives...), infrastructures routières innovantes résilientes et décarbonées. Ces nouveaux chantiers sont en cours pour une mise en œuvre courant 2023.

La DGITM a également participé également activement au suivi de certains autres CPM de France 2030, couvrant des thématiques génériques plurisectorielles applicables au secteur Transport : Hydrogène, Énergies Renouvelables, Innovation & Startups.

L'État poursuit son soutien aux acteurs de l'innovation pour une mobilité performante grâce au partage des données et les politiques de développement des services numériques.

- Le Point d'Accès National aux données multimodales ([transport.data.gouv.fr](https://transport.data.gouv.fr)) a poursuivi son développement et l'accompagnement des producteurs de données, avec notamment la publication du décret d'application de l'article 122 de la loi climat et résilience. Le PAN Transport est également le vecteur de la normalisation des données de mobilité, par association aux travaux du Groupement des Autorités Responsables des Transports.
- La start-up d'État « Registre de preuve de covoiturage », destinée à faciliter la mise en place de dispositifs d'aides financières par les collectivités locales et les entreprises, s'est beaucoup développée en 2022, d'après les indicateurs de l'Observatoire national du covoiturage au quotidien.
- Une nouvelle startup d'état a été créée, Dialog, destinée à faciliter l'intégration de la réglementation poids lourds dans les GPS routiers.
- La DGITM a également initié, dans le cadre d'un projet européen, la mise en œuvre de Point d'Accès National en vue de la dématérialisation du contrôle des documents de transport de marchandises conformément au règlement européen eFTI d'ici 2025.

**Dans le cadre du plan vélo et mobilités actives**, l'État assure un cofinancement d'infrastructures cyclables au côté des collectivités locales via 350 M€ sur sept ans prévus au budget de l'AFITF. Ce fonds est inscrit dans la programmation des infrastructures de la loi d'orientation des mobilités. Il a été abondé en 2021 à hauteur de 150 M€, dans le cadre du plan de relance (145 M€ à la suite d'un redéploiement de crédits du plan en 2022). Il est principalement à la réalisation d'itinéraires cyclables continus et sécurisés pour assurer la sécurité et l'attractivité des trajets pour les cyclistes. Il a fait l'objet de cinq appels à projets depuis 2019, ayant permis à 933 projets lauréats et 599 territoires de bénéficier d'un total de 365 millions d'euros de subventions afin de réaliser des projets d'aménagements cyclables, dont 100 M€ en provenance du plan France Relance. Par ailleurs, 45 M€ du plan ont été redéployés pour soutenir la réalisation de stationnements sécurisés pour vélo en gare.

Fin 2022, le gouvernement a lancé un **nouveau plan vélo et mobilités actives 2023-2027** et mobilise un budget de 250 millions d'euros à partir de 2023, dont la première enveloppe, de 100 millions d'euros, est consacrée au sixième appel à projet, visant à intensifier la réalisation d'aménagements cyclables sur tout le territoire.

Suite à la publication des deux ordonnances d'application de la loi d'orientation des mobilités relatives au **véhicule automatisé** (ordonnance n° 2021-443 du 14 avril 2021) et à l'accès aux données du véhicule (ordonnance n° 2021-442 du 14 avril 2021), ainsi que du décret relatif aux conditions d'utilisation du véhicule automatisé (décret n° 2021-873 du 29 juin 2021) différents travaux ont été menés.

La France a tout d'abord participé activement à l'élaboration du règlement d'exécution UE 2022/1426 relatif à la réception par type des systèmes de conduite automatisés des véhicules entièrement automatisés, afin notamment de veiller à sa bonne articulation avec le dispositif français cité plus haut. La France dispose ainsi en 2022 d'un cadre législatif et réglementaire complet d'autorisation des services de transport routier automatisé, comprenant un volet européen relatif à l'homologation des véhicules entièrement automatisés, et un volet français relatif au processus d'autorisation de ces services.



L'élaboration de référentiels de démonstration de sécurité a été poursuivie en 2022, avec l'appui du Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés, et en collaboration avec l'éco-système industriel, donnant lieu à la publication de plusieurs guides techniques relatifs à la démonstration du principe « Globalement au moins équivalent », à l'audit de sécurité en exploitation, aux missions des organismes qualifiés agréés pour l'évaluation de la sécurité et à la cybersécurité des systèmes de transport routier automatisés. Différents guides méthodologiques relatifs à la validation de sécurité ont également été publiés, notamment relatifs à l'utilisation des scénarios de conduite.

Le décret sur l'accès aux données des véhicules a donné lieu, suite à une consultation en septembre 2021, à un projet de texte soumis à concertation puis soumis aux consultations obligatoires et notamment celle de la Commission nationale informatique et libertés (CNIL) au mois de septembre 2022.

Les aspects sociétaux ont continué à faire l'objet d'un suivi régulier, donnant lieu à une réunion du séminaire national impliquant les parties prenantes (dont des représentants des Assemblées). Celui-ci a permis de partager les résultats des enquêtes de suivi de la perception et attentes vis-à-vis du véhicule automatisé, ainsi que la synthèse des travaux sur l'acceptabilité et les enjeux environnementaux des véhicules automatisés.

Dans le **secteur du transport routier**, l'année 2022 a été marquée par la guerre en Ukraine et les tensions induites sur les marchés du gaz et du pétrole qui se sont traduites par de fortes hausses des prix de l'énergie. Au regard de l'importance de la part du poste « énergie » dans les coûts d'exploitation des transporteurs (aux environs de 30 %), les enjeux de ce secteur ont été pleinement intégrés au Plan de résilience de l'économie française. Les actions mises en œuvre dans ce cadre par l'État (notamment la mise en place d'une aide aux véhicules pour un montant d'environ 400 M€) ont visé, en accompagnement des actions menées par d'autres départements ministériels, à permettre aux transporteurs de poursuivre leur activité indispensable à l'économie du pays et à la mobilité des citoyens, en sauvegardant leur rentabilité structurellement faible.

Dans un contexte économique incertain, l'État est resté très attentif à l'évolution de la situation des transporteurs et a assuré un suivi régulier de la situation de la profession en relation étroite avec les organisations professionnelles.

Le ministère chargé des transports est également fortement engagé dans la **transition écologique du transport routier de fret et de passagers** en cohérence avec les objectifs portés aux niveaux national et européen. Cette transition nécessite principalement l'accélération du verdissement des motorisations de la flotte des véhicules lourds et suppose de répondre au besoin de visibilité des acteurs.

A cet effet, une *task force* regroupant transporteurs, constructeurs, producteurs et distributeurs d'énergie avait été mise en place par l'État en 2021. En 2022, les véhicules lourds ont été identifiés au sein du secteur des transports comme une chaîne de valeur devant faire l'objet prioritairement d'une feuille de route au titre de l'article 301 de la loi « climat et résilience ». Les travaux et parties prenantes de la *task force* ont été ainsi intégrés aux réflexions de cette feuille de route dont l'objectif est d'assurer, pour les véhicules lourds, les conditions d'une déclinaison opérationnelle concertée et partagée de l'hypothèse de mix énergétique établi par les scénarios de la stratégie nationale bas carbone (SNBC) 3, à travers l'identification de freins et leviers et l'établissement de propositions d'actions. Celle-ci a été finalisée au début de l'année 2023.

Le programme d'engagements volontaires pour l'environnement (EVE 2) mis en place par la DGITM, la DGEC, l'ADEME avec les organisations professionnelles du secteur du transport routier et adopté mi 2021 a vu sa mise en œuvre opérationnelle se poursuivre. 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.

En matière de **régulation** du transport routier, l'année 2022 a vu l'entrée en vigueur de plusieurs nouvelles dispositions du Paquet mobilité 1, publié en juillet 2020 : entrée en vigueur, en février, des dispositions nouvelles en matière de détachement des conducteurs, en mai, des dispositions nouvelles en matière de cabotage avec la mise en place d'une période de carence entre deux périodes de cabotage ainsi que les nouvelles exigences relatives au transport international en véhicule utilitaire léger de plus de 2,5 tonnes (inscription au registre des transporteurs publics routiers impliquant le respect des conditions d'accès à la profession et licence communautaire). Progressivement, les obligations relatives à l'obligation de déclaration des effectifs et les immatriculations des véhicules exploités entrent également en vigueur. Il a été procédé à la modification du code des transports et des webinaires d'information des services ont été réalisés en vue de la mise en application et du contrôle de ces dispositions.

Face aux effets de la crise sanitaire en matière de **contrôle**, l'action des services s'est davantage portée sur les contrôles en bord de route afin de limiter les risques de développement des pratiques irrégulières (cabotage irrégulier, développement de l'exercice illégal de l'activité de transporteur routier, etc.) et de s'assurer que les conducteurs routiers bénéficient de conditions sanitaires suffisantes, dans la continuité des actions entreprises dès 2020 et 2021. Par ailleurs, le renforcement du contrôle en entreprise opéré progressivement au cours de l'année 2021, notamment

dans un cadre interministériel (DREETS, etc.) a permis de retrouver un niveau d'intervention équivalent en 2022 à celui de 2019.

La préparation du déploiement du contrôle sanction automatisé des surcharges illustre également les projets portés par le ministère pour moderniser les outils de contrôle.

Les travaux de développement d'un nouveau système d'information dédié à la régulation des transports routiers (activités de registre et de contrôle) ont été engagés pour faciliter les démarches des entreprises en les dématérialisant, simplifier les missions des agents des services et permettre d'intégrer les nouvelles dispositions du Paquet mobilité I, la structure de l'actuel système ne le permettant pas. La cible de déploiement est fixée à 2024.

Dans le secteur du **transport public particulier de personnes** (T3P), le ministère a renforcé son action de lutte contre les fraudes, notamment en poursuivant le contrôle des obligations qui incombent aux centrales de réservation au titre de l'article 1<sup>er</sup> de la loi Grandguillaume. La première collecte de données au titre de l'article 2 de la loi Grandguillaume a été réalisée auprès des plateformes VTC ; ces données transmises à des fins de contrôle et de statistiques seront collectées régulièrement et auprès de l'ensemble des acteurs du secteur.

En 2022, le registre de disponibilité des **taxis**, dit « le.taxi », a été largement déployé auprès, d'une part, des professionnels taxis et, d'autre part, des métropoles et plus largement des autorités organisatrices de la mobilité, permettant ainsi de donner aux professionnels plus de visibilité sur les applications numériques de la mobilité.

L'année a également été marquée par la mise en place d'une aide financière, dite « bonus taxi », créée par l'État dans le cadre du plan Héritage des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 (JOP 2024) pour renforcer, dans les territoires accueillant des épreuves de ces Jeux, la flotte de taxis accessibles aux personnes utilisatrices de fauteuil roulant et ainsi permettre à ces dernières de bénéficier d'une offre de mobilité plus importante.

## 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

**INDICATEUR****1.1 – Intérêt socio-économique des opérations**

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2020 Réalisation	2021 Réalisation	2022 Cible	2022 Réalisation	2023 Cible
Intérêt socio-économique des opérations ferroviaires, fluviales et portuaires	€/€ public investi	1,0	0,2	0,9	0,6	> 1
Intérêt socio-économique des opérations routières	€/€ public investi	3,3	2,2	Non connu	Sans objet	>3

**Commentaires techniques**

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

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

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

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

Ce sous-indicateur concerne :

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

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

Les opérations prises en compte au titre du RAP 2022 sont les suivantes :

Opérations prises en compte au titre 2022	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)
SNCF Réseau - Création d'une 4 <sup>e</sup> voie entre Strasbourg et Vendenheim	94	01/02/2014	4,5 %	0,62	58,3
SNCF Réseau - Contournement ferroviaire de Donges	141	01/02/2014	4,5 %	-1,3	-188,3
SNCF Réseau - Nantes État - Blottereau	105	01/02/2014	4,5 %	-0,91	-95,7
SNCF Réseau - Nœud ferroviaire Lyonnais Voie L - Lyon Part-Dieu	84	01/02/2014	4,5 %	6,8	571,9
SNCF Réseau - T13 Phase 1	130	01/02/2014	4,5 %	-0,26	-33,8
SNCF Réseau - Paris-Troyes IDF (Phase 1)	151	01/02/2014	4,5 %	0,4	60,2
SNCF Réseau - Massy-Valenton secteur Est	108	01/02/2014	4,5 %	1,02	109,9
<b>Total 2022</b>	<b>813</b>	<b>01/02/2014</b>	<b>4,5 %</b>	<b>0,6</b>	<b>482,50</b>

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

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

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

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

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

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

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

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

## ANALYSE DES RÉSULTATS

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

En 2022, et en cohérence avec les prévisions faites en PAP, il n'y a aucune opération portuaire ni fluviale de plus de 20 M€ dont la décision de subvention aurait été prise.

Le bénéfice actualisé ramené à l'euro public investi pour 2022 est de 0,6 sur des opérations essentiellement ferroviaires dont est finalement exclue l'opération « Dourdan - La membrolle » n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation socio-économique.

Parmi les projets créateurs de valeur, le projet Nœud ferroviaire lyonnais (Voie L) porte les principaux avantages pour la collectivité (gains de régularité pour les usagers, environnementaux et pour les acteurs du ferroviaire notamment). Parmi les projets avec une valeur actuelle nette (VAN) négative, le projet de contournement de Donges présente les résultats socio-économiques les plus faibles. Ce projet permet de réduire fortement l'exposition de la voie ferrée aux risques industriels. Il permet également à TOTAL d'envisager la modernisation de ses installations et garantir ainsi le maintien de son activité et des emplois directs et indirects. Or le bilan socio-économique monétarisé ne prend pas en compte ces deux aspects du fait de sa méthode de calcul « classique », qui vise essentiellement à prendre en compte l'augmentation de trafic voyageurs, les gains d'exploitation pour les entreprises ferroviaires et les gains d'entretien pour SNCF Réseau.

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

Concernant 2022, et comme prévu l'an dernier, aucune opération routière 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 2021. En effet, la finalisation des opérations en travaux a été privilégiée en cette fin de CPER 2015-2020 prolongé en 2022

## OBJECTIF

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

## INDICATEUR

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

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2020 Réalisation	2021 Réalisation	2022 Cible	2022 Réalisation	2023 Cible
Coût kilométrique moyen des opérations de régénération	k€ courants par km	1805	1742	1682	1601	<1612
Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien	k€ courants par km	54,97	54,26	54,49	54,37	<59,3

**Commentaires techniques**

Sources des données : SNCF Réseau

Depuis le PAP 2023 les données sont transmises en euros constants par SNCF Réseau car les indicateurs du contrat de performance signé entre l'État et SNCF Réseau sont en euros courants. Cette lecture s'inscrit donc sur le long-terme (au moins jusqu'en 2030).

**Indicateur 2.1.1 Coût kilométrique moyen des opérations de régénération**

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

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

**Indicateur 2.1.2 Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien**

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

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

**INDICATEUR****2.2 – État des réseaux routier, ferroviaire et fluvial**

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2020 Réalisation	2021 Réalisation	2022 Cible	2022 Réalisation	2023 Cible
Etat des structures de chaussées sur le réseau routier national non concédé : proportion des chaussées nécessitant un entretien de surface ou de structure (D à I)	%	48,9	45,9	50	49,2	45
dont proportion des chaussées nécessitant un entretien structurel (G à I)	%	18,64	19,4	20,5	18,78	18
État des ouvrages d'art sur le réseau routier non concédé	%	88,6	87,3	86,5	85,9	>84
État des voies du réseau ferré national	mm	0,96	0,85	1,02	0,997	<1,02
Taux de disponibilité du réseau fluvial principal	%	94,87	97,91	98,0	97,45	98,0

**Commentaires techniques****2.2.1 État des structures de chaussées sur le réseau non concédé**

Champ : réseau routier national non concédé.

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

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

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

A Zone saine

B Entretien ponctuel léger

C Entretien ponctuel lourd

D Préventif léger

E Préventif classique

F Préventif lourd

G Réhabilitation niveau 1

H Réhabilitation niveau 2

I Réhabilitation à déterminer

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

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

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

La mesure est réalisée chaque année sur au moins 90 % du linéaire des chaussées du réseau routier national sur la voie circulée par les poids-lourds.

Les données relevées l'année n sont disponibles et exploitables dans l'année suivante (n+1).

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

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

Champ : réseau routier national non concédé.

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

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

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

1 – ouvrages en bon état apparent,

2 – ouvrages ayant des défauts mineurs,

2E – ouvrages de type 2 dont les risques d'évolution des désordres peuvent à court terme affecter la structure,

3 – ouvrages dont la structure est altérée et nécessite des travaux de réparation, sans caractère d'urgence,

3U – ouvrages dont la structure est gravement altérée et nécessite des travaux de réparation urgents liés à l'insuffisance de capacité portante de l'ouvrage ou à la rapidité d'évolution des désordres.

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

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

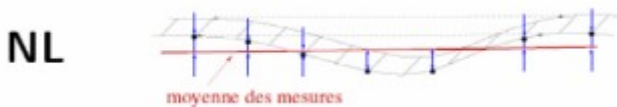
Par souci d'homogénéité avec l'indicateur sur les chaussées, l'indicateur sur les ouvrages d'art est depuis 2017 un indicateur consolidé calculé en fonction des 3 années glissantes N-1, N-2 et N-3. Les valeurs des années précédentes ont été recalculées selon cette nouvelle méthode.

### 2.2.3 État des voies du réseau ferré national

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

Sources des données : SNCF-Réseau.

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



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

### 2.2.4 Taux de disponibilité du réseau fluvial principal

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

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

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

## ANALYSE DES RÉSULTATS

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

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

Les données sont dorénavant présentées sur les UIC 2 à 6 (y compris l'IDF) et en k€ constants 2020 conformément aux objectifs du contrat de performance signé avec l'État le 6 avril 2022. Pour information les données sont exprimées par le biais d'une unité spécifique – le GOPEQ – qui permet d'harmoniser les différents types de travaux de régénération.

Le coût provisoire des opérations de régénération du réseau ferré réalisé en 2022 est en cohérence avec la prévision 2022 inscrite au PAP 2023 (1598 k€). Le coût de régénération est fortement influencé par l'amélioration de la réalisation de la production à 95 % en 2022 sur l'ensemble des lignes de production (hors suites, remplacements de rail et suites rapides). Le plan d'action mis en œuvre depuis 2020 sur la régénération industrielle a permis la remontée de la réalisation de la production, notamment pour les suites rapides : 93.2 % en 2022 contre 80 % en 2020. Par ailleurs, le fort développement de la filière rail de dépose avec les aciéristes et le développement de la réutilisation par criblage sur chantier du ballast déposé ont permis de diminuer les coûts de réalisation.

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

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

Le coût provisoire des opérations d'entretien du réseau ferré réalisé en 2022 est en légère diminution (-0,2 %) avec la prévision 2022 inscrite au PAP 2023 (54,5 k€).

### Indicateur 2.2 – État des ouvrages routiers et ferroviaires

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

Le linéaire des chaussées nécessitant un entretien de surface et de structure (D à I) est passé de 45,9 % en 2021 (campagne 2020) à 49.2 % en 2022 (campagne 2021) traduisant une dégradation. Cependant, le linéaire des chaussées nécessitant un entretien de structure (G à I) a légèrement baissé passant de 19,35 % en 2021 à 18.78 % en 2022.

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

La valeur de cet indicateur marque une dégradation par rapport à 2021 (il passe de 87,3 % en 2021 à 85,9 % en 2022). Les actions de rénovation des ouvrages d'art n'ont pas permis de compenser la dégradation tendancielle annuelle de ce patrimoine.

La surface de ponts considérée comme en « mauvais état » (ouvrages notés 3 et 3U) représentent désormais 14.1 % de la surface totale des ponts (contre 12,7 % en 2021). Les ouvrages classés 3U (dégradés et urgents) représentent 2 % de la surface totale des ponts du réseau routier national non concédé contre 1,76 % en 2021.



**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 | Objectifs et indicateurs de performance

Dans le même temps, la surface de ponts nécessitant un entretien spécialisé pour prévenir des dégradations rapides de leur structure à court terme (ouvrages notés 2E) représente désormais 39.2 % (contre 37,7 % en 2021) de la surface totale des ponts.

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

Les vagues de chaleur caniculaire de l'été 2022 ont provoqué, sur le deuxième semestre, une dégradation du Nivellement Longitudinal (NL) sur les lignes des groupes UIC 1à6.

Les opérations de nivellement mécanique réalisées sur l'ensemble du territoire n'ont pas suffi à contenir les effets produits par ces phénomènes.

Le Nivellement Longitudinal (NL) à fin 2022 (0,997) est toujours inférieur à la cible maximale (< 1,02).

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

En 2022, le taux de disponibilité avec évènements climatiques est de 97,45 %, en légère baisse de 0,46 points. La sécheresse estivale, malgré son intensité, a peu impacté le réseau fluvial principal. Seule la Moselle a connu quelques épisodes d'étiage.

A titre d'information, le taux de disponibilité sans évènement climatique s'établit à 98,16 % en 2022, en légère baisse de 0,62 points. Cette légère diminution s'explique par quelques arrêts de navigation sur l'Yonne en raison d'espèces envahissantes, et de travaux non prévus sur la Meuse effectués pendant la période de chômage côté Belgique.

**OBJECTIF**

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

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020 Réalisation	2021 Réalisation	2022 Cible	2022 Réalisation	2023 Cible
Part modale des transports collectifs dans l'ensemble des transports intérieurs terrestres de voyageurs	%	13,8	14,9	17,8	17,8 (estimation)	>18,5
Part modale du transport ferroviaire dans le transport intérieur terrestre de marchandises	%	9,6	10,7	9,5	10,7 (estimation)	>10
Part modale du transport fluvial dans le transport intérieur terrestre de marchandises	%	2	2	2,1	2,1 (estimation)	>2,2
Part modale du vélo dans les trajets domicile-travail	%	2,9	Non connu	4,2	4,2 (estimation)	>4,6

**Commentaires techniques****Sources des données :**

Bilan annuel des transports [1] en 2021 (daté d'octobre 2022) dont l'élaboration repose notamment sur le Service de la donnée et des études statistiques (SDES) du Commissariat général au développement durable (CGDD). Il est rappelé que le bilan annuel portant sur l'année n est publié chaque année, au plus tôt à la fin du premier semestre de l'année n+1.

Ainsi, le Bilan annuel des transports en 2022 sera publié à la fin du second semestre de l'année 2023. Ce rythme de recueils et d'élaboration des données statistiques conduit à retenir des estimations à la date de publication du rapport annuel de performances (ici RAP 2022).

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

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

Enfin, la source des données du sous-indicateur relatif à la part modale du vélo dans les trajets domicile-travail est l'enquête annuelle de recensement de la population (INSEE) dont la donnée définitive est dans la mesure du possible disponible à l'été de l'année n+1. La donnée 2022, non disponible à ce jour, sera donc reportée au RAP 2023. Pour l'année 2021, le recensement n'a pas eu lieu en raison de la crise sanitaire, la donnée de réalisation n'est donc pas disponible.

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

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

## INDICATEUR

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020 Réalisation	2021 Réalisation	2022 Cible	2022 Réalisation	2023 Cible
% du trafic total	%	11,9	11,9	12,1	12,5	12
% du trafic conteneurisé	%	5,6	6,7	5,6	7	7

#### Commentaires techniques

##### Sources des données :

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

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

##### Méthodologie :

– Les parts de marchés sont exprimées en pourcentage concrétisant les parts de tonnage de marchandises embarquées, débarquées ou transbordées annuellement dans chacun des grands ports maritimes métropolitains français par rapport aux 33 ports européens pris pour référence (27 ports européens auxquels s'ajoutent 6 ports français (Dunkerque, Haropa (Le Havre et Rouen), Bordeaux, La Rochelle, Saint-Nazaire et Marseille).

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

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

## INDICATEUR

### 3.3 – Contrôle des transports routiers

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020 Réalisation	2021 Réalisation	2022 Cible	2022 Réalisation	2023 Cible
Intensité des contrôles des entreprises du transport routier de marchandises	%	2	1,5	9	8,9	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	24,1	19

#### Commentaires techniques

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

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

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

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

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

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

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

## ANALYSE DES RÉSULTATS

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

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

Dans un contexte de reprise progressive de l'activité après la crise sanitaire et les confinements, le transport intérieur de voyageurs (y compris aérien) s'établit en 2021 à 866,1 milliards de voyageurs kilomètres, soit une augmentation de 15,6 % par rapport à 2020. Le transport intérieur de voyageurs (hors aérien) suit une évolution comparable avec une augmentation de 15,3 % par rapport à 2020. Les transports individuels en véhicules particuliers ont la hausse la plus faible avec +7 %, ils étaient aussi les moins impactés par la crise. Les transports collectifs voient une hausse de 25,7 % (après une baisse de 41,8 % de 2019 à 2020), le niveau 2021 se fixant à 137,9 milliards de voyageurs kilomètres loin des 189,5 milliards de voyageurs kilomètres de 2019. La part relative des transports collectifs terrestres gagne 1 point, passant de 13,8 % en 2020 à 14,9 % en 2021, ce qui reste encore loin des 17,9 % de 2019.

Même si une augmentation 2020/2021 est constatée pour tous les modes de transport, l'évolution 2019/2021 est de -13,1 %, les niveaux de trafic d'avant la crise n'ont donc pas été retrouvés.

De même, le transport terrestre de marchandises (hors oléoducs, hors VUL, y compris transit), est en augmentation de 3 % en 2021 après une baisse de 3,9 % en 2020. Cet impact est cependant inégal entre les modes, les plus fortes augmentations concernent le mode ferroviaire (+14,3 %) et le mode fluvial (+4 %), mais ces augmentations sont à nuancer au regard des baisses importantes de l'année 2020 (-7,7 % pour le mode ferroviaire et -11,4 % pour le mode fluvial). Le mode routier (poids lourds) voit lui une augmentation de 1,8 %, à comparer à la baisse de 3,3 % de l'année 2020.

Sur la période 2019-2021 :

- le transport de marchandises (hors oléoducs, hors VUL y compris transit) a diminué de 7,6 % ;
- en part relative, le mode ferroviaire passe de 10 % en 2019 à 10,7 % en 2021 et voit sa part totale augmenter de 9,8 % ;
- en part relative, le mode fluvial reste stable à 2 % entre 2019 et 2021, mais voit sa part totale diminuer de 8,1 % ;
- en part relative, le mode routier (poids lourds) passe de 89 % à 87,3 % entre 2019 et 2021, sa part totale diminuant de 8,1 %.

Pour l'année 2022, il est rappelé que les chiffres avancés sont encore des estimations dans l'attente de la publication du Bilan annuel des transports à paraître fin 2023. La part modale du transport ferroviaire devrait diminuer sous l'effet de la pandémie de Covid-19, et la part modale du transport fluvial resterait relativement stable.

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

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

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

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

La Plateforme nationale des fréquentations, administrée par l'association Vélo & Territoires, révèle un usage du vélo à +8 % en 2022 par rapport à 2021, et +31 % par rapport à 2019 (tous motifs de déplacement). Ces chiffres montrent que la croissance de la pratique du vélo, stimulée par la crise sanitaire, se pérennise au-delà.

### Indicateur 3.2 – Part de marché des grands ports maritimes

1. Part de marché globale : la part des trafics portuaires des 6 grands ports maritimes (GPM) métropolitains (au 1<sup>er</sup> juin 2021, les ports du Havre et de Rouen ont fusionné avec la création de l'établissement HAROPA PORT) par rapport aux ports européens de référence, qui était prévue à 12,1 % au PAP 2022, a atteint 12,5 % en 2022 (+0,61 point par rapport à 2021).

Au total sur l'année 2022, le trafic de l'ensemble des 6 GPM métropolitains a ainsi progressé de +6,7 % par rapport à l'année 2021, passant de 241,7 Mt à 257,5 Mt tandis que l'ensemble du trafic des ports européens de comparaison ne progresse que de 1,4 %.

Cette performance relative des ports français dans un contexte marqué par une succession de crises s'explique notamment par l'impact plus marqué de la désorganisation des chaînes logistiques maritimes sur les grands ports concurrents du range nord : effets indirects des phénomènes de congestion pas encore résorbés en début d'année (Rotterdam, Anvers, Hambourg) qui ont profité aux ports français, grèves à l'été à Hambourg, impact plus marqué du conflit russo-ukrainien en raison d'une plus forte dépendance au marché russe.

2. Concernant le second indicateur, la part des trafics de marchandises conteneurisées des 6 GPM métropolitains, qui était prévue à 5,6 % au PAP 2022, s'établit finalement à 7 % au RAP 2022 (contre 6,7 % en 2021).

Au total le tonnage lié aux conteneurs recule de 2,7 % entre 2021 et 2022 pour les 6 GPM, et s'établit à 49,5Mt (50,9 Mt en 2021). Les ports français résistent mieux que l'ensemble des ports européens dont le trafic conteneurisé recule de 6,9 % avec un total de 710,3 Mt en 2022 (762,9 Mt en 2021). Dunkerque se distingue par une croissance nettement positive (+8,5 %).

Plus qu'un retour « à la normale » après une forte hausse des trafics de marchandises conteneurisées liée à la croissance des achats en ligne et d'une consommation très soutenue depuis l'été 2020, ce renversement de tendance qui s'est accentuée au second semestre 2022 révèle la contraction de la consommation et le coup de frein de la croissance économique mondialisée. Le phénomène pourrait s'installer dans la durée du fait de l'inflation généralisée couplée à la crise énergétique.

### Indicateur 3.3 – Contrôle des transports terrestres

#### Sous-indicateur 3.3.1

Les résultats consolidés pour 2022 concernant la proportion d'entreprises contrôlées font apparaître une hausse, mettant fin à une importante dégradation, entamée en 2020 et qui s'est poursuivie en 2021, due à la crise sanitaire et notamment aux différentes périodes de confinement, en s'établissant à 8,9 % : bien que la mise en place d'un protocole nouveau afin de faire face aux mesures induites par cette crise a allongé la durée des visites d'entreprises et

leurs suites, l'allègement des restrictions sanitaires a permis la reprise progressive des contrôles sur site et de retrouver un niveau équivalent à celui de 2019.

La crise sanitaire avait eu, entre autres effets, de réorienter fortement l'activité des services de régulation des transports routiers des D(R)EAL et des contrôleurs des transports terrestres vers les contrôles en bord de route et sur les quais de chargement et déchargement, qui permettent d'avoir une vision large des acteurs du transport, entreprises nationales ou non établies sur le territoire opérant en véhicules lourds ou légers, et de s'assurer de conditions de travail décentes pour les conducteurs.

### Sous-indicateur 3.3.2

En 2022, le nombre de véhicules en infraction par rapport au nombre de véhicules contrôlés a atteint 24,1 %, supérieure de 5,1 points par rapport à la prévision actualisée et reste stable par rapport à l'année 2021. Ce résultat est lié essentiellement au recentrage de l'activité sur les contrôles en bord de route lors de la crise sanitaire en 2020 et 2021, et qui a perduré sur l'année 2022. Dans ce cadre, les services de régulation des transports routiers des D(R)EAL ont été appelés à maintenir une vigilance accrue afin de lutter contre les dérives visant l'exercice illégal de la profession de transporteur routier compte tenu de la demande qui reste forte en termes de livraisons, ou contre les fraudes aux règles de cabotage, dont auraient pu profiter certaines entreprises étrangères.

Les contrôles sur les quais de chargement et de déchargement qui font partie des priorités de contrôle identifiées dans la dernière instruction de contrôle, mais également dans le cadre des instructions particulières de contrôle données par la DGITM pendant la période de crise sanitaire, ont été poursuivis avec le même niveau d'intensité : ce type d'interventions a l'avantage de concentrer sur un espace réduit de nombreux véhicules de transport routier, sans nécessiter d'interception, réduisant la dépendance des agents de contrôle des transports terrestres vis-à-vis des forces en tenue.

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

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

## OBJECTIF

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

## INDICATEUR

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

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2020 Réalisation	2021 Réalisation	2022 Cible	2022 Réalisation	2023 Cible
Contribution à l'exploitation ramenée aux trains-kilomètres	€/trains-km	26,6	19	16,4	16,1 (provisoire)	17,1

#### Commentaires techniques

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

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

Les trajectoires financières de la convention TET 2016-2020, prolongée par voie d'avenant pour l'année 2021, et de la convention TET 2022-2031 résultent d'un équilibre pluriannuel négocié entre l'État et l'exploitant. Dès lors, la contribution à l'exploitation versée chaque année à l'exploitant, et par conséquent le présent indicateur, n'est pas entièrement représentative de l'évolution du déficit d'exploitation des lignes TET.

**Source des données**

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

- pour les exercices 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 produit par SNCF Voyageurs ;

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

- pour les années 2020 et 2021, aux montants de la compensation conventionnelle versée à SNCF Voyageurs ;
- pour l'année 2022, au montant de la compensation conventionnelle prévisionnelle, estimée par SNCF Voyageurs et l'État. Le montant définitif de cette compensation ne sera connu que dans le courant de l'année 2023, après contrôle par l'autorité organisatrice des justificatifs relatifs à l'exécution réelle du service.

**INDICATEUR****4.2 – Taux de remplissage**

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2020 Réalisation	2021 Réalisation	2022 Cible	2022 Réalisation	2023 Cible
Taux de remplissage	%	48	50	42	55 (provisoire)	49

**Commentaires techniques**

Le taux de remplissage se calcule, tant pour les prévisions communiquées dans les PAP que celles communiquées dans les RAP, comme le rapport entre le nombre total de voyageurs-kilomètres et le nombre total de trains-kilomètres attendus au global sur l'ensemble du périmètre conventionné, divisé par le nombre moyen de places offertes par train (estimé à 500 places/train) ;

**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.

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

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2020 Réalisation	2021 Réalisation	2022 Cible	2022 Réalisation	2023 Cible
Ponctualité terminus à 5 minutes des trains	%	69,9	75,7	78	72,3	78

**Commentaires techniques**

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

**Source des données**

Pour les exercices 2020, 2021 et 2022, les données sont produites à partir des retards réellement constatés selon la méthodologie précisée plus haut.

**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 | Objectifs et indicateurs de performance

**INDICATEUR****4.4 – Pourcentage de trains supprimés**

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2020 Réalisation	2021 Réalisation	2022 Cible	2022 Réalisation	2023 Cible
Pourcentage de trains supprimés	%	2,5	1,8	1,6	1,9	1,6

**Commentaires techniques**

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**

Pour les exercices 2020, 2021 et 2022, les données sont produites à partir des retards réellement constatés selon la méthodologie précisée plus haut

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

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2020 Réalisation	2021 Réalisation	2022 Cible	2022 Réalisation	2023 Cible
Pourcentage de trains en grand retard (>30 minutes)	%	10,2	8,9	7,7	9,6	7,7

**Commentaires techniques**

L'indicateur « Pourcentage de trains en grand retard (>30 minutes) 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**

Pour les exercices 2020, 2021 et 2022, les données sont produites à partir des retards réellement constatés selon la méthodologie précisée plus haut

**ANALYSE DES RÉSULTATS****4.1 – Contribution à l'exploitation ramenée aux véhicules-kilomètres**

Pour l'année 2021, la contribution à l'exploitation ramenée aux trains kilomètres (indicateur 1.1) est de 19,0 €/trains.km. Ce montant reste plus élevé que les années précédentes (hors l'année 2020 ayant fait l'objet d'un contexte sanitaire exceptionnel). Cette évolution est notamment due à l'évolution du périmètre des lignes de train d'équilibre du territoire (suite aux reprises de nombreuses lignes par les régions notamment) ainsi qu'à un impact de la crise sanitaire. Un mécanisme de réfaction de charges pour les trains n'ayant pas circulé pendant les mesures de confinement prises pendant le premier semestre 2021 a été intégré à la convention d'exploitation permettant un reversement des économies réalisées pour la non-réalisation de l'offre théorique. Enfin, la reprise du trafic a permis une baisse notable du montant de contribution par rapport à l'année 2020.

Pour l'année 2022, la contribution à l'exploitation ramenée aux trains kilomètres (indicateur 1.1) est estimée à 16,1 €/trains.km. La valeur définitive de cet indicateur sera connue dans le courant de l'année 2023, une fois le montant définitif à verser au titre de cet exercice arrêté avec SNCF Voyageurs.

La bonne reprise de la fréquentation ferroviaire a permis une baisse significative de la contribution comparée aux années précédentes. En effet, tel que cela est précisé via l'indicateur 4.2, la fréquentation a particulièrement augmenté ce qui a naturellement augmenté le montant des recettes, induisant une baisse du montant de contribution. L'année 2022 marque également la fin des restrictions de circulation liées à la crise sanitaire. La signature d'une nouvelle convention d'exploitation avec SNCF Voyageurs sur une durée de 10 ans a également permis de négocier des

engagements de productivité et de performance de la part de l'exploitant qui se ressentent dans le montant de contribution.

#### 4.2 – Taux de remplissage

Les éléments transmis par SNCF Voyageurs permettent d'évaluer le taux de remplissage à 55 % pour l'année 2022, soit 5 points de plus que le résultat constaté en 2021. Après une demande qui est restée impactée en 2021 par les conséquences de la crise sanitaire liée à la Covid-19, en particulier lors du premier semestre 2021, le retour important des voyageurs dans les trains à partir de la période estivale de 2021 s'est confirmée durant toute l'année 2022, en particulier sur les lignes transversales Bordeaux – Marseille, Nantes – Bordeaux, Nantes – Lyon et les trains de nuit.

Ce résultat est égal à la prévision 2022 indiquée dans le PAP 2023 (55 %) où un dynamisme de la fréquentation déjà très important avait été constaté sur les premiers mois de l'année 2022. Celui-ci est également supérieur de 13 points à l'hypothèse prise dans le cadre du PAP 2022, ce qui s'explique par un net rebond de la fréquentation constaté depuis la fin de l'année 2021, en particulier sur les lignes transversales. Ce rebond s'explique en partie par la multiplication des voyages de loisirs en France par rapport à la période ayant précédé la crise sanitaire liée à la Covid-19, mais également par le changement de la grille horaire de la ligne Bordeaux – Marseille depuis 2020, qui a permis un meilleur cadencement et de meilleurs correspondances.

La valeur de cet indicateur reste ainsi à confirmer sur la base des éléments qui seront communiqués par SNCF Voyageurs à l'autorité organisatrice dans le cadre du rapport annuel d'activité pour l'année 2022, qui doit être transmis au plus tard le 31 mai 2023. Le projet annuel de performances qui sera établi pour le projet de loi de finances pour 2024 permettra ainsi, comme pour l'indicateur précédent, de communiquer la valeur exacte de cet indicateur pour l'année 2022.

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

Les résultats de la régularité des trains pour l'année 2022 sont en baisse par rapport aux résultats observés en 2021 (72,3 % contre 75,7 % en 2021), du fait principalement d'une période estivale particulièrement dégradée en matière de ponctualité. De nombreux retards ont tout d'abord été causés par les fortes chaleurs constatées entre mai et octobre, ayant engendré de nombreux dérangements d'installations, des pannes matériel et l'instauration de limitations temporaires de vitesse. Ensuite, la fréquentation a été particulièrement importante lors de cette période, notamment sur les lignes transversales (Nantes-Bordeaux, Nantes-Lyon et Bordeaux-Marseille), ce qui a entraîné des temps de stationnement en gare importants pour permettre l'ensemble des montées et descentes des voyageurs, et des attentes pour correspondances.

Après une année 2021 encore marquée par des réductions d'offre et un nombre de voyageurs en baisse sur le premier semestre du fait de la crise sanitaire liée à la Covid-19, l'année 2022 a été marquée par une forte reprise de la fréquentation, accompagnée par un nombre plus élevé de retards. Cela s'explique notamment par la hausse de la proportion de retards liés à des causes externes tels que les actes de malveillance, les intempéries et les autres entreprises ferroviaires (+1,3 point), mais aussi liés au gestionnaire d'infrastructure (+1,1 point) et à l'exploitant (+1 point). La régularité a baissé sur trois lignes en particulier. Tout d'abord, la régularité sur la ligne Paris-Limoges-Toulouse a baissé de 6 points, de par notamment une hausse de 60 % des causes de retard imputées au gestionnaire d'infrastructure. Elle a également baissé sur la ligne Bordeaux-Marseille, à hauteur de 5 points en raison d'une hausse des retards liés aux limitations temporaires de vitesse mises en place en raison des fortes chaleurs (+1,9 points), aux autres entreprises ferroviaires (+1,5 point) et aux voyageurs (+0,9 points). Enfin, elle a fortement baissé sur la ligne Nantes-Bordeaux, à hauteur de 8 points, à cause de la multiplication par deux des retards imputés au gestionnaire d'infrastructure. En revanche, elle a progressé sur la ligne Paris-Clermont à hauteur de 4 points, grâce à une baisse des causes de retard imputées au gestionnaire d'infrastructure (-18 %) et à celles imputées à des pannes matériel, baissant de près de moitié.

La régularité mesurée sur l'année 2022 est inférieure aux prévisions communiquées dans le cadre du PAP 2022 (78 %) et dans le cadre du PAP 2023 (76,0 %). Les fortes chaleurs de la période estivale 2022 ont particulièrement impacté la régularité des mois de juin à septembre, de façon plus importante que ce qui avait été envisagé. Les principales causes de retard sont celles liées au gestionnaire d'infrastructure (37 %), du fait de dérangements d'installations (20 %), des travaux sur les voies (11 %), du service escale Gares et Connexions (4 %) et de la régulation (3 %). Les autres causes de retard sont les causes externes (39 %), en particulier les autres entreprises ferroviaires (13 %), des



**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 | Objectifs et indicateurs de performance

intempéries (7 %) et des actes de malveillance (7 %), puis celles liées à l'exploitant (24 %), en particulier le matériel roulant (9 %) et le service escale (8 %).

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

**Régularité à 5 minutes des TET de jour pour l'année 2022**

<b>Lignes structurantes</b>	PARIS – LIMOGES – TOULOUSE	73,4 %
	PARIS – CLERMONT-FERRAND	82,0 %
	BORDEAUX – MARSEILLE	51,0 %
<b>Lignes d'aménagement du territoire et lignes de desserte fine</b>	NANTES – BORDEAUX	76,4 %
	NANTES – LYON	73,8 %
	TOULOUSE – HENDAYE	79,1 %
	CLERMONT-FERRAND – BEZIERS (AUBRAC)	79,5 %
	CLERMONT-FERRAND – SAINT-MARTIN-SAIL-LES-BAINS	91,2 %
<b>Lignes de nuit</b>	OCCITAN	81,6 %
	PYRENEEN	77,2 %
	PARIS – BRIANÇON / NICE	63,3 %

**4.4 Pourcentage de trains supprimés**

Sur la base des éléments transmis par SNCF Voyageurs, l'indicateur du pourcentage de trains supprimés (indicateur 4.4) s'établit à 1,9 % pour l'année 2022. Ce résultat est donc en légère hausse par rapport à 2021 (1,8 %), du fait de mois particulièrement impactés par des suppressions opérationnelles :

- le phénomène du givre qui a entraîné un nombre important de suppressions en début et fin d'année, en particulier entre Brive-la-Gaillarde et Cahors sur la ligne Paris-Limoges-Toulouse ;
- des déraillements de train de fret survenus au mois de novembre au niveau de Carcassonne avec des impacts sur la ligne Bordeaux-Marseille, et au mois de décembre au niveau d'Issoudun avec des impacts sur la ligne Paris-Limoges-Toulouse.

En revanche, les suppressions ont été moindres en 2022 par rapport à 2021 entre mai et octobre (baisse de l'ordre de 0,3 point) et les suppressions liées à des pannes de matériel sont en baisse de près de 0,1 point sur l'ensemble de l'année.

Le pourcentage de trains supprimés est en hausse sur la ligne Paris-Limoges-Toulouse (+1,6 point), très impactée par le phénomène du givre, et Nantes-Bordeaux (+0,7 point), davantage marquée par des problèmes de ressources en conducteur et contrôleur, et un certain nombre d'accidents de personnes. Au contraire, il est en baisse sur la ligne Bordeaux-Marseille (-0,6 point) et les lignes de nuit (-3,5 points), bien moins impactées par les intempéries.

Il est très légèrement supérieur aux prévisions communiquées dans le cadre du PAP 2022 (1,6 %) et dans le cadre du PAP 2023 (1,8 %). Cela s'explique par un nombre de suppressions plus important que prévu sur la période juillet-août-septembre, plus particulièrement sur la ligne de jour Bordeaux-Marseille à cause d'un nombre élevé d'actes de malveillance en juillet, de dérangements d'installations en août et des intempéries en septembre, et la ligne de nuit Paris – Occitan pour des causes diverses (infrastructure, matériel, voyageurs, etc.).

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

**Pourcentage de trains supprimés pour l'année 2022 (en %)**

<b>Lignes structurantes</b>	PARIS – LIMOGES – TOULOUSE	2,5 %
	PARIS – CLERMONT-FERRAND	0,9 %

<b>Lignes d'aménagement du territoire</b>	BORDEAUX – MARSEILLE	1,9 %
	NANTES – BORDEAUX	1,8 %
	NANTES – LYON	1,0 %
	TOULOUSE – HENDAYE	1,5 %
	CLERMONT-FERRAND – BEZIERS (AUBRAC)	2,6 %
	CLERMONT-FERRAND – SAINT-MARTIN-SAIL-LES-BAINS	0,0 %
<b>Lignes de nuit</b>	OCCITAN	1,8 %
	PYRENNEN	4,7 %
	PARIS – BRIANÇON / NICE	2,4 %

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

Sur la base des éléments transmis par SNCF Voyageurs, l'indicateur du pourcentage de trains en grand retard (>30 minutes) s'établit à 9,6 % pour l'année 2022. Ce résultat est donc en baisse par rapport à 2021 (8,9 %), essentiellement du fait des éléments déjà évoqués pour l'indicateur du pourcentage de trains supprimés.

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

Il est supérieur aux prévisions communiquées dans le cadre du PAP 2022 (7,7 %) et dans le cadre du PAP 2023 (8,4 %). Cela s'explique par un nombre de grands retards plus important que prévu sur les lignes Bordeaux-Marseille (20 %), Paris-Limoges-Toulouse (7,8 %), Nantes-Bordeaux (6,5 %) et Nantes-Lyon (9,9 %) à cause du gestionnaire d'infrastructure, de pannes matériel et des intempéries principalement, malgré des résultats relativement meilleurs sur la ligne Paris-Limoges-Toulouse (6 %).

Le pourcentage de trains en grand retard (> 30 minutes) pour chacune des lignes du périmètre conventionné sur les mois de janvier à décembre 2022 est précisé à titre indicatif dans le tableau ci-après :

Pourcentage de trains en grand retard en 2022

<b>Lignes structurantes</b>	PARIS – LIMOGES – TOULOUSE	7,8 %
	PARIS – CLERMONT-FERRAND	6,0 %
	BORDEAUX – MARSEILLE	20,3 %
<b>Lignes d'aménagement du territoire</b>	NANTES – BORDEAUX	6,5 %
	NANTES – LYON	9,9 %
	TOULOUSE – HENDAYE	6,0 %
	CLERMONT-FERRAND – BEZIERS (AUBRAC)	3,0 %
	CLERMONT-FERRAND – SAINT-MARTIN-SAIL-LES-BAINS	1,0 %
<b>Lignes de nuit</b>	OCCITAN	4,8 %
	PYRENEEN	10,2 %
	PARIS – BRIANÇON / NICE	15,9 %

## Infrastructures et services de transports

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

## Présentation des crédits et des dépenses fiscales

## 2022 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS OUVERTS ET DES CRÉDITS CONSOMMÉS

## 2022 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Total y.c. FdC et AdP prévus en LFI
01 – Routes - Développement	122 342 514	576 157 014	124 585 085	823 084 612	1 004 607 333
04 – Routes - Entretien	206 867 633 405 286 803	54 005 951 472 366 872	5 657 708 10 536 849	266 531 292 888 190 523	847 531 292
41 – Ferroviaire	3 520 775	-12	2 563 091 166 5 201 295 762	2 563 091 166 5 204 816 524	3 069 591 166
42 – Voies navigables	248 201 520 245 057 344	1 407 378	699 644	248 201 520 247 164 366	249 601 520
43 – Ports	400 000 2 274 965	6 237 202	99 248 798 193 886 595	99 648 798 202 398 762	193 198 798
44 – Transports collectifs	2 489 762	93 494	324 563 792 2 591 908 869	324 563 792 2 594 492 125	622 863 792
45 – Transports combinés	245 300	-195	177 114 472 246 788 647	177 114 472 247 033 752	322 114 472
47 – Fonctions support	46 940 187 42 106 011	554 564	55 047 084	46 940 187 97 707 660	48 790 187
50 – Transport routier	3 237 950 8 881 883	1 292 266	2 266 109 397 906 591	5 504 059 408 080 740	5 904 059
51 – Sécurité ferroviaire	460 721	3 833 062	30 631 155	34 924 938	45 000 000
52 – Transport aérien	4 007 600 -44 149	1 759 181 1 676 938	55 344 590 56 282 295	61 111 371 57 915 084	61 111 371
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF			32 000 000 82 000 000	32 000 000 82 000 000	32 000 000
<b>Total des AE prévues en LFI</b>	<b>509 654 890</b>	<b>55 765 132</b>	<b>3 259 286 636</b>	<b>3 824 706 658</b>	<b>6 502 313 991</b>
Ouvertures / annulations par FdC et AdP		+3 648 743 130 (hors titre 2)		+3 648 743 130	
Ouvertures / annulations hors FdC et AdP		+6 456 608 761 (hors titre 2)		+6 456 608 761	
Total des AE ouvertes		13 930 058 549 (hors titre 2)		13 930 058 549	
<b>Total des AE consommées</b>	<b>832 621 930</b>	<b>1 063 618 581</b>	<b>8 991 568 575</b>	<b>10 887 809 086</b>	

## 2022 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Total y.c. FdC et AdP prévus en LFI
01 – Routes - Développement	122 469 755	636 451 184	63 581 553	822 502 493	647 283 676
04 – Routes - Entretien	217 274 835 397 109 300	59 405 951 501 736 808	5 657 708 8 575 874	282 338 494 907 421 981	892 838 494
41 – Ferroviaire	1 043 251		2 564 241 166 5 035 084 086	2 564 241 166 5 036 127 336	3 005 572 166

## Infrastructures et services de transports

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

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Total y.c. FdC et AdP prévus en LFI
<i>Prévision LFI 2022 Consommation 2022</i>					
42 – Voies navigables	248 201 520 244 862 905	1 401 225	792 131	248 201 520 247 056 262	251 201 520
43 – Ports	400 000 2 732 438	11 553 373	99 248 798 172 776 157	99 648 798 187 061 968	187 072 198
44 – Transports collectifs	2 410 500	268 590	316 333 792 727 458 956	316 333 792 730 138 046	708 016 292
45 – Transports combinés	266 169		182 114 472 162 094 007	182 114 472 162 360 176	327 114 472
47 – Fonctions support	46 929 076 41 981 233	404 144	55 608 298	46 929 076 97 993 675	48 779 076
50 – Transport routier	3 704 950 5 582 037	1 617 137	2 266 109 398 293 486	5 971 059 405 492 660	6 371 059
51 – Sécurité ferroviaire	756 863	320 235	20 141 774	0 21 218 872	45 000 000
52 – Transport aérien	4 181 600 7 709 134	10 225 181 1 888 931	77 338 000 46 176 394	91 744 781 55 774 459	91 744 781
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF			32 000 000 82 000 000	32 000 000 82 000 000	32 000 000
<b>Total des CP prévus en LFI</b>	<b>520 691 981</b>	<b>69 631 132</b>	<b>3 279 200 046</b>	<b>3 869 523 159</b>	<b>6 242 993 735</b>
Ouvertures / annulations par FdC et AdP			+2 805 330 660 (hors titre 2)	+2 805 330 660	
Ouvertures / annulations hors FdC et AdP			+3 281 956 743 (hors titre 2)	+3 281 956 743	
Total des CP ouverts			9 956 810 562 (hors titre 2)	9 956 810 562	
<b>Total des CP consommés</b>	<b>826 923 585</b>	<b>1 155 641 628</b>	<b>6 772 582 715</b>	<b>8 755 147 928</b>	

## 2021 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LFI) ET DES CRÉDITS CONSOMMÉS

## 2021 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total hors FdC et AdP prévus en LFI	Total y.c. FdC et AdP
<i>Prévision LFI 2021 Consommation 2021</i>					
01 – Routes - Développement	75 524 507	575 351 945	94 654 901	0	708 200 000 745 531 353
04 – Routes - Entretien	203 210 237 372 629 268	67 410 302 533 010 801	6 075 859 10 596 659	276 696 398	834 816 398 916 236 728
41 – Ferroviaire	1 404 663		2 467 251 905 4 627 656 398	2 467 251 905	2 903 951 905 4 629 061 062
42 – Voies navigables	248 234 633 245 260 236	15 180	2 472 888	248 234 633	251 034 633 247 748 304
43 – Ports	400 000 3 003 012	1 616 811	99 459 204 215 627 448	99 859 204	143 609 204 220 247 272
44 – Transports collectifs	3 721 236	603 982	514 600 000 907 541 278	514 600 000	824 400 000 911 866 496
45 – Transports combinés	22 426 963		202 714 472 167 886 646	202 714 472	202 714 472 190 313 609
47 – Fonctions support	41 097 167 37 356 491	252 463	3 462 553	41 097 167	42 947 167 41 071 506

## Infrastructures et services de transports

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

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total hors FdC et AdP prévus en LFI	Total y.c. FdC et AdP
<i>Prévision LFI 2021</i> Consommation 2021					
50 – Transport routier	1 300 000 2 705 907	2 375 722 1 153 441	1 966 109 1 817 500	5 641 831	6 241 831 5 676 848
51 – Sécurité ferroviaire	1 621 706	779 472	27 100 276	0	45 000 000 29 501 454
52 – Transport aérien	4 364 838 18 554 427	1 550 000 1 377 644	56 987 625 12 385 680	62 902 463	62 902 463 32 317 751
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF			100 000 000	0	0 100 000 000
<b>Total des AE prévues en LFI</b>	<b>498 606 875</b>	<b>71 336 024</b>	<b>3 349 055 174</b>	<b>3 918 998 073</b>	<b>6 025 818 073</b>
<b>Total des AE consommées</b>	<b>784 208 415</b>	<b>1 114 161 739</b>	<b>6 171 202 229</b>		<b>8 069 572 383</b>

## 2021 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total hors FdC et AdP prévus en LFI	Total y.c. FdC et AdP
<i>Prévision LFI 2021</i> Consommation 2021					
01 – Routes - Développement	64 719 213	671 587 939	55 219 896	0	721 270 000 791 527 048
04 – Routes - Entretien	203 899 319 370 667 384	72 910 302 491 048 735	6 075 859 9 816 334	282 885 480	856 005 480 871 532 453
41 – Ferroviaire	659 460		2 466 001 905 4 586 767 102	2 466 001 905	2 915 021 905 4 587 426 562
42 – Voies navigables	248 234 633 245 175 945	1 946 351	2 511 872	248 234 633	251 034 633 249 634 168
43 – Ports	400 000 3 121 084	19 886 917	99 459 204 154 066 114	99 859 204	142 609 204 177 074 115
44 – Transports collectifs	2 749 977	612 623	314 600 000 693 647 228	314 600 000	628 630 000 697 009 828
45 – Transports combinés	22 201 405		197 714 472 111 671 740	197 714 472	197 714 472 133 873 145
47 – Fonctions support	41 097 167 34 842 817	334 245	5 481 577	41 097 167	42 947 167 40 658 639
50 – Transport routier	1 300 000 2 639 235	2 375 722 784 076	1 966 109 1 611 363	5 641 831	6 541 831 5 034 674
51 – Sécurité ferroviaire	882 832	4 029 722	51 152 281	0	45 000 000 56 064 835
52 – Transport aérien	4 954 000 7 222 316	11 478 290 3 010 832	24 440 625 29 779 780	40 872 915	40 872 915 40 012 928
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF			100 000 000	0	0 100 000 000
<b>Total des CP prévus en LFI</b>	<b>499 885 119</b>	<b>86 764 314</b>	<b>3 110 258 174</b>	<b>3 696 907 607</b>	<b>5 847 647 607</b>
<b>Total des CP consommés</b>	<b>754 881 666</b>	<b>1 193 241 440</b>	<b>5 801 725 286</b>		<b>7 749 848 393</b>

## PRÉSENTATION PAR TITRE ET CATÉGORIE DES CRÉDITS CONSOMMÉS

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Consommées* en 2021	Ouvertes en 2022	Consommées* en 2022	Consommées* en 2021	Ouverts en 2022	Consommées* en 2022
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	784 208 415	509 654 890	832 621 930	754 881 666	520 691 981	826 923 585
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	515 515 193	234 253 370	559 879 762	486 580 394	245 290 461	556 178 067
Subventions pour charges de service public	268 693 223	275 401 520	272 742 168	268 301 273	275 401 520	270 745 518
Titre 5 – Dépenses d'investissement	1 114 161 739	55 765 132	1 063 618 581	1 193 241 440	69 631 132	1 155 641 628
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	1 112 715 413	55 765 132	1 060 769 184	1 191 592 243	69 631 132	1 153 520 551
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	1 446 325	0	2 849 398	1 649 197	0	2 121 077
Titre 6 – Dépenses d'intervention	6 171 202 229	3 259 286 636	8 991 568 575	5 801 725 286	3 279 200 046	6 772 582 715
Transferts aux ménages	1 029 190	0	659 161	1 060 746	0	1 386 324
Transferts aux entreprises	5 675 698 079	3 217 095 983	8 411 498 798	5 486 168 071	3 237 009 393	6 423 605 750
Transferts aux collectivités territoriales	351 387 567	7 407 708	307 344 417	196 530 131	7 407 708	192 784 168
Transferts aux autres collectivités	143 087 392	34 782 945	272 066 200	117 966 338	34 782 945	154 806 473
<b>Total hors FdC et AdP</b>		<b>3 824 706 658</b>			<b>3 869 523 159</b>	
Ouvertures et annulations* hors titre 2		+10 105 351 891			+6 087 287 403	
<b>Total*</b>	<b>8 069 572 383</b>	<b>13 930 058 549</b>	<b>10 887 809 086</b>	<b>7 749 848 393</b>	<b>9 956 810 562</b>	<b>8 755 147 928</b>

\* y.c. FdC et AdP

## FONDS DE CONCOURS ET ATTRIBUTIONS DE PRODUITS

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en 2021	Prévues en LFI pour 2022	Ouvertes en 2022	Ouverts en 2021	Prévus en LFI pour 2022	Ouverts en 2022
Dépenses de personnel						
Autres natures de dépenses	3 203 682 429	2 677 607 333	3 648 743 130	2 385 851 025	2 373 470 576	2 805 330 660
<b>Total</b>	<b>3 203 682 429</b>	<b>2 677 607 333</b>	<b>3 648 743 130</b>	<b>2 385 851 025</b>	<b>2 373 470 576</b>	<b>2 805 330 660</b>

## RÉCAPITULATION DES MOUVEMENTS DE CRÉDITS

## ARRÊTÉS DE RATTACHEMENT DE ADP

Mois de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
02/2022		1 654 741		1 654 741				

## Infrastructures et services de transports

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

Mois de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
03/2022		1 492 133		1 492 133				
04/2022		1 273 461		1 273 461				
05/2022		1 757 787		1 757 787				
06/2022		1 540 164		1 540 164				
07/2022		1 492 694		1 492 694				
08/2022		1 393 115		1 393 115				
09/2022		858 307		858 307				
10/2022		2 246 138		2 246 138				
11/2022		854 358		854 358				
12/2022		2 559 206		2 559 206				
01/2023		1 582 243		1 582 243				
<b>Total</b>		<b>18 704 346</b>		<b>18 704 346</b>				

### ARRÊTÉS DE RATTACHEMENT DE FDC

Mois de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
02/2022		1 770 974 107		20 805 517				
03/2022		35 038 154		47 502 157				
04/2022		604 318 818		11 927 570				
05/2022		494 826 386		576 398 687				
06/2022		118 606 703		292 617 056				
07/2022		104 381 235		372 672 472				
08/2022		145 842 051		127 180 901				
09/2022		3 810 191		496 983 464				
10/2022		32 057 585		217 756 223				
11/2022		27 469 284		32 144 630				
12/2022		128 073 213		425 487 383				
01/2023		172 795 150		170 044 874				
<b>Total</b>		<b>3 638 192 875</b>		<b>2 791 520 933</b>				

### ARRÊTÉS DE REPORT D'AENE

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
25/01/2022		1 211 319 943						
<b>Total</b>		<b>1 211 319 943</b>						

## ARRÊTÉS DE REPORT DE FDC

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
02/02/2022		3 179 911 132		2 686 825 248				
<b>Total</b>		<b>3 179 911 132</b>		<b>2 686 825 248</b>				

## ARRÊTÉS DE REPORT GÉNÉRAL HORS FDC HORS AENE

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
28/02/2022		198 830 376		80 916 632				
24/03/2022		6 640 000		3 000 000				
<b>Total</b>		<b>205 470 376</b>		<b>83 916 632</b>				

## DÉCRETS D'ANNULATION DE FDC OU DE ADP

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
15/07/2022						3 100 282		3 100 282
14/12/2022						1 794 337		1 794 337
03/02/2023						3 259 473		
<b>Total</b>						<b>8 154 091</b>		<b>4 894 618</b>

## DÉCRETS D'AVANCE

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
07/04/2022		340 522 270		340 522 270				
<b>Total</b>		<b>340 522 270</b>		<b>340 522 270</b>				

## DÉCRETS DE TRANSFERT

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
23/03/2022		26 000 000		26 000 000				
27/06/2022		1 455 147		1 864 766				
02/12/2022						434 994		648 805
05/12/2022		3 500 000						
<b>Total</b>		<b>30 955 147</b>		<b>27 864 766</b>		<b>434 994</b>		<b>648 805</b>



**Infrastructures et services de transports**

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

**LOIS DE FINANCES RECTIFICATIVES**

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
16/08/2022		1 355 577 730		59 477 730				
01/12/2022		133 287 157		83 998 902				
<b>Total</b>		<b>1 488 864 887</b>		<b>143 476 632</b>				

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

	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
<b>Total général</b>		<b>10 113 940 976</b>		<b>6 092 830 827</b>		<b>8 589 085</b>		<b>5 543 423</b>

## ÉVALUATION DES DÉPENSES FISCALES

## Avertissement

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

Le chiffrage initial pour 2022 a été réalisé sur la base des seules mesures votées avant le dépôt du projet de loi de finances pour 2022. Dès lors, le chiffrage actualisé peut différer de celui-ci, notamment lorsqu'il tient compte d'aménagements intervenus depuis le dépôt du projet de loi de finances pour 2022.

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

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

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

## DÉPENSES FISCALES PRINCIPALES SUR IMPÔTS D'ÉTAT (23)

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffrage définitif 2021	Chiffrage initial 2022	Chiffrage actualisé 2022
800221	<b>Tarif réduit (remboursement) pour le gazole utilisé comme carburant par les véhicules routiers de transport de marchandises d'au moins 7,5 tonnes</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2020 : 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	1 408	1 247
800222	<b>Tarif réduit (remboursement) pour le gazole utilisé comme carburant des véhicules de transport public collectif de voyageurs</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2020 : 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	220	153
800117	<b>Exonération pour les produits énergétiques utilisés comme carburant ou combustible pour la navigation sur les eaux intérieures autre que la navigation de plaisance privée</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Ordre de grandeur - Création : 2011 - Dernière modification : 2019 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 265 bis 1 e (abrogé) - CIBS L. 312-48, L. 312-54 et L. 312-55</i>	45	44	45
800220	<b>Tarif réduit (remboursement) pour les carburants utilisés par les taxis</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2020 : 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 sexies (abrogé) - CIBS L. 312-48 et L. 312-52</i>	46	61	45
800119	<b>Exonération pour les carburants destinés aux moteurs d'avions et de navires lorsqu'ils sont utilisés dans le cadre de la construction, du développement, de la mise au point, des essais ou de l'entretien des aéronefs et navires et de leurs moteurs</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2017 - Dernière modification : 2017 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée -</i>	19	22	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 définitif 2021	Chiffrage initial 2022	Chiffrage actualisé 2022
<i>code des douanes : 265 bis-2 (abrogé) - CIBS L. 312-64 et L. 312-69</i>				
820204	<b>Tarif réduit pour l'électricité consommée par les transports collectifs ferroviaires et routiers (train, métro, tramway, câble, autobus hybride rechargeable et électrique, trolleybus)</b> Taxe intérieure de consommation sur la fourniture d'électricité <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Ordre de grandeur - Création : 2015 - Dernière modification : 2016 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 266 quinquiés C - 8-C-c (abrogé) - CIBS L. 312-48, L. 312-50 et L. 312-51</i>	196	230	16
820205	<b>Tarif réduit pour la consommation d'électricité consommée par les exploitants d'aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, dont la consommation totale d'électricité est supérieure à 222 wattheures par euro de valeur ajoutée, pour les besoins de cette exploitation</b> Taxe intérieure de consommation sur la fourniture d'électricité <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Ordre de grandeur - Création : 2018 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 266 quinquiés C - 8-C-f (abrogé) - CIBS L. 312-48 et L. 312-59</i>	4	4	4
800214	<b>Tarif réduit pour le carburant ED95, carburant diesel comportant entre 90 % et 95 % d'éthanol</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffage : 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	<b>Tarif réduit (remboursement) pour la gazole utilisé dans les massifs montagneux pour le damage des pistes et le déneigement des voies ouvertes à la circulation publique</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2019 - Dernière modification : 2021 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 265 octies A (abrogé) - CIBS L. 312-60 et L. 312-63</i>	-	-	-
800225	<b>Tarif réduit pour la gazole utilisé pour le transport ferroviaire de personnes ou de marchandises sur le réseau ferré national</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2019 - Dernière modification : 2021 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 265 octies B (abrogé) - CIBS L. 312-48 et L. 312-49</i>	35	-	-
800118	<b>Exonération pour divers gaz (gaz de houille, gaz à l'eau, gaz pauvre et gaz similaires)</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2016 - Dernière modification : 2019 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 266 quinquiés-7 (abrogé) - CIBS L. 312-79 et L. 312-85</i>	nc	nc	nc
930101	<b>Exonération de la taxe à l'essieu sur les véhicules lourds des véhicules utilisés par les services publics et les organismes assurant une mission d'intérêt général pour la défense nationale, la protection civile, la lutte contre les incendies, les secours, le maintien de l'ordre et l'entretien des voies de circulation</b> Taxe à l'essieu sur les véhicules lourds <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 1010 nonies-IV-1° et 2° (abrogé) - CIBS L. 421-149 et L. 421-150</i>	-	nc	nc
930102	<b>Exonération de la taxe à l'essieu sur les véhicules lourds des véhicules de collection</b> Taxe à l'essieu sur les véhicules lourds <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises et ménages - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 1010 nonies-IV-5° (abrogé) - CIBS L. 421-147</i>	-	nc	nc
930103	<b>Exonération de la taxe à l'essieu sur les véhicules lourds des véhicules utilisés pour les besoins des jeux et manèges forains, des cirques, des centres équestres et des récoltes agricoles</b> Taxe à l'essieu sur les véhicules lourds <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises et ménages - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 1010 nonies-IV-6° à 9° (abrogé) - CIBS L. 421-152 à L. 421-155</i>	-	nc	nc
940203	<b>Minoration du montant de la taxe sur la masse en ordre de marche sur les véhicules de tourisme de manière à ce que, cumulé avec le malus CO2, il n'excède pas le montant maximal dudit malus</b> Taxe sur la masse en ordre de marche sur les véhicules de tourisme	-	nc	nc

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffrage définitif 2021	Chiffrage initial 2022	Chiffrage actualisé 2022
<i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises et ménages - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 1012 ter A-VI (abrogé) - CIBS L. 421-74</i>				
970105	<b>Réduction des émissions, ou de la puissance administrative, prises en compte dans le barème du malus à hauteur de 80 grammes par kilomètre, ou de 4 CV, pour les véhicules comportant au moins 8 places assises dont disposent les personnes morales</b> Malus CO2 sur les véhicules de tourisme <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 1012 ter-IV-3° (abrogé) - CIBS L. 421-66</i>	nc	nc	nc
970106	<b>Plafonnement à 50 % du prix des véhicules</b> Malus CO2 sur les véhicules de tourisme <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises et 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	<b>Exonération des plus-values de cession de bateaux affectés au transport fluvial de marchandises</b> Dispositions communes à l'impôt sur le revenu (bénéfices industriels et commerciaux) et à l'impôt sur les sociétés <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Ordre de grandeur - Création : 2011 - Dernière modification : 2011 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 238 sexdecies</i>	€	€	€
820207	<b>Tarif réduit pour l'électricité directement fournie, lors de leur stationnement à quai dans les ports, aux navires de pêche, aux navires des autorités publiques et aux navires utilisés à des fins commerciales</b> Taxe intérieure de consommation sur la fourniture d'électricité <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2019 - Dernière modification : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 266 quinquies C 8-C-h (abrogé) - CIBS L. 312-48 et L. 312-56</i>	€	nc	€
940102	<b>Exonération de taxe sur la masse en ordre de marche sur les véhicules de tourisme pour les véhicules dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité, l'hydrogène ou une combinaison des deux</b> Taxe sur la masse en ordre de marche sur les véhicules de tourisme <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises et ménages - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 1012 ter A-V-1° (abrogé) - CIBS L. 421-78</i>	-	nc	€
940103	<b>Exonération de taxe sur la masse en ordre de marche sur les véhicules de tourisme pour les véhicules hybrides électriques présentant une autonomie en mode tout électrique supérieure à 50 km</b> Taxe sur la masse en ordre de marche sur les véhicules de tourisme <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises et 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>	-	nc	€
940202	<b>Réduction de la masse en ordre de marche, prise en compte dans le tarif de la taxe, à hauteur de 400 kg pour les véhicules comportant au moins huit places assises dont disposent les personnes morales</b> Taxe sur la masse en ordre de marche sur les véhicules de tourisme <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 1012 ter A-IV-2° (abrogé) - CIBS L.421-77</i>	-	€	€
800209	<b>Tarif réduit (remboursement) pour le gazole utilisé pour les engins à l'arrêt équipant les véhicules de transport de marchandises et les véhicules à usages spéciaux (dépanneuses, camions-grues...)</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2007 - Dernière modification : 2019 - Dernière incidence budgétaire : 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
<b>Total</b>		<b>1 769</b>	<b>1 990</b>	<b>1 530</b>

**Infrastructures et services de transports**

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

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

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière subsidiaire	Chiffrage définitif 2021	Chiffrage initial 2022	Chiffrage actualisé 2022
<b>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</b> Traitements, salaires, pensions et rentes viagères <i>Bénéficiaires 2020 : 4000000 Ménages - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Ordre de grandeur - Création : 1948 - Dernière modification : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 81-19° ter</i>	116	nc	120
<b>Total</b>	<b>116</b>		<b>120</b>

## Justification au premier euro

### Éléments transversaux au programme

#### ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action  <i>Prévision LFI Consommation</i>	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 * Dépenses de personnel	Autres titres *	Total y.c. FdC et AdP	Titre 2 * Dépenses de personnel	Autres titres *	Total y.c. FdC et AdP
01 – Routes - Développement		823 084 612	1 004 607 333 823 084 612		822 502 493	647 283 676 822 502 493
04 – Routes - Entretien		266 531 292 888 190 523	847 531 292 888 190 523		282 338 494 907 421 981	892 838 494 907 421 981
41 – Ferroviaire		2 563 091 166 5 204 816 524	3 069 591 166 5 204 816 524		2 564 241 166 5 036 127 336	3 005 572 166 5 036 127 336
42 – Voies navigables		248 201 520 247 164 366	249 601 520 247 164 366		248 201 520 247 056 262	251 201 520 247 056 262
43 – Ports		99 648 798 202 398 762	193 198 798 202 398 762		99 648 798 187 061 968	187 072 198 187 061 968
44 – Transports collectifs		324 563 792 2 594 492 125	622 863 792 2 594 492 125		316 333 792 730 138 046	708 016 292 730 138 046
45 – Transports combinés		177 114 472 247 033 752	322 114 472 247 033 752		182 114 472 162 360 176	327 114 472 162 360 176
47 – Fonctions support		46 940 187 97 707 660	48 790 187 97 707 660		46 929 076 97 993 675	48 779 076 97 993 675
50 – Transport routier		5 504 059 408 080 740	5 904 059 408 080 740		5 971 059 405 492 660	6 371 059 405 492 660
51 – Sécurité ferroviaire		34 924 938	45 000 000 34 924 938		21 218 872	45 000 000 21 218 872
52 – Transport aérien		61 111 371 57 915 084	61 111 371 57 915 084		91 744 781 55 774 459	91 744 781 55 774 459
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF		32 000 000 82 000 000	32 000 000 82 000 000		32 000 000 82 000 000	32 000 000 82 000 000
<b>Total des crédits prévus en LFI *</b>	<b>0</b>	<b>3 824 706 658</b>	<b>3 824 706 658</b>	<b>0</b>	<b>3 869 523 159</b>	<b>3 869 523 159</b>
Ouvertures / annulations y.c. FdC et AdP		+10 105 351 891	+10 105 351 891		+6 087 287 403	+6 087 287 403
Total des crédits ouverts	0	13 930 058 549	13 930 058 549	0	9 956 810 562	9 956 810 562
<b>Total des crédits consommés</b>	<b>0</b>	<b>10 887 809 086</b>	<b>10 887 809 086</b>	<b>0</b>	<b>8 755 147 928</b>	<b>8 755 147 928</b>
Crédits ouverts - crédits consommés		+3 042 249 463	+3 042 249 463		+1 201 662 634	+1 201 662 634

\* hors FdC et AdP pour les montants de la LFI

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

Cette stratégie et cette programmation visent quatre objectifs :

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

**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 | Justification au premier euro

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

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

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

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

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

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

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

**PASSAGE DU PLF À LA LFI**

	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
PLF	0	3 794 747 164	3 794 747 164	0	3 839 563 665	3 839 563 665
Amendements	0	+29 959 494	+29 959 494	0	+29 959 494	+29 959 494
<b>LFI</b>	<b>0</b>	<b>3 824 706 658</b>	<b>3 824 706 658</b>	<b>0</b>	<b>3 869 523 159</b>	<b>3 869 523 159</b>

Les crédits en LFI 2022 correspondent aux montants du PLF ajoutés de ceux du vote des amendements qui ont conduit à augmenter les crédits du programme 203 (P203) de 29,96 M€ :

- 2 040 506 € ont été retirés par un amendement d'ajustement sur le transfert du RRN Alsacien (-0,5 M€) qui contient aussi des économies prévues dans le cadre du plan achat du comité interministériel de la transformation publique (CITP) pour -1,5 M€ ;

- 32 M€ ont abondé le programme 203 afin de traduire les engagements pris par le Président de la République le 2 septembre 2021 en matière de développement des mobilités lors de l'annonce du Plan « Marseille en Grand ».

La répartition par sous-action de ces amendements est la suivante :

Sous-action	libellé sous-action	Amendements	
		AE	CP
04-02	Entretien réseau routier national	-546 985	-546 985
43-02	Entretien des ports	-210 406	-210 406
44-03	Transports collectifs : tarifs sociaux	-36 208	-36 208
45-02	Aides aux transports combinés	-600 000	-600 000
47-02	Fonctionnement des services	-441 089	-441 089
52-01	Infrastructures aéroportuaires	-158 579	-158 579
52-02	Transport aérien : lignes d'aménagement du territoire	-47 240	-47 240
53	Dotations exceptionnelles à l'AFITF	32 000 000	32 000 000
Total général		29 959 494	29 959 494

## JUSTIFICATION DES MOUVEMENTS RÉGLEMENTAIRES ET DES LOIS DE FINANCES RECTIFICATIVES

L'ensemble des mouvements budgétaires en 2022 du P203 constituant la ressource du programme correspond au tableau suivant en AE et en CP (M€) :

	LFI	LFR	Décrets T/A	AENE 01/01	FDC AFITF	Annulation	FDC Autres	Reports	Blocages	ADProduits	Total ressource
AE	3 824,7	1 488,9	371,0	1 211,3	2 670,6	-8,2	967,6	3 385,4	-12,3	18,7	13 917,8
CP	3 869,5	143,5	367,7		2 057,0	-4,9	734,5	2 770,7		18,7	9 956,8

LFI : loi de finances initiale, LFR : loi de finances rectificative, Décrets T/A : Décrets portant transfert de crédits et Décrets d'avance, FDC AFITF : Fonds de concours versés par l'AFITF, Annulation : Décrets portant annulation de crédits, FDC Autres ; Fonds de concours versés par d'autres financeurs que l'AFITF, ADP : Attributions de produits.

Les AE affectées non engagées (AENE 1 211,3 M€) correspondent aux opérations d'investissement pluriannuelles de l'État dont les engagements et les paiements sont réalisés sur plusieurs exercices budgétaires.

Les blocages d'AE (-12,3 M€) correspondent à l'application de la réglementation budgétaire relative aux retraits d'engagements juridiques basculés (REJB). Le désengagement de ces AE antérieures à l'exercice ne permet par leur réutilisation, sauf cas de dérogation.

### Les arrêtés de report

Le montant de l'arrêté du 25 janvier 2022 portant report de crédits pour les AENE est de 1 211 319 943,43 €.

Le montant total hors AENE des reports accordés de 2021 vers 2022 s'est élevé à 3 385,4 M€ d'AE et 2 770,7 M€ de CP décomposés de la manière suivante :

- Arrêté du 02 février 2022 portant reports de crédits : 3 179 911 132 € d'AE et 2 686 825 248 € de CP de fonds de concours ;
- Arrêté du 28 février 2022 portant report de crédits : 198 830 376 € d'AE et 80 916 632 € de CP de crédits budgétaires.
- Arrêté du 24 mars 2022 portant report de crédits : 6 640 000 € d'AE et € de 3 000 000 € de CP de crédits budgétaires.



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

#### Les décrets d'annulation, de transfert, et d'avance

Le montant total des décrets d'annulation de crédits 2020 sur le programme 203 s'est élevé à -8,2 M€ en AE et -4,9 M€ en CP et concerne exclusivement des fonds de concours. Ce montant se déduit des deux décrets suivants :

- Décret n° 2022-1007 du 15 juillet 2022 portant annulation de crédits : -3 100 281,77 € d'AE/CP ;
- Décret n° 2022-1570 du 14 décembre 2022 portant annulation de crédits : -1 794 336,68 € d'AE/CP ;
- Décret n° 2023-59 du 3 février 2023 portant annulation de crédits : -3 259 472,80 € d'AE.

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

Le programme 203 a par ailleurs été concerné par quatre décrets de transfert pour un montant global de 30,5 M€ d'AE et 27,2 M€ de CP :

- Décret n° 2022-415 du 23 mars 2022 portant transfert de crédits : 26 000 000 € d'AE/CP.
- Décret n° 2022-934 du 27 juin 2022 portant transfert de crédits : 1 455 147 € d'AE et 1 864 766 de CP ;
- Décret n° 2022-1512 du 2 décembre 2022 portant transfert de crédits : -434 994 € d'AE et -648 805 € de CP ;
- Décret n° 2022-1518 du 5 décembre 2022 portant transfert de crédits : 3 500 000 € d'AE.

Les principaux transferts sont les suivants :

- 26 M€ en début d'année pour financer 15 M€ pour les aides au fret, 8 M€ pour les travaux de l'aérodrome de Polynésie et 3 M€ pour diverses mesures (systèmes d'informations, rénovation d'équipements pour le contrôle du transport routier etc.) ;
- 3,5 M€ d'AE ont également été transférées du ministère de l'outre-mer pour financer la ligne aérienne d'aménagements du territoire (LAT) de St Pierre et Miquelon ;
- Environ 1 M€ a été transféré du ministère de l'outre-mer pour financer la ligne aérienne d'aménagements du territoire de Nouméa-Wallis.

Enfin, un décret d'avance (340,5 M€) a été pris afin de financer l'aide exceptionnelle au transport routier en raison de la crise ukrainienne. 59,5 M€ de la réserve du P203 ont été utilisés pour financer un montant total d'aide de 400 M€.

#### Les lois de finances rectificatives

La LFR 1 de l'été 2022 (loi n° 2022-1157 du 16 août 2022 de finances rectificative pour 2022) a ouvert 1 355,6 M€ d'AE et 59,5 M€ de CP de crédits supplémentaires pour le P203. Ces crédits correspondent à 1 329,6 M€ pour financer le complément nécessaire aux crédits déjà disponibles avant la LFR pour engager la convention décennale du déficit d'exploitation des TET. 26 M€ d'AE/CP ont également été ouverts pour financer une aide complémentaire pour le fret ferroviaire. Enfin 33,5 M€ de CP ont été ajoutés pour reconstituer une partie de la réserve du P203 utilisée pour l'aide au transport routier.

Concernant la fin de gestion 2022, la réserve résiduelle du P203 a été dégelée pour financer la compensation fret comme prévu initialement en début d'année.

La LFR 2 de fin d'année (Loi n° 2022-1499 du 1<sup>er</sup> décembre 2022 de finances rectificative pour 2022) a également ouvert 133,3 M€ d'AE et 84 M€ de CP pour financer principalement les mesures suivantes :

- +50 M€ AE/CP pour les ouvrages d'art sur le RRN qui ont été reversés à l'AFITF ;
- +50 M€ AE/CP pour les ouvrages d'art des collectivités qui ont été reversés au Cerema ;

- +20 M€ AE/CP pour les travaux d'insonorisation des riverains des aéroports (une compensation à la baisse de rendement de la TNSA) ;
- +9,9 M€ d'AE ont été ouverts en complément pour la compensation fret ;
- Compte tenu des prévisions de consommation revues à la baisse en 2023 une annulation de – 40,7 M€ de CP a été incluse dans le calcul des ouvertures de la LFR ;
- 3,4 M€ d'AE et 4,4 M€ de CP pour une mesure vélo du plan tourisme.

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

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

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

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

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

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

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

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

En AE, les fonds de concours (FDC) et attributions de produits (ADP) rattachés en 2022 se répartissent de la manière suivante par sous-action du programme (M€) :

## Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Justification au premier euro

S.action	S.action libellé	FDC AFITF	FDC Autres	ADProduits
01	Routes - Développement	667,5	536,3	
04-01	Régénération routière	565,0	16,5	
04-02	Entretien routier		18,0	16,8
41-01	Infra. ferroviaires	453,5	0,7	
41-06	Régénération ferroviaire		394,0	
42-01	Infrastructures fluviales	1,8	0,2	
43-01	Infra. Portuaires	93,6	0,0	
44-01	Infra. transport coll.	579,0	0,6	
44-05	Infrastructures Vélo	136,2		
45-01	Infra. transports combiné	128,1		
47-02	Fonct. des services		1,4	1,9
50-01	Aires de contrôle routier	1,0		
51-01	Infrastructur sécu ferrov	45,0		
<b>Total général</b>		<b>2 670,6</b>	<b>967,6</b>	<b>18,7</b>

En CP, les fonds de concours et attributions de produits rattachés en 2022 se répartissent de la manière suivante (M€) :

S.action	S.action libellé	FDC AFITF	FDC Autres	ADProduits
01	Routes - Développement	405,8	276,5	
04-01	Régénération routière	597,5	16,5	
04-02	Entretien routier		18,0	16,8
41-01	Infra. ferroviaires	415,3	4,0	
41-06	Régénération ferroviaire		394,0	
42-01	Infrastructures fluviales	3,0	0,2	
43-01	Infra. Portuaires	79,4	11,0	
44-01	Infra. transport coll.	439,4	13,0	
44-05	Infrastructures Vélo	24,7		
45-01	Infra. transports combiné	54,9		
47-02	Fonct. des services		1,4	1,9
50-01	Aires de contrôle routier	1,0		
51-01	Infrastructur sécu ferrov	36,0		
<b>Total général</b>		<b>2 057,0</b>	<b>734,5</b>	<b>18,7</b>

## RÉSERVE DE PRÉCAUTION ET FONGIBILITÉ

	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
Mise en réserve initiale	0	134 372 208	134 372 208	0	136 494 068	136 494 068
Surgels	0	0	0	0	59 477 730	59 477 730
Dégels	0	0	0	0	0	0
Annulations / réserve en cours de gestion	0	-59 477 730	-59 477 730	0	-59 477 730	-59 477 730
<b>Réserve disponible avant mise en place du</b>	<b>0</b>	<b>74 894 478</b>	<b>74 894 478</b>	<b>0</b>	<b>136 494 068</b>	<b>136 494 068</b>

	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
schéma de fin de gestion (LFR de fin d'année)						

#### Montant de la réserve de précaution initiale

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

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

Le montant de cette réserve initiale s'est élevé à 134,4 M€ en AE et 136,5 M€ en CP, soit environ 3,6 % de la LFI 2022 en CP.

**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 | Justification au premier euro

**Dépenses pluriannuelles****CONTRATS DE PLAN ÉTAT-RÉGION (CPER)****Génération 2015 - 2020**

Action / Opérateur	Rappel du montant contractualisé	Prévision 2022		Consommation 2022		Consommation cumulée	
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01 - Routes - Développement	3 141 182 501		364 541 140		349 773 113	2 796 400 934	1 722 649 350
41 - Ferroviaire	2 103 356 452		239 606 000		206 285 517	1 933 946 885	1 287 145 185
42 - Voies navigables	2 064 056		300 000			2 064 056	1 704 352
43 - Ports	334 263 185		62 613 400		61 880 691	435 872 797	246 673 284
44 - Transports collectifs	2 344 885 000		321 422 500		360 192 043	2 541 367 256	1 176 591 193
<b>Total</b>	<b>7 925 751 194</b>		<b>988 483 040</b>		<b>978 131 364</b>	<b>7 709 651 928</b>	<b>4 434 763 364</b>

**Génération 2015 - 2020**

Action / Opérateur	Rappel du montant contractualisé	Prévision 2022		Consommation 2022		Consommation cumulée	
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01 - Routes - Développement	3 141 183 501	565 064 000	364 541 140	516 223 434	349 773 113	2 796 400 934	1 722 649 350
41 - Ferroviaire	2 080 203 452	290 500 000	239 606 000	303 897 037	206 285 517	1 933 946 885	1 287 145 185
42 - Voies navigables	2 064 056	500 000	300 000		0	2 064 056	1 704 352
43 - Ports	444 000 892	67 740 000	62 613 400	81 907 912	61 880 691	435 872 797	246 673 284
44 - Transports collectifs	2 344 885 000	238 300 000	321 422 500	597 485 151	360 192 043	2 541 367 256	1 176 591 193
<b>Total</b>	<b>8 012 336 901</b>	<b>1 162 104 000</b>	<b>988 483 040</b>	<b>1 499 513 535</b>	<b>978 131 364</b>	<b>7 709 651 927</b>	<b>4 434 763 364</b>

**Génération 2007 - 2014**

Action / Opérateur	Rappel du montant contractualisé	Prévision 2021		Consommation 2021		Consommation cumulée	
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
41 - Ferroviaire	2 796 300 000				7 059 068		
42 - Voies navigables					0		
43 - Ports	478 400 000				284 626		
44 - Transports collectifs					17 149 890		
45 - Transports combinés					187 973		
<b>Total</b>	<b>3 274 700 000</b>				<b>24 681 556</b>		

**I - Avancement général des contrats État-régions 2015-2020 prolongés jusqu'en 2022**

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

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

Après revoyure (signature d'avenants aux contrats métropolitains en 2016 et 2017) et avenants de prolongation, les ressources État inscrites aux CPER s'élèvent à 8 012,9 M€ dont 237 M€ au titre des deux contrats de plan interrégionaux Vallée de la Seine et Plan Rhône. Par ailleurs, au titre du volet fluvial, Voies Navigables de France (VNF) a prévu de mobiliser environ 320,43 M€ (CPER et CPIER).

## II - Exécution financière des contrats de projets 2007-2014

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

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

## III - Mise en œuvre des contrats de plan État-régions 2015-2020 prolongés jusqu'en 2022

Le taux d'avancement national des CPER (pour les crédits de l'État mis en place en autorisations d'engagement) fin 2022 est de 96 % en moyenne. La nette accélération s'explique en grande partie par l'alimentation par les enveloppes issues du plan de relance. Néanmoins, des disparités existent entre les régions du fait de la différence de maturité des projets proposés au financement des CPER ou de la réorientation des crédits en cours de CPER.

## IV - Contrats de plan État-régions 2021-2027

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

## CONTRATS DE CONVERGENCE ET DE TRANSFORMATION (CCT)

### Génération 2019 - 2022

Action / Opérateur Territoire	Rappel du montant contractualisé	Prévision 2022		Consommation 2022		Consommation cumulée	
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01 - Routes - Développement	38 911 186			12 243 000	10 633 597	38 911 186	14 775 421
Guyane	7 411 186				531 826	7 411 186	3 401 013
Mayotte	31 500 000			12 243 000	10 101 771	31 500 000	11 374 408
42 - Voies navigables	550 099				76 655	550 099	430 100
Guyane	550 099				76 655	550 099	430 100
43 - Ports	38 780 000			13 716 000	2 037 638	29 446 720	9 695 499
Guadeloupe	6 860 000			4 600 000		8 980 000	1 598 600
La Réunion	12 410 000			3 900 000	807 071	7 500 000	807 071
Martinique	13 010 000			5 216 000	1 230 567	6 950 656	1 273 764
Saint-Pierre-et-Miquelon	6 500 000					6 016 064	6 016 064
52 - Transport aérien	1 600 000			799 817	1 300 000	1 600 000	1 600 000
Mayotte	1 600 000			799 817	1 300 000	1 600 000	1 600 000
<b>Total</b>	<b>79 841 285</b>			<b>26 758 817</b>	<b>14 047 890</b>	<b>70 508 005</b>	<b>26 501 020</b>

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

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

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

Le taux d'avancement national des CCT (pour les crédits de l'État mis en place en autorisations d'engagement) fin 2022 est de 88 % en moyenne en tenant compte de l'effet d'accélération des opérations financées par le plan de relance

## 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 2022, l'État a conclu une transaction avec la SRL2 concernant les litiges nés pendant la phase de construction de l'opération. Le montant de l'indemnité transactionnelle correspondante a été engagé et liquidé pendant l'exercice budgétaire 2022.

Les chroniques indiquées ci-dessous ne tiennent pas compte de l'impact - à partir de 2024 - du transfert de la L2 au Conseil départemental des Bouches-du-Rhône dans le cadre de la loi 3DS actuellement en cours de discussions.

	2020 et avant		2021		2022		2023	2024	2025 et après
	Prévision	Exécution	Prévision	Exécution	Prévision	Exécution	Prévision	Prévision	Prévision
	247 007 000	232 311 391	0	0	51 293 000	51 293 092	3 000 000	0	0
Investissement	33 584 800	33 584 800	5 270 000	5 744 382	58 950 000	58 955 337	7 840 000	4 720 000	160 990 000
	28 796 000	28 796 000	9 280 000	9 314 250	10 020 000	9 636 924	12 530 000	13 600 000	326 700 000
Fonctionnement	28 796 000	28 796 000	9 280 000	9 314 250	10 020 000	9 636 924	12 530 000	13 600 000	326 700 000
	42 999 000	42 999 000	12 720 925	12 720 925	12 370 000	12 370 000	11 320 000	10 780 000	136 250 000
Financement	42 999 000	42 999 000	12 720 925	12 720 925	12 370 000	12 370 000	11 320 000	10 780 000	136 250 000



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

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

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

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

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

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

### Périmètre du projet et son état d'avancement

Le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer a signé le 14 janvier 2010 le contrat de partenariat avec le groupement constitué de DV Construction SA, Exprim SAS et les fonds d'investissement FIDEPPP et DIF, pour le financement, la conception, la construction, l'entretien, la maintenance, la gestion et le renouvellement de 63 centres d'entretien et d'intervention routiers.

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

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

Par un jugement du 6 novembre 2014, le tribunal administratif de Cergy-Pontoise a considéré que la décision de signer le contrat de partenariat était illégale et a enjoint à l'État de résilier le contrat pour le 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 :

- 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.

**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 | Justification au premier euro

	2020 et avant		2021		2022		2023	2024	2025 et après
	Prévision	Exécution	Prévision	Exécution	Prévision	Exécution	Prévision	Prévision	Prévision
AE									
CP									
Investissement	216 000 000 70 300 000	216 000 000 70 300 000	0 6 200 000	0 6 200 000	0 7 300 000	0 7 300 000	0 7 800 000	0 6 200 000	0 117 000 000
Fonctionnement	88 100 000 88 100 000	88 100 000 88 100 000	11 114 000 11 114 000	11 114 000 11 114 000	11 500 000 11 500 000	11 114 000 11 114 000	12 500 000 12 500 000	13 900 000 13 900 000	276 700 000 276 700 000
Financement	83 200 000 83 200 000	83 200 000 83 200 000	8 000 000 8 000 000	8 000 000 8 000 000	7 200 000 7 200 000	7 200 000 7 200 000	5 800 000 5 800 000	6 500 000 6 500 000	66 800 000 66 800 000

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

AE 2022	CP 2022
AE ouvertes en 2022 * (E1) <b>13 930 058 549</b>	CP ouverts en 2022 * (P1) <b>9 956 810 562</b>
AE engagées en 2022 (E2) <b>10 887 809 086</b>	CP consommés en 2022 (P2) <b>8 755 147 928</b>
AE affectées non engagées au 31/12/2022 (E3) <b>1 665 744 349</b>	dont CP consommés en 2022 sur engagements antérieurs à 2022 (P3 = P2 - P4) <b>1 839 662 121</b>
AE non affectées non engagées au 31/12/2022 (E4 = E1 - E2 - E3) <b>1 376 505 114</b>	dont CP consommés en 2022 sur engagements 2022 (P4) <b>6 915 485 807</b>

### RESTES À PAYER

Engagements ≤ 2021 non couverts par des paiements au 31/12/2021 brut (R1) <b>4 935 447 336</b>					
Travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2021 (R2) <b>-1 608 266</b>					
<b>Engagements ≤ 2021 non couverts par des paiements au 31/12/2021 net (R3 = R1 + R2) 4 933 839 070</b>	–	CP consommés en 2022 sur engagements antérieurs à 2022 (P3 = P2 - P4) <b>1 839 662 121</b>	=	Engagements ≤ 2021 non couverts par des paiements au 31/12/2022 (R4 = R3 - P3) <b>3 094 176 949</b>	
AE engagées en 2022 (E2) <b>10 887 809 086</b>	–	CP consommés en 2022 sur engagements 2022 (P4) <b>6 915 485 807</b>	=	Engagements 2022 non couverts par des paiements au 31/12/2022 (R5 = E2 - P4) <b>3 972 323 279</b>	
				<b>Engagements non couverts par des paiements au 31/12/2022 (R6 = R4 + R5) 7 066 500 228</b>	
					Estimation des CP 2023 sur engagements non couverts au 31/12/2022 (P5) <b>2 634 859 511</b>
					Estimation du montant maximal des CP nécessaires après 2023 pour couvrir les engagements non couverts au 31/12/2022 (P6 = R6 - P5) <b>4 431 640 718</b>

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

\* LFI 2022 + reports 2021 + mouvements réglementaires + FdC + AdP + fongibilité asymétrique + LFR

---

**Infrastructures et services de transports**

---

Programme n° 203 | Justification au premier euro

## Justification par action

### ACTION

#### 01 – Routes - Développement

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
01 – Routes - Développement		1 004 607 333	<b>1 004 607 333</b>	647 283 676		<b>647 283 676</b>
		823 084 612	<b>823 084 612</b>	822 502 493		<b>822 502 493</b>

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

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

La modernisation et le développement routier concernent des opérations d'investissement sur le réseau routier national dont la gestion obéit à une logique pluriannuelle. La consommation des AE affectées à ces opérations peut ainsi s'étaler sur plusieurs exercices et ne correspond pas dans tous les cas à un objectif annuel. Elle peut ainsi s'imputer sur les AE affectées dans l'année mais aussi sur les AE affectées non engagées (AENE) des années antérieures. Par ailleurs, la part des collectivités versée sur cette action est susceptible de connaître des variations importantes entre la prévision et l'encaissement.

Ces deux réserves conduisent à rendre inadaptée la valeur de la comparaison de la prévision et de la réalisation pour cette action pour les AE. Pour les CP, la consommation est plus élevée que prévue en PAP compte tenu des reports entrants 2022 importants (158 M€).

2022 a marqué la fin du CPER 2015-2022 prolongé à 2022 et la fin du plan de relance. Cette année a donc été marquée par des ressources pour l'action 1 du P203 en très nette hausse par rapport aux années précédentes. Cette hausse des ressources a permis la mise en place des derniers crédits nécessaires à l'achèvement des principales opérations en travaux inscrites dans les CPER.

Ces crédits ont notamment permis de mettre en service en 2022 les opérations contractualisées dans les CPER suivantes :

Voie	Libellé opération	Longueur (Km)	Montant (valeur février 2014)	Montant (M€ courants)
RN124	Déviations de Gimont	11,5	97,5	106,9
RN 164	Châteauneuf du Faou	12	60,8	62,8
RN 27	Manéhouville – Dieppe	13	73,9	102,2
RN162	Déviations de Moulay-Mayenne phase 3	4	22	19,3

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

Les opérations mises en service bénéficiaient jusqu'en 2018 d'un indicateur de performance mesurant l'écart entre l'estimation de leur coût en phase initiale (DUP ou déclaration de projet) et le coût final constaté. Selon les mêmes

**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 | Justification au premier euro

conditions de calcul que l'indicateur 1-1-2 (comparaisons réalisées aux conditions économiques de février 2014 avec utilisation de l'index de référence TP01), les évolutions constatées sont les suivantes pour les opérations mises en service en 2022 :

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	Évolution
RN 124 - Déviation de Gimont	97,5	102,3	+4,92 %
RN164-Mise à 2x2 voies de la section de Chateaufort-du-Faou	60,8	59,8	-1,64 %
RN27-Manéhouville-Dieppe	73,9	99,5	+34,64 %
RN162-Déviations de Moulay-Mayenne phase 3	22	17,7	-19,55 %
<b>Total opérations routières</b>	<b>254,2</b>	<b>279,3</b>	<b>+9,87 %</b>

L'augmentation constatée du coût de l'opération de « Aménagement à 2x2 voies de la RN27 entre Manéhouville et Dieppe » est principalement liée à des difficultés techniques imprévues rencontrées sur le chantier (nombreuses cavités souterraines, volumes de déblais non valorisables plus importants que projetés, difficultés d'obtention du foncier, fouilles archéologiques à mener...) ainsi qu'à la crise sanitaire ayant touché de plein fouet le chantier.

Les autres opérations montrent des coûts restant dans les évolutions usuelles constatées (la diminution du coût de la RN162 n'est pas significative vu les montants en jeu).

Par ailleurs, les dix affectations d'AE les plus élevées de l'année 2022, en part État, correspondent aux tranches fonctionnelles des opérations suivantes :

- RN70 - Montceau – Gévelard : 17,6 M€
- RN21 - La Croix Blanche / Monbalen : 19,6 M€
- RN70-Blanzy Centre : 34,8 M€
- RN10-Mise aux normes dans la Vienne : 25,3 M€
- RN7-Saint-Pierre le Moutier – Allier : 30,0 M€
- RN147-Déviations de Lussac les Châteaux : 47,0 M€
- RN79 - Clermain Sainte-Cécile : 22,4 M€
- Liaison Est Ouest Avignon - Tranche 2 : 39,1 M€
- A104-Contournement est de Roissy : 17,2 M€
- RN13-Déviations Sud-Ouest d'Évreux : 33,5 M€

Les dix consommations de CP les plus élevées en investissement de l'année 2022 correspondent aux tranches fonctionnelles des opérations suivantes :

- RN141 Roumazières-La Péruse : 29,6 M€
- A86-A1 Carrefour Pleyel : 28,2 M€
- A630 Rcade de Bordeaux : 26,9 M€
- A480 Échangeur du Rondeau : 25,2 M€
- RN122 Déviations de Sansac-de-Marmiesse : 21,6 M€
- RCEA - RN 79 Brandon-Clermain : 21,1 M€
- RN 164 – Secteur de Rostrenen : 17,9 M€
- RN102 Liaison A75-Brioude : 16,5 M€
- RN102 Contournement Nord du Teil : 15,6 M€
- A104 Contournement de Roissy : 15,3 M€

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	5 000 000	122 342 514	5 500 000	122 469 755
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	5 000 000	122 342 514	5 500 000	122 469 755
Titre 5 : Dépenses d'investissement	999 607 333	576 157 014	633 081 807	636 451 184
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	999 607 333	576 157 014	633 081 807	636 451 184
Titre 6 : Dépenses d'intervention		124 585 085	8 701 869	63 581 553
Transferts aux ménages		659 161		1 385 940
Transferts aux entreprises		26 536 997		17 485 766
Transferts aux collectivités territoriales		35 994 733	8 701 869	44 019 161
Transferts aux autres collectivités		61 394 194		690 686
<b>Total</b>	<b>1 004 607 333</b>	<b>823 084 612</b>	<b>647 283 676</b>	<b>822 502 493</b>

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 (réalisation)	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-Déviations de Moulay-Mayenne phase 3	22	18,6	-15,45%
	<b>Total opérations routières</b>		<b>254,2</b>	<b>292,2</b>

## ACTION

## 04 – Routes - Entretien

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
04 – Routes - Entretien		847 531 292 888 190 523	<b>847 531 292</b> <b>888 190 523</b>		892 838 494 907 421 981	<b>892 838 494</b> <b>907 421 981</b>

L'action « Routes-entretien » comprend les dépenses relatives à l'entretien courant et préventif du réseau routier national non concédé, à l'exploitation, aux opérations de réhabilitation ou de rénovation et de réparation du patrimoine routier, à l'ingénierie sur les projets de développement, aux aménagements de sécurité (notamment relatifs aux tunnels



**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 | Justification au premier euro

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

Sous-action	Libellé	Consommation d'AE	Consommation de CP
0203-04-01	Régénération routière	591 685 993	605 170 345
0203-04-02	Entretien routier	296 504 530	302 251 635
Total général		888 190 523	907 421 981

267 M€ d'AE et 282 M€ de CP ont été votés en loi de finances initiales (sous-action 04-02). Les fonds de concours (FDC) versés par l'AFITF et rattachés à l'action 4, sous-action 01 s'élèvent en 2022 à 565 M€ en AE et 597 M€ en CP. S'y ajoutent les FDC versés par les autres financeurs, notamment les collectivités (environ 16 M€) et les reports entrants. L'ensemble de ces ressources explique une consommation légèrement supérieure à la prévision LFI.

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

**04-02 Entretien routier**

Pour la sous-action 04-02 relative à l'entretien routier courant et préventif, 297 M€ d'AE et 302 M€ de CP ont été dépensés en 2022 sur les domaines suivants (M€) :

Libellé domaine fonctionnel	Activités	AE	CP
Entretien routier	Autres dépenses d'entretien courant	36	39
	Ouvrages d'art petit entretien et entretien spécialisé	7	7
	Exploitation et dépendance	138	133
	Fonctionnement des services	28	33
	Immobilier technique	20	26
	Innovation, contrôles et études	1	1
	Matériels d'entretien et d'exploitation	28	25
	Chaussées petit entretien	8	7
	Petit entretien des équipements	17	17
	Viabilité hivernale	14	14
	Total entretien routier		297

**04-01 Régénération routière**

Pour la sous-action 04-01 relative à la « régénération » routière, 592 M€ d'AE et 605 M€ de CP ont été dépensés en 2022 sur les domaines suivants (M€) :

Libellé domaine fonctionnel	Activités	AE	CP
Régénération routière	Aménagements environnementaux	13	15
	Aires de stationnement	3	4
	Gestion du trafic et équipements dynamiques	27	34
	Entretien spécialisé des ouvrages d'art	30	29
	Immobilier technique	14	16
	Entretien des chaussées	285	274

	Entretien et renouvellement équipements statiques	67	68
	Réparation des ouvrages d'art	76	62
	Plan de relance OA et voies réservées	37	34
	Aménagements de sécurité	23	21
	Renouvellement équipements et mise en sécurité des tunnels	13	40
	Autres régénération routière	4	8
Total régénération routière		592	605

Les principales opérations financées en 2022 dans le cadre du programme de régénération routière sont les suivantes :

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

Les principales opérations financées en 2022 dans le cadre du programme de mise en sécurité des tunnels du réseau routier national sont les suivantes :

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

Les opérations financées en 2022 dans le cadre du programme de régénération des ouvrages d'art via les crédits du plan de Relance sont les suivantes :

- Réparation du viaduc d'Autreville Phase 1 (A31) – région Grand Est
- Réparation de l'OA111 sur le tronc commun A86-A3 – région Île-de-France
- Réparation des murs en terre armée sur A126 – région Île-de-France
- Réparation du viaduc du Riou Bourdon RN94 – région Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Réparation du pont Puig – région Occitanie
- Réparation du viaduc de la Somme A28 – région Normandie
- Réparation du pont de Kourou – RN1 – région Guyane

Les principales opérations financées en 2022 dans le cadre du programme d'aménagements de sécurité sont les suivantes :

- les aménagements découlant des démarches SURE, notamment sur l'A42 (Rhône) et sur les RN 147 (Haute-Vienne), RN57 (Haute-Saône), RN36 (Seine-et-Marne), RN88 (Haute-Loire), RN 102 (Haute-Loire et Ardèche), RN568 (Bouches-du-Rhône), RN 113 (Gard), RN136 (rocade de Rennes), ainsi qu'aux abords des routes nationales à Mayotte et en Guyane ;
- la lutte contre les prises à contresens par le renforcement de la signalisation au niveau des échangeurs et des aires de repos et de service ;
- 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, minéralisation de TPC)

Les principales actions financées en 2022 dans le cadre du programme d'actions d'amélioration de la gestion du trafic et de l'information des usagers sur le réseau routier national non concédé sont les suivantes :

- la modernisation des réseaux et des équipements de gestion de trafic en Île-de-France et la révision du Schéma Directeur des Voies Réservées en Île-de-France ;
- 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.
- l'achèvement de la régulation dynamique des vitesses sur l'A1 aux abords de la métropole lilloise ;
- l'extension de la régulation de vitesse sur le sillon lorrain ;
- l'équipement de la N113 au niveau de la traversée d'Arles pour l'amélioration de la gestion de crise ;
- l'évolution des systèmes d'aide à la gestion du trafic des DIR ;
- Les évolutions des systèmes et logiciels pour assurer la sécurité des système d'information pour la gestion du trafic

- La poursuite du déploiement des caméras en DIR pour diffusion des images du réseau routier sur le site bison futé
- 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 sont poursuivis en 2022 :

- Aire de Gargails – A63 Nouvelle Aquitaine ;
- Aire de Val de Creuse – A20 dans le Centre Val-de-Loire
- Aire de l'Aubrac – A75 en Occitanie
- Aire de Paimpont Brocéliande – N24 en Bretagne
- Divers travaux de réhabilitation d'aires de repos, pour en améliorer l'hygiène, l'assainissement et la sécurité.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	221 867 633	405 286 803	232 274 835	397 109 300
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	221 867 633	405 286 803	232 274 835	397 109 300
Titre 5 : Dépenses d'investissement	620 005 951	472 366 872	654 905 951	501 736 808
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	620 005 951	469 680 600	654 905 951	499 818 974
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État		2 686 272		1 917 834
Titre 6 : Dépenses d'intervention	5 657 708	10 536 849	5 657 708	8 575 874
Transferts aux ménages				384
Transferts aux entreprises		23 790		131 895
Transferts aux collectivités territoriales	5 657 708	2 421 581	5 657 708	3 018 374
Transferts aux autres collectivités		8 091 477		5 425 221
<b>Total</b>	<b>847 531 292</b>	<b>888 190 523</b>	<b>892 838 494</b>	<b>907 421 981</b>

## ACTION

### 41 – Ferroviaire

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
41 – Ferroviaire		3 069 591 166	<b>3 069 591 166</b>		3 005 572 166	<b>3 005 572 166</b>
		5 204 816 524	<b>5 204 816 524</b>		5 036 127 336	<b>5 036 127 336</b>

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

- les études et travaux d'opérations relatifs aux infrastructures de transports ferroviaires financées par voie de fonds de concours versés par l'AFITF (sous-action 41-01) ;

**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 | Justification au premier euro

- les crédits votés en loi de finances pour les redevances TER, TET et compensation fret versées à SNCF Réseau, (sous-actions 41-02 à 41-05) ;
- un fonds de concours spécifique versé par la SNCF, comprenant notamment des dividendes de SNCF Voyageurs, reversé à SNCF Réseau en faveur d'investissements de régénération du réseau ferré national. Cette dotation s'inscrit dans le cadre de la maîtrise de l'endettement de SNCF Réseau et du renoncement par l'État aux dividendes de la SNCF au profit de SNCF Réseau, conformément aux objectifs de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire (sous-action 41-06). En 2022, la société SNCF Voyageur a versé 168 M€ de dividendes à la SA SNCF. Compte tenu de résultats positifs de SNCF Réseau en 2022 et en prévision du fort impact de la sur-inflation en 2023, la SA SNCF n'a pas reversé ce montant à SNCF Réseau en 2022, le versement sera effectué début 2023. La dotation SNCF versée à SNCF Réseau a donc été financée par l'État dans le cadre du plan de relance. Le plan de relance prévoit d'une part un financement de 4,05 Md€ de l'État et d'autre part un montant de 600 M€ issus d'une partie des produits de cession du groupe SNCF à destination de SNCF Réseau.

Les dépenses en 2022 relatives à cette action 41 se déclinent ainsi :

Sous-action	Libellé	AE consommées	CP consommés
01	Infrastructures ferroviaires	456 779 558	287 990 369
02	Sub. SNCF Réseau (TER)	1 892 275 201	1892 275 201
03	Sub. SNCF réseau (TET)	537 415 967	537 415 967
04	Sub. SNCF Réseau (fret)	0	0
05	Compensation fret	211 345 799	211 345 799
06	Régénération ferroviaire	2 107 000 000	2 107 000 000
07	Services ferroviaires	0	100 000
<b>Total</b>		<b>5 204 816 524</b>	<b>5 036 027 336</b>

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

Les principales opérations financées en 2022 sont, par ordre décroissant des consommations de CP :

Région	Opération	Consommation de CP en 2022
Toutes régions	Accessibilité PMR des gares	24 247 062 €
Auvergne Rhône-Alpes	Nœud ferroviaire lyonnais	19 470 680 €
Auvergne Rhône-Alpes	Régénération Aurillac-Arvant	13 227 088 €
Auvergne – Rhône-Alpes	Alternatives à A45	12 846 819 €
Grand Est	Régénération des petites lignes de la région Grand Est	8 766 206 €
Auvergne Rhône-Alpes	Régénération de la ligne Grenoble-Gap	8 618 744 €
Grand Est et Île-de-France	Électrification de la ligne Paris-Troyes	8 451 075 €
Centre - Val de Loire	Régénération de la ligne Dourdan – La Membrolle	7 922 950 €
Toutes régions	Régénération de lignes capillaires fret	7 922 901 €
Pays de la Loire	Transfert Nantes-État – Nantes-Blottereau	6 710 542 €
Pays de la Loire	Modernisation de la ligne Clisson-Cholet	6 602 725 €
Bourgogne – Franche-Comté	Régénération de la ligne Nevers-Chagny (VFCEA)	6 561 099 €
Pays de la Loire	Contournement des sites industriels de Donges	6 484 680 €
Provence - Alpes - Côte d'Azur	Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur	6 400 000 €
Hauts de France	Modernisation de l'étoile de Saint-Pol	5 982 538 €
Occitanie	Régénération de la ligne Alès-Langogne (ligne des Cévennes)	5 917 110 €

Occitanie	Modernisation du complexe gare de Toulouse Matabiau	5 622 187 €
Provence – Alpes – Côte d'Azur	ERTMS Marseille-Vintimille	5 325 000 €
Normandie et Île-de-France	Ligne Nouvelle Paris-Normandie – mesures conservatoires sur projet EOLE	4 677 930 €
Normandie	Confortement de la tranchée couverte de Rouen	4 327 569 €
Toutes régions	RER métropolitains	4 029 311 €
Grand Est	Amélioration de l'axe Metz-Thionville-Luxembourg	4 005 601 €
Nouvelle Aquitaine	Installations permanentes de contre sens sur ligne POLT	3 396 654 €
Nouvelle Aquitaine	Signalisation Saintes-Angoulême	3 307 443 €
Occitanie	Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse	3 165 000 €
Nouvelle Aquitaine	Ligne Bordeaux-Hendaye	3 059 634 €
Toutes régions	Résorption du bruit ferroviaire	2 277 861 €

Réseau ferré national (4 748 M€) – concours SNCF et compensation fret (41-02, 03, 04, 05 et 06)

Il s'agit de redevances et de subventions versées à SNCF Réseau par type d'activité. En 2022, leur répartition a été la suivante :

1 892,3 M€ (TTC) de paiement par l'État, pour le compte des régions, de la redevance d'accès facturée par SNCF Réseau pour l'utilisation par les TER du réseau ferré national hors Île-de-France ;

537,4 M€ (TTC) de paiement par l'État de la redevance d'accès facturée par SNCF Réseau pour l'utilisation par les TET (trains dits « Intercités ») du réseau ferré national ;

211,3 M€ (TTC) de financement pour la compensation fret.

2 107 M€ de fonds de concours SNCF dont 1 711 M€ au titre du versement pour l'année 2022 du montant de 4,05 Md€ prévu par le plan de relance, 211 M€ issus des produits de cession du groupe SNCF et 135 M€ dans le cadre du projet EOLE

### Services ferroviaires (41-07)

Les crédits de l'action 41 permettent également de financer la part française du déficit généré par l'exploitation et de la maintenance de la ligne à grande vitesse franco-espagnole Perpignan-Figueras. Depuis fin 2016, la société LFP, filiale de la SNCF et de l'ADIF constitué ad-hoc, a repris la gestion de cette ligne suite à la liquidation de l'ancien concessionnaire TP Ferro par une convention signée avec la France et l'Espagne (convention prévoyant un engagement de 5 M€ en 2016 sur la sous-action 44-02 « politique de déplacements », en raison d'une imputation incorrecte, mais dont l'avenant signé fin 2020 pour prolonger la durée de la convention de 2 ans prévoyant un engagement de 2,5 M€ a été imputé correctement sur la sous-action 41-07).

En 2022, la convention et son avenant ont été soldés ; 1,2 M€ de CP ont été exécutés pour couvrir le déficit d'exploitation de LFP : 1,1 M€ sur la sous-action 44-02 et 0,1 M€ sur la sous-action 41-07.

### ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement		3 520 775		1 043 251
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel		1 558 275		1 043 251

**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 | Justification au premier euro

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Subventions pour charges de service public		1 962 500		
Titre 5 : Dépenses d'investissement		-12		
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		-12		
Titre 6 : Dépenses d'intervention	3 069 591 166	5 201 295 762	3 005 572 166	5 035 084 086
Transferts aux entreprises	3 069 591 166	5 194 127 922	3 005 572 166	5 019 433 779
Transferts aux collectivités territoriales		7 471 007		15 636 640
Transferts aux autres collectivités		-303 167		13 667
<b>Total</b>	<b>3 069 591 166</b>	<b>5 204 816 524</b>	<b>3 005 572 166</b>	<b>5 036 127 336</b>

**ACTION****42 – Voies navigables**

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
42 – Voies navigables		249 601 520	<b>249 601 520</b>		251 201 520	<b>251 201 520</b>
		247 164 366	<b>247 164 366</b>		247 056 262	<b>247 056 262</b>

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

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

Les dépenses en 2022 relatives à cette action 42 se déclinent comme suit :

Sous-action	Libellé	Somme AE exécution en €	Somme CP exécution en €
42-01	Infrastructures fluviales	2 845 750	2 737 646
42-02	Subvention Voies navigables de France (VNF)	244 318 616	244 318 616
Total général		247 164 366	247 056 262

La dépense globale de l'action 42 est très proche de la prévision de la LFI, la SCSP versée à VNF correspond en effet à 99 % des crédits de l'action en 2022. Elle est intégralement versée à l'exception de la part de réserve du programme qui lui est imputée.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	248 201 520	245 057 344	248 201 520	244 862 905
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel		1 090 047		895 608
Subventions pour charges de service public	248 201 520	243 967 297	248 201 520	243 967 297
Titre 5 : Dépenses d'investissement	1 400 000	1 407 378	3 000 000	1 401 225
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	1 400 000	1 407 378	3 000 000	1 401 225
Titre 6 : Dépenses d'intervention		699 644		792 131
Transferts aux entreprises		297 439		256 298
Transferts aux collectivités territoriales		8 240		154 441
Transferts aux autres collectivités		393 965		381 392
<b>Total</b>	<b>249 601 520</b>	<b>247 164 366</b>	<b>251 201 520</b>	<b>247 056 262</b>

## DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Ces dépenses comprennent deux postes. En premier lieu, le poste des dépenses de fonctionnement hors personnel (1,1 M€ en AE et 0,9 M€ de CP) correspond essentiellement au financement de l'entretien du réseau de 560 km de voies navigables géré par l'État. Les principales dépenses en CP concernent le domaine fluvial en PACA (0,38 M€), des fleuves de Guyane (0,16 M€), ainsi que la vidange du lac des Settons, dans la Nièvre (0,21 M€) ou encore l'entretien des lacs d'Annecy, du Léman et du Bourget (0,08 M€).

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

## DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Les dépenses d'investissement en 2022 (1,4 M€ en AE et CP) se concentrent principalement sur le réseau fluvial en Bourgogne-Franche Comté (1,2 M€ de CP dont le lac des Settons).

## DÉPENSES D'INTERVENTION

Les dépenses d'intervention en 2022 (792 k€ de CP) portent notamment sur le transfert du pont des Florides à la Régie Des Transports des Bouches-du-Rhône (257 k€ de CP) et sur la subvention versée à l'institution interdépartementale du bassin de la Sèvres Niortaise (IIBSN) pour 146 k€ de CP. La subvention du Fonds d'Accompagnement interministériel ressources humaines (FAIRH) au bénéfice de VNF (351 k€) relève également de cette catégorie.



**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 | Justification au premier euro

**ACTION****43 – Ports**

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
43 – Ports		193 198 798	<b>193 198 798</b>	187 072 198		<b>187 072 198</b>
		202 398 762	<b>202 398 762</b>	187 061 968		<b>187 061 968</b>

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

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

Les dépenses en 2022 de l'action 43 par sous-action (ou domaine fonctionnel dans chorus) se présentent de la manière suivante :

Sous-action	libellé	AE exec	CP exec
43-01	Infra Portuaires	104 120 920	88 746 570
43-02	Entretien des ports	88 308 442	88 332 745
43-03	Soutien Ctrl transp mar et fluvial	4 969 400	4 982 654
43-04	Port pénibilité	5 000 000	5 000 000
Total général		202 398 762	187 061 969

La dépense globale de l'action est similaire à la prévision LFI en CP et légèrement supérieure en AE.

**Développement des Infrastructures portuaires (43-01)**

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

En 2022, le budget de la sous-action 43-01 a ainsi permis l'engagement du financement pour la poursuite de l'implantation de la plateforme de développement d'éoliennes en mer, ainsi que le développement des postes à quai pour Port 2000 au sein d'HAROPA (Le Havre). D'autres projets de développement ont été engagés en 2022 tel que l'extension du quai 12 au grand port maritime de Guadeloupe ou la transformation d'anciennes friches industrielles tel que le site Pétroplus au sein d'HAROPA (Rouen).

L'ensemble des grands ports maritimes (GPM) métropolitains ainsi que les grands ports maritimes d'outre-mer de Guyane et de la Martinique ont bénéficié de crédits de paiements pour la maintenance et le développement des infrastructures portuaires. Le renouvellement des portes de l'écluse de Tancarville au sein d'HAROPA (Le Havre) et la régénération voies ferrées portuaires au grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire sont des exemples d'opérations contribuant à la maintenance du patrimoine portuaire tandis que le développement des terminaux à conteneurs et l'accueil de l'éolien offshore au sein d'HAROPA (Le Havre) ainsi que l'amélioration des liaisons ferry vers la Corse et le Maghreb au grand port maritime de Marseille contribuent au développement des grands ports maritimes.

Le volet portuaire du plan France Relance a permis en 2022 de soutenir à hauteur d'environ 60 M€ des opérations de verdissement des ports, avec pour objectifs de développer le report modal vers des modes massifiés, d'améliorer la performance énergétique des ports, d'accélérer le développement de l'électricité à quai et des carburants alternatifs, d'améliorer l'impact des activités portuaires sur l'environnement et la biodiversité. Parmi les opérations engagées, la

poursuite du développement du report modal pour la logistique et pour les industries (plateforme « clés en main ») au grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire, les études pour le projet d'extension CAP 2020 au grand port maritime de Dunkerque et le développement de la plateforme multimodale de Mourepiane au grand port maritime de Marseille. L'implantation de dispositif d'alimentation électrique pour les terminaux (croisières, conteneur, vrac ...) a bénéficié, également en 2022, d'une enveloppe de plus de 14 M€ dans l'objectif de diminuer les émissions polluantes des navires à quai.

### Entretien des ports (43-02)

Cette sous-action porte principalement les dépenses d'entretien des accès et des ouvrages d'accès des GPM, notamment en termes de dragages, pour un montant total de 87,9 M€ répartis comme suit :

GPM	Dotation 2022
Dunkerque	11 057 121
Le Havre	18 500 000
Rouen	18 500 000
Nantes	17 429 510
La Rochelle	2 420 962
Bordeaux	13 720 000
Marseille	1 300 000
Guyane	2 967 000
Réunion	2 024 060
Total	87 918 653

Cette sous-action porte également le fonctionnement technique des capitaineries des ports (environ 400 k€ en 2022).

### Soutien des transports fluviaux et maritimes (43-03)

Environ 5 M€, ont été versés par voie de subvention, en tant que crédits d'intervention, en soutien à l'établissement public VNF (4,7 M€) et à des associations de promotion et de développement du transport fluvial.

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

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

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

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	400 000	2 274 965	400 000	2 732 438

## Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Justification au premier euro

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	400 000	2 279 534	400 000	2 732 438
Subventions pour charges de service public		-4 569		
Titre 5 : Dépenses d'investissement		6 237 202		11 553 373
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		6 237 202		11 553 373
Titre 6 : Dépenses d'intervention	192 798 798	193 886 595	186 672 198	172 776 157
Transferts aux entreprises	192 731 962	183 932 687	186 605 362	163 224 010
Transferts aux collectivités territoriales		1 196 000		669 021
Transferts aux autres collectivités	66 836	8 757 909	66 836	8 883 125
<b>Total</b>	<b>193 198 798</b>	<b>202 398 762</b>	<b>187 072 198</b>	<b>187 061 968</b>

## ACTION

### 44 – Transports collectifs

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
44 – Transports collectifs		622 863 792	<b>622 863 792</b>		708 016 292	<b>708 016 292</b>
		2 594 492 125	<b>2 594 492 125</b>		730 138 046	<b>730 138 046</b>

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

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

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

Sous-action	Libellé	AE consommées	CP consommées
01	Infrastructures de transport collectif	597 271 378	378 045 795
02	Politique des déplacements	7 184 691	5 594 436
03	Compensation tarifs sociaux ferroviaires	9 320 103	9 320 103
05	Infrastructures vélo	187 999 403	23 871 973
06	Financement des TET	1 792 716 550	313 305 739
Total		2 594 492 125	730 138 046

La dépense globale de l'action est proche de la prévision LFI pour les CP. Elle est très largement supérieure pour les AE compte tenu du financement de la convention décennale d'exploitation des TET (1,73 Md€) qui n'était pas prévu en LFI (seule une année de financement était initialement prévue).

### Infrastructures de transport collectif (44-01)

Les dépenses de cette sous-action relèvent de dépenses d'intervention en faveur de projets d'infrastructures de transports collectifs. Cela concerne principalement les projets d'Île-de-France inscrits dans le volet mobilité 2015-2022 du CPER 2015-2020 (les opérations de ce type en province étant cofinancées via des appels à projets dédiés et non via les CPER).

Les principales opérations cofinancées par l'État en 2022 sont ainsi les suivantes en AE : le prolongement du RER E à l'ouest (425,1 M€), le prolongement de la ligne de métro 11 à Rosny-Bois-Perrier (46,2 M€), l'extension du tramway T1 à Val-de-Fontenay (21,7 M€) et la réalisation du tram-train T12 Massy-Évry (19,4 M€). Au total, les projets franciliens ont bénéficié de 597,0 M€ d'AE. Hors CPER Île-de-France, 243 k€ d'AE ont été engagés en 2022.

En termes de CP, les principaux versements concernent également le prolongement du RER E à l'ouest (166,9 M€), la réalisation du tram-train T12 Massy-Évry (48,2 M€) et le prolongement de la ligne de métro 12 à Mairie d'Aubervilliers (32,6 M€).

### Politique des déplacements (44-02)

Un total de 7,2 M€ d'AE a été engagé sur cette sous-action en 2022, qui concerne des actions dans le domaine de la mobilité (enquête déplacements, modélisation de trafic, études) et du vélotourisme (hors périmètre de la sous-action 44-05). Les crédits versés en CP atteignent 5,6 M€.

### Compensation tarifs sociaux ferroviaires (44-03)

La subvention annuelle versée à la SNCF au titre de la compensation des tarifs sociaux a été exécutée en 2022 à hauteur de 9,3 M€ en AE/CP.

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

Au total 1 792,7 M€ d'AE et 313,3 M€ de CP ont été dépensés sur cette sous-action en 2022, essentiellement du fait de la signature d'une nouvelle convention décennale d'exploitation des trains d'équilibre du territoire de l'État (1 725,6 M€ d'AE et 250 M€ de CP) et des contributions versées aux régions autorités organisatrices (65,6 M€ d'AE et 62 M€ de CP).

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement		2 489 762		2 410 500
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel		2 451 043		2 410 500
Subventions pour charges de service public		38 718		
Titre 5 : Dépenses d'investissement		93 494		268 590
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		93 494		268 590
Titre 6 : Dépenses d'intervention	622 863 792	2 591 908 869	708 016 292	727 458 956

**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 | Justification au premier euro

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Transferts aux entreprises	620 663 792	2 307 037 926	705 816 292	604 726 605
Transferts aux collectivités territoriales	1 750 000	229 226 020	1 750 000	121 564 693
Transferts aux autres collectivités	450 000	55 644 923	450 000	1 167 657
<b>Total</b>	<b>622 863 792</b>	<b>2 594 492 125</b>	<b>708 016 292</b>	<b>730 138 046</b>

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

**ACTION****45 – Transports combinés**

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
45 – Transports combinés		322 114 472	<b>322 114 472</b>		327 114 472	<b>327 114 472</b>
		247 033 752	<b>247 033 752</b>		162 360 176	<b>162 360 176</b>

L'action 45 recouvre le soutien de l'État au développement de modes et de services de transports alternatifs à la route dans le cadre du fret ferroviaire et du transport combiné. Cette action en faveur du report modal a vocation à répondre à l'objectif d'une politique de développement durable de l'économie dans le cadre de la transition énergétique et environnementale de la France et accompagner la mise en œuvre de la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire [1]. Elle est constituée des trois sous-actions suivantes :

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

Les consommations de l'action 45 par sous-action (ou domaine fonctionnel dans Chorus) se présentent, pour l'exercice 2022, de la manière suivante :

Sous-action	Libellé de la sous-action	AE consommées	CP consommés
45-01	Infrastructure transport combiné	127 161 264	37 189 808
45-02	Aides aux transports combinés	119 232 209	124 307 323
45-03	Autoroutes ferroviaires	640 278	863 045
<b>Total général :</b>		<b>247 033 752</b>	<b>162 360 176</b>

Le niveau de dépense est inférieur à celui prévu par la LFI en raison du décalage en 2023 d'opérations relevant des infrastructures de transports combinés (45-01).

**Infrastructures de transports combinés (45-01)**

Les crédits engagés et payés en 2022 ont essentiellement permis le financement d'opérations d'investissement en infrastructures dédiées au fret ferroviaire et au transport combiné dans le cadre de la mise en œuvre du plan de relance : voies de service, installations de tri à la gravité de wagons, terminaux multimodaux, installations terminales embranchées, accès ferroviaire aux ports, trains longs et lourds...

**Aides aux transports combinés (45-02)**

En 2022, environ 119 M€ d'AE et 124 M€ de CP de dépenses d'intervention ont permis :

- d'une part, de poursuivre et renforcer le financement du dispositif d'aide à l'exploitation de services réguliers de transport combiné de marchandises, validé par la Commission européenne dans sa décision C(2019) 7806 finale du 29 octobre 2019 pour les trafics 2018-2022 (soit la période budgétaire 2019-2023). Environ 47 M€ d'AE/CP ont été versés, à ce titre, à 28 sociétés au titre des trafics 2021 ;
- d'autre part, de financer le dispositif d'aide à l'exploitation de services de wagons isolés [2] : 8 sociétés ont pu en bénéficier pour un montant d'environ 77,29 M€ de CP, ainsi répartis : 17,33 M€ (solde de la subvention sur les trafics 2021) et 59,96 M€ (avance sur la subvention au titre des trafics 2022). Le solde de la subvention 2022 sera versé au cours du premier semestre 2023.

### Autoroutes ferroviaires (45-03)

Un montant de 640 k€ d'AE et de 863 k€ de CP de crédits d'intervention a permis de financer, en 2022, le solde du service transitoire 2021 du projet d'autoroute ferroviaire alpine dont la Commission européenne a autorisé, par sa décision C(2019) 5930 du 2 août 2019, la prolongation jusqu'au 31 décembre 2021. Le financement concernant l'année 2022 sera versé au cours du premier semestre 2023. Une prolongation de cette autorisation a été demandée en fin d'année 2021 pour une durée maximale de 5 ans. Celle-ci est en cours d'instruction par les services de la Commission européenne.

Le contrat de concession du nouveau service d'autoroute alpine n'a pas pu être engagé du fait du retard pris dans l'appel d'offres, dans l'attente de décisions des autorités italiennes.

[1] Publiée en septembre 2021, la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire a été approuvée par le décret n° 2022-399 du 18 mars 2022.

[2] Dispositif institué au cours du deuxième semestre 2021 et approuvé par la Commission européenne pour la période 2021-2025, par sa décision C(2022) 7213 final du 10 octobre 2022.

### ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement		245 300		266 169
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel		245 300		266 169
Titre 5 : Dépenses d'investissement		-195		
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		-195		
Titre 6 : Dépenses d'intervention	322 114 472	246 788 647	327 114 472	162 094 007
Transferts aux entreprises	322 114 472	246 635 962	327 114 472	161 598 638
Transferts aux collectivités territoriales		152 685		495 369
<b>Total</b>	<b>322 114 472</b>	<b>247 033 752</b>	<b>327 114 472</b>	<b>162 360 176</b>

**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 | Justification au premier euro

**ACTION****47 – Fonctions support**

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
47 – Fonctions support		48 790 187 97 707 660	<b>48 790 187</b> <b>97 707 660</b>		48 779 076 97 993 675	<b>48 779 076</b> <b>97 993 675</b>

L'action 47 regroupe les dépenses transversales au programme 203 de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) : les dépenses d'études générales (sous-action 47-01), les dépenses de fonctionnement des services, les dépenses de systèmes d'information, les subventions ART - EPSF (sous-actions 47-02, 47-03 et 47-04) et le financement innovation de l'AIT (sous-action 47-05).

Sous-action	Libellé	Consommation AE	Consommation CP
0203-47-01	Études générales	8 232 922	9 091 438
0203-47-02	Fonct. des services	57 431 682	58 139 233
0203-47-03	Systèmes d'information	3 405 517	3 177 114
0203-47-04	Subv ART et EPSF	26 778 221	26 778 221
0203-47-05	Innovation AIT	1 859 318	807 669
Total général		97 707 660	97 993 675

L'écart important entre prévision et réalisation pour cette action 47 provient de l'attribution de 50 M€ de subvention pour financer les ouvrages du réseau routier des collectivités en LFR de fin d'année. Cette subvention est gérée par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA).

**Études générales et prospective (47-01)**

Les dépenses de fonctionnement réalisées sur cette sous-action ont été mobilisées pour le développement des savoirs, des savoir-faire, des méthodes et de la doctrine technique et contribuent à faciliter la mise en œuvre d'une politique des transports efficace. Elles se distribuent selon trois orientations stratégiques :

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

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

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

**Fonctionnement des services (47-02)**

Les dépenses de fonctionnement représentent principalement les frais de fonctionnement courants de la DGITM et des services techniques centraux (déplacement, matériel, événementiel, formation etc.).

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

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

**Subventions ART et EPSF (47-04)**

Les dépenses de cette sous action se répartissent entre la subvention de l'ART (13,8 M€) et l'EPSF (13 M€).

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

L'Agence de l'Innovation pour les Transports (AIT), inaugurée le 22 novembre 2021, 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.

L'agence a été dotée en 2022 d'un budget d'intervention propre de 2 millions d'euros pour financer sa montée en puissance, notamment pour piloter le premier programme d'accompagnement, « Propulse », négocier et mettre en œuvre des partenariats stratégiques et préparer le premier forum de l'AIT qui s'est déroulé en février 2023.

En 2022, 1,9 M€ ont été engagés sur cette ligne.

**ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	48 790 187	42 106 011	48 779 076	41 981 233
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	21 590 187	15 327 790	21 579 076	15 203 012
Subventions pour charges de service public	27 200 000	26 778 221	27 200 000	26 778 221
Titre 5 : Dépenses d'investissement		554 564		404 144
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		391 438		200 900
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État		163 126		203 243
Titre 6 : Dépenses d'intervention		55 047 084		55 608 298
Transferts aux entreprises		766 730		1 151 158
Transferts aux collectivités territoriales		53 456		72 415
Transferts aux autres collectivités		54 226 898		54 384 726
<b>Total</b>	<b>48 790 187</b>	<b>97 707 660</b>	<b>48 779 076</b>	<b>97 993 675</b>



**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 | Justification au premier euro

**ACTION****50 – Transport routier**

Action / Sous-action  <i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i> Réalisation	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
50 – Transport routier		5 904 059 408 080 740	<b>5 904 059</b> <b>408 080 740</b>		6 371 059 405 492 660	<b>6 371 059</b> <b>405 492 660</b>

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

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

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

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

Action 50 - Sous-actions		AE consommées	CP consommés
0203-50-01	Aires de contrôle routier	916 814	1 506 431
0203-50-02	Soutien transport routier	401 930 245	401 260 591
0203-50-03	Contrôle transport routier	5 233 681	2 725 639
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>		<b>408 080 740</b>	<b>405 492 660</b>

L'écart entre dépense et prévision LFI pour cette action provient du financement de l'aide exceptionnel au secteur du transport routier (400 M€) qui est explicitée ci-après.

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

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

**Soutien au transport routier (50-02) :**

La sous-action 02 a concouru au soutien économique et social des transports routiers notamment à travers la dotation du Comité national routier à hauteur de 1,85 M€ et d'une enveloppe exceptionnelle de 400 M€ mise en place dans le cadre du Plan de résilience économique et sociale à destination des entreprises de transport routier de marchandises et de voyageurs. Cette enveloppe a permis d'allouer une aide exceptionnelle aux entreprises exerçant à titre principal, des activités de transport public routier calculée sur la base du nombre de véhicules exploités. L'Agence de services et de paiement a été chargée de mettre en œuvre cette aide et a procédé à l'essentiel des versements en 2022. Au 1<sup>er</sup> mars 2023, environ 23 500 entreprises ont été aidées pour 401 000 véhicules.

**Contrôle du transport routier (50-03)**

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

- les dépenses spécifiques des unités de contrôle des transports routiers placées en services déconcentrés, pour le financement des équipements nécessaires aux missions de contrôle des agents, la maintenance des matériels de contrôle (2,1 M€ en AE et 2 M€ en CP) ;
- les dépenses relatives aux outils et matériels de régulation et de contrôle du transport routiers commandés par l'administration centrale (imprimés sécurisés, logiciels et matériels de verbalisation électronique (118 k€ AE et 229.5 k€ CP)

- les dépenses relatives aux outils de régulation du secteur du transport public particulier de personnes (T3P) : 246.2 k€ AE et 178 k€ CP ;
- les dépenses d'entretien des équipements de pesage en marche et des appareils de pesage mobiles (78.5 k€ AE et 328.5 k€ CP) ;
- l'engagement du programme de renouvellement des équipements de pesage en marche (2.7 M€ d'AE).

Hors l'enveloppe de 400 M€ dans le cadre du Plan de résilience, la dépense est légèrement supérieure aux prévisions compte tenu de l'attribution de crédits reports 2021 sur fonds de concours AFITF, ainsi que de l'attribution de crédits de paiement pour permettre de régler des dépenses engagées par les services déconcentrés en 2021, qui avaient subi des retards du fait des effets des mesures sanitaires.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	3 237 950	8 881 883	3 704 950	5 582 037
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	3 237 950	8 881 883	3 704 950	5 582 037
Titre 5 : Dépenses d'investissement	400 000	1 292 266	400 000	1 617 137
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	400 000	1 292 266	400 000	1 617 137
Titre 6 : Dépenses d'intervention	2 266 109	397 906 591	2 266 109	398 293 486
Transferts aux entreprises		396 091 491		396 052 166
Transferts aux collectivités territoriales		-44 900		381 320
Transferts aux autres collectivités	2 266 109	1 860 000	2 266 109	1 860 000
<b>Total</b>	<b>5 904 059</b>	<b>408 080 740</b>	<b>6 371 059</b>	<b>405 492 660</b>

## ACTION

### 51 – Sécurité ferroviaire

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
51 – Sécurité ferroviaire		45 000 000	45 000 000		45 000 000	45 000 000
		34 924 938	34 924 938		21 218 872	21 218 872

L'action 51 correspond à la définition, à la mise en œuvre et au suivi des mesures de prévention contre les accidents ferroviaires. Elle inclut également la lutte contre les actes de malveillance. Elle se traduit par la réalisation de travaux de mise en sécurité ferroviaire, notamment des passages à niveau et des tunnels, financés par fonds de concours versés par l'AFITF (sous-action 51-01) sur le programme 203, et par des crédits votés en loi de finances pour les moyens d'exploitation de sécurité ferroviaire (sous-action 51-02).

**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 | Justification au premier euro

L'écart entre prévision et réalisation en AE s'explique par des décalages d'opérations qui sont reportées pour 2023.

Infrastructures sécurité ferroviaire (51-01) :

4,3 M€ d'AE ont été exécutés dans le cadre d'opérations portant sur le réseau routier national en 2022. Ils ont notamment été alloués à la sécurisation du passage à niveau 38 de Laudun-L'Ardoise (3,8 M€). 24,3 M€ d'AE ont été consacrés à des suppressions par ouvrage d'art de passages à niveau, notamment pour les volets routiers des PN 4 de Deuil-la-Barre (9,7 M€), 27 de Brignoud (9,2 M€) et 4 de Saint-Grégoire (5,3 M€).

Des travaux d'aménagement plus simples, plus rapides et moins coûteux que la dénivellation ont également été réalisés grâce au renouvellement, en 2022, de l'enveloppe « Aménagements » créée en 2020. 5,8 M€ d'AE ont ainsi pu être engagés. Parmi les opérations financées figurent par exemple l'amélioration de la sécurité des cheminements piétons ou modes doux à l'endroit des PN, l'amélioration de la voirie à proximité des PN ou des platelages, ou encore l'amélioration de la visibilité ou de la perception du PN (mise en place de panneaux de signalisation, ...).

Moyens d'exploitation de sécurité ferroviaire (51-02) :

Par ailleurs, 0,5 M€ ont été versés à la RATP au titre d'une subvention pour le financement d'une campagne de communication relative à la lutte contre les violences à caractère sexuel et sexiste dans les transports en commun.

**ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement		460 721		756 863
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel		460 721		756 863
Titre 5 : Dépenses d'investissement		3 833 062		320 235
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		3 833 062		320 235
Titre 6 : Dépenses d'intervention	45 000 000	30 631 155	45 000 000	20 141 774
Transferts aux entreprises	45 000 000	9 765 559	45 000 000	15 689 040
Transferts aux collectivités territoriales		20 865 595		4 452 734
<b>Total</b>	<b>45 000 000</b>	<b>34 924 938</b>	<b>45 000 000</b>	<b>21 218 872</b>

**ACTION****52 – Transport aérien**

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
52 – Transport aérien		61 111 371	<b>61 111 371</b>	91 744 781		<b>91 744 781</b>
		57 915 084	<b>57 915 084</b>	55 774 459		<b>55 774 459</b>

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

Les dépenses en 2022 de l'action 52 se déclinent par sous-action de la manière suivante :

Domaine fonctionnel	Libellé domaine fonctionnel	Consommation d AE	Consommation de CP
0203-52-01	Infra. aéroportuaires	30 600 337	30 082 672
0203-52-02	Transport aérien (L.A.T.)	26 314 747	24 691 787
0203-52-03	Fonds de compensation NA	1 000 000	1 000 000
Total général		57 915 084	55 774 459

Les dépenses pour cette action sont inférieures à la prévision de la LFI (particulièrement en CP), notamment en raison du décalage d'opérations en 2023.

N.B : La consommation d'AE 2022 ci-dessus tient compte de mouvements relatifs à des soldes en 2022 d'engagements juridiques relatifs à des exercices antérieurs qui minorent l'exécution et à des mouvements de recyclages d'AE. Les commentaires ci-après écartent ces mouvements et se basent donc sur les engagements nouveaux 2022.

### Infrastructures aéroportuaires (52-01)

Au terme de la gestion 2022, les dépenses de fonctionnement réalisées au titre des infrastructures aéroportuaires s'établissent à 5,2 M€ d'AE et 3,7 M€ de CP (4 M€ d'AE et 4,2 M€ de CP en LFI).

Elles concernent le fonctionnement et l'entretien des aéroports exploités en régie directe par l'État pour 1,8 M€ d'AE et 1,7 M€ de CP (aéroports de Saint-Pierre-Pointe-Blanche à Saint-Pierre et Miquelon, Wallis-Hihifo à Wallis-et-Futuna).

Les autres dépenses sont relatives à diverses prestations d'assistance et de conseil liées à la mise en œuvre des contrats de concession dont l'État est autorité concédante pour 3,3 M€ d'AE et 1,9 M€ de CP.

Les dépenses d'investissement s'élèvent en 2022 à 6 M€ d'AE et à 3,8 M€ de CP (2 M€ en AE et 10,4 M€ en CP en LFI).

Elles correspondent à divers investissements réalisés au profit des aéroports exploités en régie (1,2 M€ d'AE et 0,8 M€ de CP contre 1,5 M€ d'AE et 2 M€ de CP initialement prévus) afin de maintenir les équipements en condition opérationnelle.

10,9 M€ d'AE ont été recyclés sur la tranche fonctionnelle relative à la réfection de la piste de l'aéroport de Wallis-Hihifo (exploité en régie par l'État) à la suite de la résiliation du lot 1 du marché par son titulaire qui n'a pas obtenu de caution bancaire. Le marché va être relancé en 2023. Les CP initialement prévus en 2022 pour cette opération n'ont donc pas été consommés et ont été reportés à 2023.

Par ailleurs, les principales dépenses en 2022 ont concerné :

- la poursuite des travaux de l'aérogare de Saint-Pierre et Miquelon (219 k€ d'AE et 1,2 M€ de CP) ;
- les études relatives à la construction de la piste de Mayotte pour lesquelles 5,9 M€ d'AE ont été affectés sur la tranche fonctionnelle dédiée afin de mener les études complémentaires nécessaires pour sécuriser juridiquement le projet. 4,2 M€ ont été engagés en 2022 pour ces études et 1,3 M€ payés.

Les dépenses d'intervention s'établissent à 30,7 M€ d'AE et 22,7 M€ de CP pour une prévision de 29,8 M€ d'AE et 55,5 M€ de CP.

Cet écart, notamment en CP, s'explique par le décalage du paiement d'opérations aux montants importants, notamment les opérations de resurfacement des pistes des aérodromes de Raiatea et Rangiroa à la suite d'un appel d'offre infructueux au 2<sup>e</sup> trimestre 2022 et celui de l'indemnité due à l'Aéroport de Tahiti dans le cadre de la consultation de remise en concession de l'aéroport de Tahiti-Faa'a.

Les dépenses d'intervention comprennent principalement :

- le versement d'une indemnité de fin de concession à la CCI du Morbihan qui exploitait la zone civile de l'aéroport de Lorient jusqu'à fin 2021 (754 k€ d'AE et de CP) ;
- l'engagement de 8 M€ pour le resurfaçage des pistes des aérodromes de Raiatea et Rangiroa en Polynésie française, aérodromes transférés à la Polynésie par la convention n° 31-20 du 10 septembre 2020 ;
- le financement à hauteur de 2 M€ (AE et CP), dans le cadre du Protocole de Matignon, d'un pélicandrome sur l'aérodrome de Saint-Pierre Pierrefonds permettant d'accueillir un aéronef de la Sécurité Civile.

20 M€ ont également été engagés et payés au titre du dispositif d'indemnisation des dépenses d'insonorisation en zones aéroportuaires.

### Transport aérien (52-02)

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.

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

Le budget de l'État a ainsi contribué en 2022 au renouvellement des conventions sur les lignes Le Puy-Paris (2,4 M€ d'AE) et Tarbes-Paris (4,5 M€ d'AE).

L'État a dû également en 2022 couvrir des pertes enregistrées sur la desserte de Saint-Pierre-et-Miquelon dans le cadre de la convention 2018-2022 à hauteur de 1,49 M€ d'AE et de CP.

Le montant alloué pour le renouvellement de cette convention pour les années 2023-2026 s'est révélé nettement supérieur au montant budgété du fait de l'envolée des coûts (en particulier ceux du carburant et les coûts salariaux). Le transfert de 3,5 M€ du ministère de l'outre-mer vers le P203 a permis d'engager la convention pour 4 ans à hauteur de 17,8 M€.

Le ministère de l'outre-mer a également transféré au P203 1,45 M€ d'AE et 1,86 M€ de CP pour le financement d'une délégation de service public (DSP) provisoire jusqu'à mi-2022 destinée à garantir la continuité territoriale entre Nouméa et Wallis. Parallèlement, 485 k€ d'AE et 699 k€ de CP de trop perçus sur les précédents contrats ont été rendus au P 123 du ministère de l'outre-mer.

### Détail de l'exécution 2022 :

Liaison	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
AURILLAC - PARIS		2 735 501
BRIVE - PARIS		1 468 895
CASTRES - PARIS		1 000 494
LA ROCHELLE – POITIERS - LYON		668 315
LE PUY - PARIS	2 401 068	595 000
LIMOGES - LYON		871 557
LIMOGES - PARIS		780 786
RODEZ - PARIS		1 320 080
TARBES - PARIS	4 500 000	920 000
QUIMPER - PARIS		1 112 971
GUYANE		1 500 000
ST PIERRE & MIQUELON	19 276 000	4 942 562

DESSERTTE EUROPEENNE DE STRASBOURG		5 260 232
DSP PROVISIOIRE NOUMEA-WALLIS avenant 1 contrat n° 3		225 414
DSP PROVISIOIRE NOUMEA-WALLIS contrat n° 4	545 613	545 613
DSP PROVISIOIRE NOUMEA-WALLIS contrat n° 5	556 224	556 224
<b>Total</b>	<b>27 278 905</b>	<b>24 503 645</b>

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

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

### ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	4 007 600	-44 149	4 181 600	7 709 134
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	4 007 600	-44 149	4 181 600	7 709 134
Titre 5 : Dépenses d'investissement	1 759 181	1 676 938	10 225 181	1 888 931
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	1 759 181	1 676 938	10 225 181	1 888 931
Titre 6 : Dépenses d'intervention	55 344 590	56 282 295	77 338 000	46 176 394
Transferts aux entreprises	55 344 590	46 282 295	77 338 000	43 856 394
Transferts aux collectivités territoriales		10 000 000		2 320 000
<b>Total</b>	<b>61 111 371</b>	<b>57 915 084</b>	<b>91 744 781</b>	<b>55 774 459</b>

### ACTION

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

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF		32 000 000	<b>32 000 000</b>		32 000 000	<b>32 000 000</b>
		82 000 000	<b>82 000 000</b>		82 000 000	<b>82 000 000</b>

Cette action correspond aux compensations exceptionnelles des pertes de recettes de l'Agence de financement des Infrastructures de Transport de France (AFIT France).

**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 | Justification au premier euro

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 6 : Dépenses d'intervention	32 000 000	82 000 000	32 000 000	82 000 000
Transferts aux autres collectivités	32 000 000	82 000 000	32 000 000	82 000 000
<b>Total</b>	<b>32 000 000</b>	<b>82 000 000</b>	<b>32 000 000</b>	<b>82 000 000</b>

L'écart entre la dépense et la prévision LFI correspond à une subvention pour l'AFIT France de 50 M€ votée en LFR de fin d'année pour le financement des ouvrages d'art sur le réseau routier national.

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

### RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS PAR LE PROGRAMME AUX OPÉRATEURS

Opérateur financé (Programme chef de file) Nature de la dépense	Réalisation 2021		Prévision LFI 2022		Réalisation 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>ASP - Agence de services et de paiement (P149)</b>					<b>398 200 000</b>	<b>398 200 000</b>
Transferts					398 200 000	398 200 000
<b>ONF - Office national des forêts (P149)</b>	<b>179 560</b>	<b>124 107</b>			<b>8 912</b>	<b>73 972</b>
Subventions pour charges de service public		8 404				
Transferts	179 560	115 703			8 912	73 972
<b>EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire (P203)</b>	<b>13 121 416</b>	<b>13 121 416</b>	<b>13 200 000</b>	<b>13 200 000</b>	<b>13 134 454</b>	<b>13 134 454</b>
Subventions pour charges de service public	13 022 625	13 022 625	13 200 000	13 200 000	13 011 408	13 011 408
Transferts	98 791	98 791			123 046	123 046
<b>AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France (P203)</b>	<b>100 000 000</b>	<b>100 000 000</b>			<b>82 000 000</b>	<b>82 000 000</b>
Transferts	100 000 000	100 000 000			82 000 000	82 000 000
<b>IGN - Institut national de l'information géographique et forestière (P159)</b>	<b>24 120</b>	<b>29 425</b>			<b>5 236</b>	<b>17 296</b>
Transferts	24 120	29 425			5 236	17 296
<b>ADEME - Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (P181)</b>					<b>3 000 000</b>	<b>3 000 000</b>
Transferts					3 000 000	3 000 000
<b>INERIS - Institut national de l'environnement industriel et des risques (P181)</b>						
Transferts						
<b>ENPC - Ecole nationale des Ponts et Chaussées (P217)</b>	<b>22 800</b>	<b>43 600</b>				
Transferts	22 800	43 600				
<b>CEREMA - Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (P159)</b>	<b>1 127 543</b>	<b>887 985</b>			<b>51 730 496</b>	<b>51 842 051</b>
Subventions pour charges de service public					-4 569	
Transferts	1 127 543	887 985			51 735 064	51 842 051
<b>ENTPE - Ecole nationale des travaux publics de l'Etat (P217)</b>						
Transferts						
<b>Universités et assimilés (P150)</b>	<b>1 495 651</b>	<b>1 072 772</b>			<b>13 730</b>	<b>123 213</b>
Transferts	1 495 651	1 072 772			13 730	123 213
<b>Ecoles et formations d'ingénieurs (P150)</b>					<b>-1 443</b>	
Transferts					-1 443	
<b>Autres opérateurs d'enseignement supérieur et de recherche (P150)</b>	<b>22 547</b>	<b>141 957</b>			<b>121 800</b>	<b>52 200</b>
Transferts	22 547	141 957			121 800	52 200
<b>BRGM - Bureau de recherches géologiques et minières (P172)</b>					<b>7 200</b>	<b>7 200</b>
Transferts					7 200	7 200
<b>CNRS - Centre national de la recherche scientifique (P172)</b>		<b>20 224</b>			<b>40 000</b>	<b>40 000</b>
Transferts		20 224			40 000	40 000
<b>Groupe Mines Télécom (P192)</b>	<b>458 374</b>	<b>458 374</b>				
Transferts	458 374	458 374				
<b>Ecoles d'enseignement supérieur agricole et</b>		<b>9 601</b>				<b>1 067</b>



## Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Justification au premier euro

Opérateur financé (Programme chef de file) Nature de la dépense	Réalisation 2021		Prévision LFI 2022		Réalisation 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>vétérinaire (P142)</b>						
Transferts		9 601				1 067
<b>ANTAI - Agence nationale de traitement automatisé des infractions (P753)</b>					<b>8 000 000</b>	<b>5 000 000</b>
Transferts					8 000 000	5 000 000
<b>VNF - Voies navigables de France (P203)</b>	<b>246 126 711</b>	<b>246 601 345</b>	<b>248 201 520</b>	<b>248 201 520</b>	<b>249 270 619</b>	<b>249 533 125</b>
Transferts	2 135 397	2 610 031			5 303 322	5 565 828
<b>Total</b>	<b>362 578 721</b>	<b>362 510 806</b>	<b>261 401 520</b>	<b>261 401 520</b>	<b>805 531 003</b>	<b>803 024 578</b>
Total des subventions pour charges de service public	257 013 939	257 022 343	261 401 520	261 401 520	256 974 136	256 978 705
Total des transferts	105 564 782	105 488 463			548 556 867	546 045 873

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

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

Opérateur	ETPT rémunérés par ce programme ou d'autres programmes	ETPT rémunérés par les opérateurs				ETPT rémunérés par d'autres collectivités
		sous plafond *	hors plafond	dont contrats aidés	dont apprentis	
EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire	0	103	0	0	0	0
	0	106	0	0	0	0
	0	100	0	0	0	0
AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
SGP - Société du Grand Paris	0	789	35	35	35	0
	0	1 025	0	0	0	0
	0	911	45	45	0	54
VNF - Voies navigables de France	1	4 069	22	0	22	0
	1	4 068	35	0	35	0
	0	4 054	34	0	34	0
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>4 961</b>	<b>57</b>	<b>35</b>	<b>57</b>	<b>0</b>
	<b>1</b>	<b>5 199</b>	<b>35</b>	<b>0</b>	<b>35</b>	<b>0</b>
	<b>0</b>	<b>5 065</b>	<b>79</b>	<b>45</b>	<b>34</b>	<b>54</b>

\* Les emplois sous plafond 2022 font référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale 2022 ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2022

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

	Prévision ETPT	Réalisation ETPT
<b>Emplois sous plafond 2022 *</b>	<b>5 199</b>	<b>5 065</b>

\* Ces emplois sous plafond font référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale 2022 ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2022

	Prévision ETP	Réalisation ETP
Schéma d'emplois 2022 en ETP	20	24

## FISCALITÉ AFFECTÉE AUX OPÉRATEURS DONT LE PROGRAMME EST CHEF DE FILE

Intitulé de l'opérateur	Compte financier 2021	Budget initial 2022	Compte financier 2022
EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire	4 655 000	0	0
AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France	2 454 846 973	2 517 000 000	2 545 707 175
SGP - Société du Grand Paris	763 748 233	762 579 592	775 779 499
VNF - Voies navigables de France	126 258 051	127 500 000	0
<b>Total</b>	<b>3 349 508 257</b>	<b>3 407 079 592</b>	<b>3 321 486 674</b>

## Opérateurs

### OPÉRATEUR

EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire

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

##### Missions

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

##### Gouvernance et pilotage stratégique

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

Au 1<sup>er</sup> janvier 2021, le droit de sécurité a été supprimé et remplacé par une subvention pour charges de service public (SCSP) qui s'est élevée à environ 13 M€ en 2022.

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

(en milliers d'euros)

Programme intéressé Nature de la dépense	Réalisation 2021		Prévision LFI 2022		Réalisation 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>P203 – Infrastructures et services de transports</b>	<b>13 121</b>	<b>13 121</b>	<b>13 200</b>	<b>13 200</b>	<b>13 134</b>	<b>13 134</b>
Subventions pour charges de service public	13 023	13 023	13 200	13 200	13 011	13 011
Transferts	99	99			123	123
<b>Total</b>	<b>13 121</b>	<b>13 121</b>	<b>13 200</b>	<b>13 200</b>	<b>13 134</b>	<b>13 134</b>

## COMPTE FINANCIER 2022

### Avertissement

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

## COMPTE DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)

Charges	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *	Produits	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *
Personnel	9 773	9 363	Subventions de l'État	13 011	13 011
<i>dont contributions employeur au CAS pensions</i>	189	180	– subventions pour charges de service public	13 011	13 011
			– crédits d'intervention( transfert)		
Fonctionnement autre que les charges de personnel	5 313	4 953	Fiscalité affectée		
Intervention (le cas échéant)			Autres subventions		
Total des charges non décaissables sur le fonctionnement et/ou l'intervention	476	491	Revenus d'activité et autres produits	1 461	1 682
<i>dont dotations aux amortissements, dépréciations et provisions</i>	476	491	<i>dont reprises sur amortissements, dépréciations et provisions</i>		
<i>dont valeur nette comptable des éléments d'actif cédés</i>			<i>dont produits de cession d'éléments d'actif</i>		
			<i>dont quote-part reprise au résultat des financements rattachés à des actifs</i>		
<b>Total des charges</b>	<b>15 086</b>	<b>14 316</b>	<b>Total des produits</b>	<b>14 472</b>	<b>14 693</b>
Résultat : bénéfice		377	Résultat : perte	614	
Total : équilibre du CR	15 086	14 693	Total : équilibre du CR	15 086	14 693

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

## ÉVOLUTION DE LA SITUATION PATRIMONIALE

(en milliers d'euros)

Emplois	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *	Ressources	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *
Insuffisance d'autofinancement	137		Capacité d'autofinancement		868
Investissements	586	404	Financement de l'actif par l'État		
			Financement de l'actif par les tiers autres que l'État		
			Autres ressources		
Remboursement des dettes financières			Augmentation des dettes financières		
<b>Total des emplois</b>	<b>724</b>	<b>404</b>	<b>Total des ressources</b>		<b>868</b>
Augmentation du fonds de roulement		464	Diminution du fonds de roulement	724	

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

## TRÉSORERIE

(en milliers d'euros)

Compte financier 2021	Budget initial 2022	Compte financier 2022
15 863	14 065	15 580

## Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Opérateurs

### AUTORISATIONS BUDGÉTAIRES

(en milliers d'euros)

Dépenses	Budget initial 2022		Compte financier 2022 *	
	AE	CP	AE	CP
Personnel	10 691	10 691	10 683	10 683
Fonctionnement	3 331	3 937	3 085	3 505
Intervention	0	0	0	0
Investissement	606	586	566	464
<b>Total des dépenses AE (A) CP (B)</b>	<b>14 628</b>	<b>15 213</b>	<b>14 334</b>	<b>14 652</b>
dont contributions employeur au CAS pensions	10 691	10 691	207	207

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

(en milliers d'euros)

Recettes	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *
<b>Recettes globalisées</b>	<b>14 602</b>	<b>14 570</b>
Subvention pour charges de service public	13 011	13 011
Autres financements de l'État	80	0
Fiscalité affectée	0	0
Autres financements publics	50	139
Recettes propres	1 461	1 420
<b>Recettes fléchées</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Financements de l'État fléchés	0	0
Autres financements publics fléchés	0	0
Recettes propres fléchées	0	0
<b>Total des recettes (C)</b>	<b>14 602</b>	<b>14 570</b>
<b>Solde budgétaire (excédent) (D1 = C - B)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Solde budgétaire (déficit) (D2 = B - C)</b>	<b>611</b>	<b>82</b>

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

### DÉPENSES PAR DESTINATION

(en milliers d'euros)

Destination	Personnel	Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	Budget initial Compte financier *	AE = CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE
Autorisation	2 824	179	179	0	0	0	0	3 002	3 002
	2 762	186	137	0	0	78	78	3 026	2 977
Contrôle	3 832	962	1 162	0	0	0	0	4 794	4 994
	3 461	890	1 022	0	0	72	151	4 423	4 634
DREI	1 815	146	146	0	0	0	0	1 961	1 961
	1 911	80	78	0	0	0	0	1 991	1 989
DSI	403	766	766	0	0	550	530	1 719	1 699
	551	603	518	0	0	184	135	1 338	1 204
Support	1 815	1 279	1 684	0	0	56	56	3 151	3 556
	1 998	1 326	1 750	0	0	232	100	3 556	3 848
<b>Total</b>	<b>10 691</b>	<b>3 331</b>	<b>3 937</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>606</b>	<b>586</b>	<b>14 628</b>	<b>15 213</b>
	<b>10 683</b>	<b>3 085</b>	<b>3 505</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>566</b>	<b>464</b>	<b>14 334</b>	<b>14 652</b>

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

## ÉQUILIBRE FINANCIER

(en milliers d'euros)

Besoins	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *
<b>Solde budgétaire (déficit) (D2)</b>	<b>611</b>	<b>82</b>
Remboursements d'emprunts (capital), nouveaux prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	0
Opérations au nom et pour le compte de tiers : besoins	1	0
Autres décaissements non budgétaires	0	237
<b>Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)</b>	<b>612</b>	<b>319</b>
<b>ABONDEMENT de la trésorerie = (2) - (1)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Abondement de la trésorerie fléchée	0	0
Abondement de la trésorerie non fléchée	0	0
<b>Total des besoins</b>	<b>612</b>	<b>319</b>

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

(en milliers d'euros)

Financements	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *
<b>Solde budgétaire (excédent) (D1)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Nouveaux emprunts (capital), remboursements de prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	0
Opérations au nom et pour le compte de tiers : financement	1	0
Autres encaissements non budgétaires	0	34
<b>Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)</b>	<b>1</b>	<b>34</b>
<b>PRÉLÈVEMENT sur la trésorerie = (1) - (2)</b>	<b>611</b>	<b>285</b>
Prélèvement sur la trésorerie fléchée	0	0
Prélèvement sur la trésorerie non fléchée	611	285
<b>Total des financements</b>	<b>612</b>	<b>319</b>

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

Tableaux transmis par l'opérateur (l'outil ne permet pas de remplir toutes les cases) :

## ÉQUILIBRE FINANCIER

(en milliers d'euros)

Besoins	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *
<b>Solde budgétaire (déficit) (D2)</b>	<b>611</b>	<b>81</b>
Remboursements d'emprunts (capital), nouveaux prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	0
Opérations au nom et pour le compte de tiers : besoins	1	0
Autres décaissements non budgétaires	0	237
<b>Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)</b>	<b>612</b>	<b>318</b>
<b>ABONDEMENT de la trésorerie = (2) - (1)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Abondement de la trésorerie fléchée	0	0
Abondement de la trésorerie non fléchée	0	0
<b>Total des besoins</b>	<b>612</b>	<b>318</b>

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 | Opérateurs

(en milliers d'euros)

Financements	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *
<b>Solde budgétaire (excédent) (D1)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Nouveaux emprunts (capital), remboursements de prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	0
Opérations au nom et pour le compte de tiers : financement	1	0
Autres encaissements non budgétaires	0	34
<b>Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)</b>	<b>1</b>	<b>34</b>
<b>PRÉLÈVEMENT sur la trésorerie = (1) - (2)</b>	<b>611</b>	<b>284</b>
Prélèvement sur la trésorerie fléchée	0	0
Prélèvement sur la trésorerie non fléchée	611	284
<b>Total des financements</b>	<b>612</b>	<b>318</b>

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

**CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR**

	Réalisation 2021 (1)	Prévision 2022 (2)	Réalisation 2022
<b>Emplois rémunérés par l'opérateur :</b>	<b>103</b>	<b>106</b>	<b>100</b>
– sous plafond	103	106	100
– hors plafond			
<i>dont contrats aidés</i>			
<i>dont apprentis</i>			
<b>Autres emplois en fonction dans l'opérateur :</b>			
– rémunérés par l'État par d'autres programmes			
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes			

(1) La réalisation reprend la présentation du RAP 2021.

(2) La prévision fait référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2022.

**OPÉRATEUR**

AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France

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

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

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

la création ou au développement de transports collectifs de personnes, y compris l'acquisition des matériels de transport. Elle met en œuvre le volet transport du plan « France Relance » pour les parties relevant de ses statuts.

Les recettes de l'AFIT France sont assurées par des ressources affectées : part de la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE) ; redevance domaniale, contribution volontaire exceptionnelle (CVE) et part de la taxe d'aménagement du territoire (TAT) en provenance des sociétés concessionnaires d'autoroutes ; part du produit des amendes radars automatiques ; fraction de la taxe sur les billets d'avions (TSBA). Par ailleurs, les sociétés concessionnaires d'autoroute ne se sont pas acquittées de la CVE pour la deuxième année consécutive. La trajectoire 2022 a été ajustée en dépenses et recettes à l'occasion de 4 budgets rectificatifs ; le dernier ayant fait en sus l'objet de trois modifications liées à la clause de souplesse pour optimiser les consommations. Enfin, le financement du Plan de relance est assuré spécifiquement à partir de crédits budgétaires en provenance de la mission Relance à hauteur de 660 M€.

L'ensemble de ces financements a permis un niveau de dépense de 3 289 M€ de CP pour l'agence en 2022.

Le détail des dépenses 2022 selon la nomenclature de l'agence qui correspond pour l'essentiel aux investissements de l'État dans les transports est le suivant (M€) :

Types d'opérations	AE	CP
DIV / Divers	53,3	55,1
FER / Transport ferroviaire	1 251,2	1 249,5
FLU / Voies navigables	210,8	309,4
MAR / Ports maritimes	93,6	79,4
ROU / Infrastructures routières	1 316,9	1 059,0
SUP / Support	0,8	0,8
TCA / Transports collectifs en agglomération et mobilités actives	839,6	535,7
<b>Total général</b>	<b>3 766,1</b>	<b>3 288,9</b>

Le détail des dépenses 2022 par opération (y compris fonctionnement de l'agence) est le suivant (M€) :



## Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Opérateurs

Opérations (niveau 1)	AE	CP
AIRCTRLPL / Aires de contrôle des poids lourds	1,0	1,0
COM / Communication	0,2	0,2
CONTRATCONV / Contrat de convergence (hors Guyane)	4,0	2,3
CSNE / Canal Seine-Nord-Europe	0,0	91,0
FERC PER / CPER ferroviaires et assimilés	183,0	206,8
FEREXIST / Interventions sur le réseau existant	149,4	182,1
FERFRET / Opérations orientées fret	203,7	128,5
FLUAUTHC PER / Autres opérations HCPER	115,8	123,4
IMMOBILIER / Immobilier	0,1	0,1
IMPOTAXE / Impôts, taxes et assimilés	0,0	0,0
INFORMATIQUE / Dépenses d'informatique (y compris matériel)	0,0	0,0
LGVCIADT / LGV, opérations CIADT et lignes nouvelles	95,9	242,5
LITT / Littoral (P 113)	5,0	5,0
LOGISTIQUE / Déplacements, fournitures, prestations diverses	0,0	0,0
MARCONTRATCONV / aménagements portuaires - Contrats de convergence hors Guyane)	2,3	2,3
MAR-CPER / CPER portuaire	27,7	32,1
MAR-HC PER / Opérations HCPER	3,1	7,1
PEIAUTR / Programme exceptionnel d'investissement (PEI) pour la Corse et autres programmes de développement	5,9	19,7
PITE / PITE Guyane (P162)	37,2	16,3
RELANCEMETRO PROV / TC métros (Relance)	0,0	0,1
RELANCENRLITTO / Relance - Nouvelle route littorale à la Réunion	0,0	8,7
RELANCEPITE / PITE Guyane Relance (P162)	4,2	13,1
RELANCEPORT / Plan de relance - Contrats de plan, volet portuaire (CPER et CPIER)	60,5	38,1
RELANCEREGVN / Régénération VN Relance	95,0	95,0
RELANCERER / Etudes RER Métropolitain Relance	14,4	7,5
RELANCEROUTE / Plan de relance - Développement du réseau routier national (CPER)	55,8	55,0
RELANCETCA / Plan de relance - Contrats de plan, volet transports collectifs en Ile-de-France	205,0	89,1
RH / Personnel et formation	0,5	0,5
RLFERROVIAIRE / RELANCE FERROVIAIRE	117,2	63,1
ROUCPER / Contrats de plan Etat-Régions- volet routier- Programmes de développement et de modernisation d'itinéraires, Décroisement	469,5	216,7
ROUPART / Opérations particulières	222,5	178,7
ROUREXIST / Interventions sur le réseau existant	565,0	597,5
TCA CPER / CPER Transports collectifs et assimilés	374,0	350,0
TCA-HC PER / Appels à projets et HCPER	246,2	89,0
TET / Matériel roulant TET	57,7	257,3
TRAVALP / Traversées alpines	444,3	169,2
<b>Total général</b>	<b>3 766,1</b>	<b>3 288,9</b>

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

(en milliers d'euros)

Programme intéressé Nature de la dépense	Réalisation 2021		Prévision LFI 2022		Réalisation 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>P362 – Écologie</b>	<b>2 465 000</b>	<b>531 750</b>			<b>404 000</b>	<b>572 400</b>
Transferts	2 465 000	531 750			404 000	572 400
<b>P203 – Infrastructures et services de transports</b>	<b>100 000</b>	<b>100 000</b>			<b>82 000</b>	<b>82 000</b>
Transferts	100 000	100 000			82 000	82 000
<b>P364 – Cohésion</b>	<b>310 000</b>	<b>67 400</b>				<b>87 600</b>
Transferts	310 000	67 400				87 600
<b>Total</b>	<b>2 875 000</b>	<b>699 150</b>			<b>486 000</b>	<b>742 000</b>

Les 742 M€ apportés par l'État correspondent à 82 M€ de subvention du P203 dans le cadre du projet « Marseille en Grand », et 660 M€ de subvention des programmes 362 et 364 de la mission dédiée au plan de relance.

## COMPTE FINANCIER 2022

### Avertissement

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

## COMPTE DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)

Charges	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *	Produits	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *
Personnel <i>dont contributions employeur au CAS pensions</i>	460	48 5	Subventions de l'État – subventions pour charges de service public – crédits d'intervention( transfert)	870 000 870 000	742 000 742 000
Fonctionnement autre que les charges de personnel	235	715	Fiscalité affectée	2 517 000	2 545 707
Intervention (le cas échéant)	3 575 681	3 281 413	Autres subventions		
Total des charges non décaissables sur le fonctionnement et/ou l'intervention <i>dont dotations aux amortissements, dépréciations et provisions</i> <i>dont valeur nette comptable des éléments d'actif cédés</i>		12 12	Revenus d'activité et autres produits <i>dont reprises sur amortissements, dépréciations et provisions</i> <i>dont produits de cession d'éléments d'actif</i> <i>dont quote-part reprise au résultat des financements rattachés à des actifs</i>	140 840	44 182
<b>Total des charges</b>	<b>3 576 376</b>	<b>3 282 176</b>	<b>Total des produits</b>	<b>3 527 840</b>	<b>3 331 889</b>
Résultat : bénéfice		49 713	Résultat : perte	48 536	
Total : équilibre du CR	3 576 376	3 331 889	Total : équilibre du CR	3 576 376	3 331 889

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

## ÉVOLUTION DE LA SITUATION PATRIMONIALE

(en milliers d'euros)

Emplois	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *	Ressources	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *
Insuffisance d'autofinancement	48 536		Capacité d'autofinancement		49 725
Investissements		3	Financement de l'actif par l'État		
			Financement de l'actif par les tiers autres que l'État		
			Autres ressources		200 730
Remboursement des dettes financières			Augmentation des dettes financières		
<b>Total des emplois</b>	<b>48 536</b>	<b>3</b>	<b>Total des ressources</b>		<b>250 455</b>
Augmentation du fonds de roulement		250 452	Diminution du fonds de roulement	48 536	

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 | Opérateurs

## TRÉSORERIE

(en milliers d'euros)

Compte financier 2021	Budget initial 2022	Compte financier 2022
167 075	3 527 840	117 062

La donnée sur le BI 2022 ci-dessus n'est pas modifiable. Un tableau est donc inséré ci-dessous :

Compte financier 2021	Budget initial 2022	Compte financier 2022
167 075 287,22	118 539 247,22	117 061 514,92

## AUTORISATIONS BUDGÉTAIRES

(en milliers d'euros)

Dépenses	Budget initial 2022		Compte financier 2022 *	
	AE	CP	AE	CP
Personnel	460	460	70	70
Fonctionnement	235	235	725	725
Intervention	4 301 210	3 575 681	3 765 309	3 288 094
Investissement	0	0	0	0
<b>Total des dépenses AE (A) CP (B)</b>	<b>4 301 905</b>	<b>3 576 376</b>	<b>3 766 104</b>	<b>3 288 889</b>
dont contributions employeur au CAS pensions	0	0	3 766 104	3 766 104

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

(en milliers d'euros)

Recettes	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *
<b>Recettes globalisées</b>	<b>3 527 840</b>	<b>3 238 875</b>
Subvention pour charges de service public	0	0
Autres financements de l'État	902 000	742 000
Fiscalité affectée	2 517 000	2 494 512
Autres financements publics	0	2 363
Recettes propres	108 840	0
<b>Recettes fléchées</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Financements de l'État fléchés	0	0
Autres financements publics fléchés	0	0
Recettes propres fléchées	0	0
<b>Total des recettes (C)</b>	<b>3 527 840</b>	<b>3 238 875</b>
<b>Solde budgétaire (excédent) (D1 = C - B)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Solde budgétaire (déficit) (D2 = B - C)</b>	<b>48 536</b>	<b>50 014</b>

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

## DÉPENSES PAR DESTINATION

(en milliers d'euros)

Destination <i>Budget initial Compte financier *</i>	Personnel		Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	AE = CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
Total	460 70	235 725	235 725	4 301 210 3 765 309	3 575 681 3 288 094	0 0	0 0	4 301 905 3 766 104	3 576 376 3 288 889	
<b>Total</b>	<b>460 70</b>	<b>235 725</b>	<b>235 725</b>	<b>4 301 210 3 765 309</b>	<b>3 575 681 3 288 094</b>	<b>0 0</b>	<b>0 0</b>	<b>4 301 905 3 766 104</b>	<b>3 576 376 3 288 889</b>	

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

## ÉQUILIBRE FINANCIER

(en milliers d'euros)

Besoins	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *
<b>Solde budgétaire (déficit) (D2)</b>	<b>48 536</b>	<b>50 014</b>
Remboursements d'emprunts (capital), nouveaux prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	0
Opérations au nom et pour le compte de tiers : besoins	0	0
Autres décaissements non budgétaires	0	0
<b>Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)</b>	<b>48 536</b>	<b>50 014</b>
<b>ABONDEMENT de la trésorerie = (2) - (1)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Abondement de la trésorerie fléchée	0	0
Abondement de la trésorerie non fléchée	0	0
<b>Total des besoins</b>	<b>48 536</b>	<b>50 014</b>

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

(en milliers d'euros)

Financements	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *
<b>Solde budgétaire (excédent) (D1)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Nouveaux emprunts (capital), remboursements de prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	0
Opérations au nom et pour le compte de tiers : financement	0	0
Autres encaissements non budgétaires	0	0
<b>Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>PRÉLÈVEMENT sur la trésorerie = (1) - (2)</b>	<b>48 536</b>	<b>50 014</b>
Prélèvement sur la trésorerie fléchée	0	0
Prélèvement sur la trésorerie non fléchée	48 536	50 014
<b>Total des financements</b>	<b>48 536</b>	<b>50 014</b>

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

## CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

	Réalisation 2021 (1)	Prévision 2022 (2)	Réalisation 2022
<b>Emplois rémunérés par l'opérateur :</b>			
– sous plafond			
– hors plafond			

**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 | Opérateurs

	Réalisation 2021 (1)	Prévision 2022 (2)	Réalisation 2022
<i>dont contrats aidés</i>			
<i>dont apprentis</i>			
<b>Autres emplois en fonction dans l'opérateur :</b>			
– rémunérés par l'État par d'autres programmes			
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes			

(1) La réalisation reprend la présentation du RAP 2021.

(2) La prévision fait référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2022.

**OPÉRATEUR****SGP - Société du Grand Paris****ANALYSE DE L'ACTIVITÉ ET DES RÉSULTATS DE L'OPÉRATEUR****Missions**

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

Le Grand Paris Express (GPE), associé au plan de mobilisation pour les transports porté par Île-de-France Mobilités et la région Île-de-France, constitue un plan unique de modernisation et de développement du réseau de transport francilien qui vise à renforcer la compétitivité et l'attractivité du territoire tout en améliorant la qualité de vie de ses usagers. La réalisation du GPE dans le schéma qui a été présenté le 6 mars 2013 par le Premier ministre implique la construction de plus de 200 km de lignes de métro automatique et de près de 70 nouvelles gares. Ce projet représente ainsi un défi technique et opérationnel de grande ampleur. Le coût d'objectif du projet est estimé à 36.1 Md€ (conditions économiques de 2012). Le financement de la SGP repose sur des taxes affectées et le recours à l'emprunt.

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

(en milliers d'euros)

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

## COMPTE FINANCIER 2022

### Avertissement

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

## COMPTE DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)

Charges	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *	Produits	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *
Personnel	124 210	106 868	Subventions de l'État		12
<i>dont contributions employeur au CAS pensions</i>	<i>846</i>	<i>1 019</i>	– subventions pour charges de service public		12
			– crédits d'intervention( transfert)		
Fonctionnement autre que les charges de personnel	756 931	593 579	Fiscalité affectée	762 580	775 779
Intervention (le cas échéant)	162 821	108 983	Autres subventions		232
Total des charges non décaissables sur le fonctionnement et/ou l'intervention	16 709	19 974	Revenus d'activité et autres produits	118 928	53 913
<i>dont dotations aux amortissements, dépréciations et provisions</i>	<i>16 709</i>	<i>19 964</i>	<i>dont reprises sur amortissements, dépréciations et provisions</i>		<i>1 843</i>
<i>dont valeur nette comptable des éléments d'actif cédés</i>		<i>9</i>	<i>dont produits de cession d'éléments d'actif</i>		<i>21</i>
			<i>dont quote-part reprise au résultat des financements rattachés à des actifs</i>		
<b>Total des charges</b>	<b>1 043 962</b>	<b>809 430</b>	<b>Total des produits</b>	<b>881 507</b>	<b>829 937</b>
Résultat : bénéfice		20 507	Résultat : perte	162 455	
Total : équilibre du CR	1 043 962	829 937	Total : équilibre du CR	1 043 962	829 937

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

## ÉVOLUTION DE LA SITUATION PATRIMONIALE

(en milliers d'euros)

Emplois	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *	Ressources	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *
Insuffisance d'autofinancement	145 746		Capacité d'autofinancement		38 617
Investissements	3 601 252	3 135 551	Financement de l'actif par l'État	7 433	
			Financement de l'actif par les tiers autres que l'État		10 904
			Autres ressources		
Remboursement des dettes financières	25 000	527 572	Augmentation des dettes financières	7 000 000	2 075 052
<b>Total des emplois</b>	<b>3 771 997</b>	<b>3 663 123</b>	<b>Total des ressources</b>	<b>7 007 433</b>	<b>2 124 572</b>
Augmentation du fonds de roulement	3 235 436		Diminution du fonds de roulement		1 538 550

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

### Commentaire global sur l'exécution 2022 :

L'exécution 2022 est marquée la poursuite des travaux du Grand Paris Express et des forts niveaux d'engagements et de décaissements sur les lignes dont la mise en service est la plus proche, notamment la ligne 15 sud. La SGP totalise en 2022 4,4 Md€ d'autorisations d'engagements (97 % du BI 2022) et 3,6 M€ de crédits de paiement consommés (80 %).

En 2022, les recettes fiscales affectées se sont établies à 776 M€ auxquelles il faut ajouter 83 M€ d'autres recettes, comprenant notamment la refacturation du matériel roulant à Île-de-France Mobilités. Le montant total des recettes s'est élevé à 893 M€. La SGP a par ailleurs eu recours à l'emprunt pour un montant de 1,75 Md€ ; l'évolution du contexte macroéconomique en 2022 a conduit la SGP à adapter sa stratégie de financement en cours d'année.

**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 | Opérateurs

**TRÉSORERIE**

(en milliers d'euros)

Compte financier 2021	Budget initial 2022	Compte financier 2022
14 861 734	19 747 387	13 629 679

La trésorerie s'élève à 13,6 Md€ à fin 2022, en baisse par rapport à la fin 2021. Elle reflète le nombre peu élevé d'émissions obligataires au regard des années précédentes.

**AUTORISATIONS BUDGÉTAIRES**

(en milliers d'euros)

Dépenses	Budget initial 2022		Compte financier 2022 *	
	AE	CP	AE	CP
Personnel	120 216	120 216	110 883	110 883
Fonctionnement	773 004	722 776	637 130	533 241
Intervention	76 339	162 821	44 874	118 141
Investissement	3 637 934	3 553 971	3 627 326	2 863 059
<b>Total des dépenses AE (A) CP (B)</b>	<b>4 607 493</b>	<b>4 559 785</b>	<b>4 420 213</b>	<b>3 625 324</b>
dont contributions employeur au CAS pensions	846	846	997	997

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

(en milliers d'euros)

Recettes	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *
<b>Recettes globalisées</b>	<b>881 507</b>	<b>881 720</b>
Subvention pour charges de service public	0	0
Autres financements de l'État	0	12
Fiscalité affectée	762 580	775 623
Autres financements publics	0	232
Recettes propres	118 928	105 852
<b>Recettes fléchées</b>	<b>7 433</b>	<b>10 904</b>
Financements de l'État fléchés	0	0
Autres financements publics fléchés	7 433	10 904
Recettes propres fléchées	0	0
<b>Total des recettes (C)</b>	<b>888 941</b>	<b>892 624</b>
<b>Solde budgétaire (excédent) (D1 = C - B)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Solde budgétaire (déficit) (D2 = B - C)</b>	<b>3 670 844</b>	<b>2 732 700</b>

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

**DÉPENSES PAR DESTINATION**

(en milliers d'euros)

Destination	Personnel	Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	AE = CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Contributions L14 entre Saint-Lazare et MSO + Plan de mobilisation +	0 0	0 0	0 0	76 339 44 874	162 821 118 141	0 0	0 0	<b>76 339</b> <b>44 874</b>	<b>162 821</b> <b>118 141</b>

(en milliers d'euros)

Destination <i>Budget initial Compte financier *</i>	Personnel	Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	AE = CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
impacts indirects sur les réseaux existants									
Dépenses non répartissables	120 216 110 883	373 132 316 021	358 234 295 282	0 0	0 0	22 383 9 120	20 678 10 467	515 731 436 024	499 129 416 632
Le Bourget / Le Mesnil-Amélot (Ligne 17 Nord)	0 0	4 029 1 619	4 254 1 189	0 0	0 0	513 833 546 118	240 114 199 576	517 862 547 737	244 368 200 765
Maîtrise foncière	0 0	77 735 51 993	64 707 39 541	0 0	0 0	144 143 143 167	143 691 131 836	221 878 195 160	208 397 171 377
Matériel roulant et véhicule de maintenance industrielle	0 0	86 000 82 903	85 885 24 526	0 0	0 0	146 876 117 768	1 124 0	232 876 200 671	87 009 24 526
Noisy-Champs / Le Bourget RER / Saint-Denis Pleyel / Mairie de Saint-Ouen (Ligne 14 Nord, 16 et 17)	0 0	59 400 52 401	39 583 18 088	0 0	0 0	516 010 513 801	993 655 814 487	575 410 566 202	1 033 238 832 575
Olympiades / Orly (Ligne 14 Sud)	0 0	249 1 135	65 936 63 591	0 0	0 0	4 002 4 838	338 735 311 245	4 251 5 972	404 671 374 836
Orly / Versailles (Ligne 18)	0 0	15 522 4 872	8 132 3 604	0 0	0 0	977 548 903 610	561 083 520 686	993 070 908 482	569 215 524 290
Pont de Sèvres / Noisy-Champs (Ligne 15 sud)	0 0	32 893 25 951	27 281 32 146	0 0	0 0	1 033 686 1 075 043	1 158 161 794 797	1 066 579 1 100 994	1 185 442 826 942
Pont de Sèvres / Saint-Denis Pleyel (Ligne 15 Ouest)	0 0	30 865 22 224	38 354 23 729	0 0	0 0	53 594 48 765	36 204 24 999	84 460 70 989	74 558 48 728
Saint-Denis Pleyel - Champigny (Ligne 15 Est)	0 0	93 179 78 011	30 410 31 546	0 0	0 0	225 859 265 096	60 526 54 965	319 038 343 107	90 937 86 512
<b>Total</b>	<b>120 216 110 883</b>	<b>773 004 637 130</b>	<b>722 776 533 241</b>	<b>76 339 44 874</b>	<b>162 821 118 141</b>	<b>3 637 934 3 627 326</b>	<b>3 553 971 2 863 059</b>	<b>4 607 493 4 420 213</b>	<b>4 559 785 3 625 324</b>

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

## ÉQUILIBRE FINANCIER

(en milliers d'euros)

Besoins	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *
<b>Solde budgétaire (déficit) (D2)</b>	<b>3 670 844</b>	<b>2 732 700</b>
Remboursements d'emprunts (capital), nouveaux prêts (capital), dépôts et cautionnements	25 000	527 638
Opérations au nom et pour le compte de tiers : besoins	707 566	832 812
Autres décaissements non budgétaires	0	11
<b>Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)</b>	<b>4 403 411</b>	<b>4 093 161</b>
<b>ABONDEMENT de la trésorerie = (2) - (1)</b>	<b>3 216 825</b>	<b>0</b>
Abondement de la trésorerie fléchée	0	10 904
Abondement de la trésorerie non fléchée	3 216 825	0
<b>Total des besoins</b>	<b>7 620 236</b>	<b>4 093 161</b>

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

(en milliers d'euros)

Financements	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *
<b>Solde budgétaire (excédent) (D1)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Nouveaux emprunts (capital), remboursements de prêts (capital), dépôts et cautionnements	7 000 000	2 075 052



**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 | Opérateurs

(en milliers d'euros)

Financements	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *
Opérations au nom et pour le compte de tiers : financement	620 236	783 477
Autres encaissements non budgétaires	0	2 578
<b>Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)</b>	<b>7 620 236</b>	<b>2 861 106</b>
<b>PRÉLÈVEMENT sur la trésorerie = (1) - (2)</b>	<b>0</b>	<b>1 232 054</b>
Prélèvement sur la trésorerie fléchée	0	0
Prélèvement sur la trésorerie non fléchée	0	1 242 958
<b>Total des financements</b>	<b>7 620 236</b>	<b>4 093 161</b>

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

**CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR**

	Réalisation 2021 (1)	Prévision 2022 (2)	Réalisation 2022
<b>Emplois rémunérés par l'opérateur :</b>	<b>824</b>	<b>1 025</b>	<b>956</b>
– sous plafond	789	1 025	911
– hors plafond	35		45
dont contrats aidés	35		45
dont apprentis	35		
<b>Autres emplois en fonction dans l'opérateur :</b>			<b>54</b>
– rémunérés par l'État par d'autres programmes			
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes			54

(1) La réalisation reprend la présentation du RAP 2021.

(2) La prévision fait référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2022.

La consommation d' ETPT sous plafond de la SGP s'élève à 911 ETPT, pour un plafond porté à 1 025 ETPT en 2022 (89 % de taux de réalisation), après une moyenne de 789 ETPT en 2021 (pour un plafond de 875 ETPT). De nombreux départs ont été enregistrés au cours de la période mais les recrutements restent dynamiques. La LFI pour 2022 prévoyait un schéma d'emplois de +50 ETP, après un schéma de +250 ETP en 2021 qui n'avait pas été intégralement réalisé en exécution. Disposant depuis plusieurs années d'une vacance sous plafond importante, la SGP a ainsi pu poursuivre ses recrutements en 2022 au rythme de l'avancée des chantiers du Grand Paris Express. Ses effectifs s'établissent au 31 décembre 2022 à 937 ETP, contre 883 à fin 2021 (+54).

**OPÉRATEUR**

VNF - Voies navigables de France

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

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

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

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

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

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

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

L'année 2022 a été marquée :

- par un nouveau niveau record des dépenses d'investissement (324,5 M€ en AE et 331,3 M€ en CP), soutenu par les crédits du plan de relance ;
- par les conséquences du conflit en Ukraine : hausse des coûts, en particulier de l'énergie, difficultés d'approvisionnement de certains matériaux, impact sur la masse salariale des mesures gouvernementales de soutien du pouvoir d'achat prises en faveur des rémunération des agents publics ;
- par l'organisation des premiers échanges dans le cadre de l'actualisation triennale du COP, dans l'objectif d'une signature du COP actualisé courant 2023.

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

(en milliers d'euros)

Programme intéressé Nature de la dépense	Réalisation 2021		Prévision LFI 2022		Réalisation 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>P362 – Écologie</b>	<b>1 508</b>	<b>1 508</b>				
Dotations en fonds propres	1 508	1 508				
<b>P175 – Patrimoines</b>	<b>180</b>					
Transferts	180					
<b>P203 – Infrastructures et services de transports</b>	<b>246 127</b>	<b>246 601</b>	<b>248 202</b>	<b>248 202</b>	<b>249 271</b>	<b>249 533</b>
Subventions pour charges de service public	243 991	243 991	248 202	248 202	243 967	243 967
Transferts	2 135	2 610			5 303	5 566
<b>P113 – Paysages, eau et biodiversité</b>					<b>200</b>	<b>142</b>
Transferts					200	142
<b>P181 – Prévention des risques</b>	<b>4 100</b>					<b>2 987</b>

**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 | Opérateurs

(en milliers d'euros)

Programme intéressé Nature de la dépense	Réalisation 2021		Prévision LFI 2022		Réalisation 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Transferts	4 100					2 987
<b>P217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables</b>	<b>788</b>	<b>788</b>			<b>3 938</b>	<b>3 938</b>
Subventions pour charges de service public	788	788			3 938	3 938
<b>P200 – Remboursements et dégrèvements d'impôts d'État (crédits évaluatifs)</b>		<b>7</b>				
Transferts		7				
<b>P112 – Impulsion et coordination de la politique d'aménagement du territoire</b>	<b>195</b>	<b>166</b>			<b>154</b>	<b>97</b>
Transferts	195	166			154	97
<b>P723 – Opérations immobilières et entretien des bâtiments de l'État</b>					<b>883</b>	<b>784</b>
Dotations en fonds propres					883	784
<b>P148 – Fonction publique</b>	<b>33</b>	<b>16</b>				<b>18</b>
Transferts	33	16				18
<b>Total</b>	<b>252 930</b>	<b>249 085</b>	<b>248 202</b>	<b>248 202</b>	<b>254 445</b>	<b>257 499</b>

L'État a principalement versé près de 244,0 M€ de subvention pour charges de services publics (SCSP) à VNF sur l'exercice 2022. D'autres ressources en provenance de l'État viennent s'y ajouter à partir notamment du programme 203 « Infrastructures et services de transports », comprenant 5,0 M€ au titre du Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation (PAMI) qui permet de favoriser l'adaptation de la flotte fluviale aux exigences environnementales et logistiques.

## COMPTE FINANCIER 2022

### Avertissement

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

## COMPTE DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)

Charges	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *	Produits	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *
Personnel	241 394	237 880	Subventions de l'État	246 563	251 535
<i>dont contributions employeur au CAS pensions</i>	52 133	50 807	– subventions pour charges de service public	246 563	243 967
			– crédits d'intervention( transfert)		7 568
Fonctionnement autre que les charges de personnel	147 967	362 256	Fiscalité affectée	127 500	
Intervention (le cas échéant)	213 000	584	Autres subventions	3 187	5 927
Total des charges non décaissables sur le fonctionnement et/ou l'intervention	213 000	202 278	Revenus d'activité et autres produits	214 078	368 117
<i>dont dotations aux amortissements, dépréciations et provisions</i>	212 000	202 139	<i>dont reprises sur amortissements, dépréciations et provisions</i>	2 000	19 697
<i>dont valeur nette comptable des éléments d'actif cédés</i>	1 000	139	<i>dont produits de cession d'éléments d'actif</i>	1 050	1 770
			<i>dont quote-part reprise au résultat des financements rattachés à des actifs</i>	150 000	151 743
<b>Total des charges</b>	<b>602 361</b>	<b>600 720</b>	<b>Total des produits</b>	<b>591 328</b>	<b>625 579</b>
Résultat : bénéfice		24 858	Résultat : perte	11 033	
Total : équilibre du CR	602 361	625 579	Total : équilibre du CR	602 361	625 579

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

## ÉVOLUTION DE LA SITUATION PATRIMONIALE

(en milliers d'euros)

Emplois	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *	Ressources	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *
Insuffisance d'autofinancement			Capacité d'autofinancement	48 917	53 927
Investissements	344 701	297 533	Financement de l'actif par l'État	215 376	208 201
			Financement de l'actif par les tiers autres que l'État	70 345	89 456
			Autres ressources	1 050	1 821
Remboursement des dettes financières	600	12 964	Augmentation des dettes financières	300	185
<b>Total des emplois</b>	<b>345 301</b>	<b>310 497</b>	<b>Total des ressources</b>	<b>335 988</b>	<b>353 591</b>
Augmentation du fonds de roulement		43 094	Diminution du fonds de roulement	9 313	

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

Le financement de l'actif par l'État d'un total de 208 M€ comprend notamment d'une part, la subvention de l'AFIT France au titre de la convention annuelle destinée à la régénération et la modernisation du réseau fluvial, soit 114 M€, et, d'autre part, la subvention de l'AFIT France versée au titre du plan de relance décidé par le Gouvernement, soit 95 M€ pour l'accélération de la régénération des infrastructures fluviales au titre de 2022 (soit un total de 175 M€ ventilé sur 2021 et 2022). Cet effort budgétaire majeur permet d'atteindre un niveau exceptionnel de dépenses totales d'investissements par VNF de 331 M€.

Il est à noter que la redevance hydraulique est désormais comptabilisée en « Revenus d'activité et autres produits » et non plus en fiscalité affectée.

## Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | Opérateurs

### TRÉSORERIE

(en milliers d'euros)

Compte financier 2021	Budget initial 2022	Compte financier 2022
120 515	65 892	169 031

La trésorerie finale s'établit à 169 M€, en hausse de 48,5 M€ par rapport au 31 décembre 2021. Son niveau est très supérieur à celui de 65,9 M€ prévu au budget initial, ce qui s'explique notamment par :

- le décalage dans le temps de certains flux : plusieurs cofinancements ont été perçus par anticipation par rapport à la trajectoire initiale, notamment de la perception d'un préfinancement du projet Seine-Escaut par l'Union Européenne (+35,5 M€) ;
- l'encaissement d'une avance de la Commission européenne pour le compte de la région Wallonne dans le cadre du Grant Agreement Escaut qui doit être reversée pour 15,7 M€ ;
- des recettes exceptionnelles de fonctionnement non prévues au budget initial : encaissement d'un solde de taxe hydraulique 2018 à la suite d'une décision de justice (+14 M€), et autres pénalités (+3 M€) ;
- par une exécution 2021 de la trésorerie plus élevée qu'anticipé au moment du vote du BI 2022 (+33 M€).

### AUTORISATIONS BUDGÉTAIRES

(en milliers d'euros)

Dépenses	Budget initial 2022		Compte financier 2022 *	
	AE	CP	AE	CP
Personnel	256 113	256 113	259 415	259 415
Fonctionnement	139 701	133 263	147 710	141 034
Intervention	0	0	0	0
Investissement	304 158	344 508	324 538	331 258
<b>Total des dépenses AE (A) CP (B)</b>	<b>699 972</b>	<b>733 884</b>	<b>731 663</b>	<b>731 706</b>
dont contributions employeur au CAS pensions	52 133	52 133	50 807	50 807

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

(en milliers d'euros)

Recettes	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *
<b>Recettes globalisées</b>	<b>426 527</b>	<b>452 667</b>
Subvention pour charges de service public	243 967	243 967
Autres financements de l'État	2 596	6 181
Fiscalité affectée	120 879	14 168
Autres financements publics	3 187	4 330
Recettes propres	55 898	184 021
<b>Recettes fléchées</b>	<b>292 342</b>	<b>312 367</b>
Financements de l'État fléchés	215 376	215 906
Autres financements publics fléchés	76 117	95 557
Recettes propres fléchées	850	904
<b>Total des recettes (C)</b>	<b>718 869</b>	<b>765 034</b>
<b>Solde budgétaire (excédent) (D1 = C - B)</b>	<b>0</b>	<b>33 328</b>
<b>Solde budgétaire (déficit) (D2 = B - C)</b>	<b>15 015</b>	<b>0</b>

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

## DÉPENSES PAR DESTINATION

(en milliers d'euros)

Destination <i>Budget initial Compte financier *</i>	Personnel		Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	AE = CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
Développement	0	12 331	12 602	0	0	6 269	5 891	18 600	18 493	
	0	14 504	11 666	0	0	5 771	2 828	20 275	14 494	
Infrastructure, eau et environnement	0	91 655	88 655	0	0	271 853	312 811	363 508	401 466	
	0	92 810	91 487	0	0	280 082	291 448	372 892	382 935	
Support	256 113	35 715	32 006	0	0	26 036	25 806	317 864	313 925	
	259 415	40 396	37 881	0	0	38 685	36 982	338 496	334 278	
<b>Total</b>	<b>256 113</b>	<b>139 701</b>	<b>133 263</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>304 158</b>	<b>344 508</b>	<b>699 972</b>	<b>733 884</b>	
	<b>259 415</b>	<b>147 710</b>	<b>141 034</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>324 538</b>	<b>331 258</b>	<b>731 663</b>	<b>731 706</b>	

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

## ÉQUILIBRE FINANCIER

(en milliers d'euros)

Besoins	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *
<b>Solde budgétaire (déficit) (D2)</b>	<b>15 015</b>	<b>0</b>
Remboursements d'emprunts (capital), nouveaux prêts (capital), dépôts et cautionnements	600	267
Opérations au nom et pour le compte de tiers : besoins	12 470	4 319
Autres décaissements non budgétaires	0	0
<b>Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)</b>	<b>28 085</b>	<b>4 586</b>
<b>ABONDEMENT de la trésorerie = (2) - (1)</b>	<b>0</b>	<b>48 516</b>
Abondement de la trésorerie fléchée	0	20 919
Abondement de la trésorerie non fléchée	0	27 596
<b>Total des besoins</b>	<b>28 085</b>	<b>53 101</b>

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

(en milliers d'euros)

Financements	Budget initial 2022	Compte financier 2022 *
<b>Solde budgétaire (excédent) (D1)</b>	<b>0</b>	<b>33 328</b>
Nouveaux emprunts (capital), remboursements de prêts (capital), dépôts et cautionnements	300	185
Opérations au nom et pour le compte de tiers : financement	5 900	3 903
Autres encaissements non budgétaires	0	15 685
<b>Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)</b>	<b>6 200</b>	<b>53 101</b>
<b>PRÉLÈVEMENT sur la trésorerie = (1) - (2)</b>	<b>21 885</b>	<b>0</b>
Prélèvement sur la trésorerie fléchée	1 440	0
Prélèvement sur la trésorerie non fléchée	20 445	0
<b>Total des financements</b>	<b>28 085</b>	<b>53 101</b>

\* Étape du processus de validation du compte financier non indiquée

## Commentaire global sur l'exécution 2022

L'exécution 2022 du budget de Voies navigables de France a été marquée à nouveau par les niveaux record d'investissements, sous l'effet du plan de relance.

Les recettes de fonctionnement se sont établies à 451,8 M€ en 2022, en hausse de 29,5 M€ par rapport au budget initial. Cette augmentation s'explique notamment par le gain d'un contentieux sur la redevance hydraulique début 2022 (+14,2 M€), par l'indexation des tarifs de cette même redevance ou encore par l'encaissement de diverses avances de financement non prévues au budget (PAMI, financement de l'Union européenne). La SCSP s'établit à 244,0 M€, conformément au budget initial. Les dépenses de fonctionnement s'élèvent à 141,0 M€, en hausse de 8 M€ par rapport au budget initial, notamment sous l'effet de l'augmentation des prix de l'énergie. Les dépenses de personnel sont aussi en hausse de 3,3 M€, à 259,4 M€, en raison de la hausse du point d'indice des agents publics à mi-année.

Les ressources d'investissement s'élèvent à 313,3 M€ en 2022, en hausse de 16,6 M€ par rapport au BI 2022 et de 45,7 M€ par rapport à 2021. Les versements de l'AFITF ont atteints 213 M€ en 2022, sous l'effet notamment du plan de relance (95 M€ en 2022). VNF a également perçu des versements de l'UE pour Seine-Escaut, dont une avance de 35,5 M€ au titre du MIE2. Les dépenses d'investissement s'établissent à 324,5 M€ en AE et 331,3 M€ en CP, à un niveau jamais atteint par l'établissement, en ligne avec le budget initial (94 % des CP consommés). Ces efforts d'investissement concernent aussi bien la régénération du réseau, la modernisation et le développement des infrastructures fluviales.

Le solde budgétaire de l'établissement s'établit dès lors à 33,3 M€, contre -15,0 M€ prévu au budget initial, en raison de la perception anticipée de cofinancements et de moindres dépenses.

## CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

	Réalisation 2021 (1)	Prévision 2022 (2)	Réalisation 2022
<b>Emplois rémunérés par l'opérateur :</b>	<b>4 091</b>	<b>4 103</b>	<b>4 088</b>
– sous plafond	4 069	4 068	4 054
– hors plafond	22	35	34
<i>dont contrats aidés</i>			
<i>dont apprentis</i>	22	35	34
<b>Autres emplois en fonction dans l'opérateur :</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	
– rémunérés par l'État par d'autres programmes	1	1	
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes			

(1) La réalisation reprend la présentation du RAP 2021.

(2) La prévision fait référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2022.

La consommation d'ETPT sous plafond de l'année s'élève à 4 054, nombre légèrement inférieur (-14) au plafond d'emplois prévu au budget, et correspondant à une exécution de 99,7 % du plafond d'emplois autorisé en LFI. Les effectifs de l'établissement s'élèvent à 3 871 ETP à fin 2022, conformément à ce qui était anticipé au budget et au COP, en baisse de -30 ETP par rapport à la fin 2021 (3 901).