



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Projet annuel de performances

Budget général

PROGRAMME 203 Infrastructures et services de transports



2024

PROGRAMME 203
Infrastructures et services de transports

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

Présentation stratégique du projet annuel de performances

Thierry COQUIL

Directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités

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

La politique nationale des transports, dont la première finalité est de répondre aux besoins de mobilité de l'ensemble de nos concitoyens sur tous les territoires et de développement de notre économie, participe largement à la transition écologique et énergétique de la France ainsi qu'à sa cohésion sociale et territoriale. Dans un cadre résolument intermodal et innovant, elle contribue à répondre aux enjeux de préservation de l'environnement et du cadre de vie des Français et d'amélioration de la compétitivité de l'économie française, pour laquelle les réseaux de transport constituent un atout important. Elle s'articule autour d'une finalité claire : le développement des transports durables.

Cette politique a été transformée par la loi d'orientation des mobilités (LOM) en une politique globale de la mobilité, qui s'inscrit pleinement dans les travaux de planification écologique et dans le plan France Nation Verte, dont elle constitue un des leviers indispensables pour atteindre les objectifs environnementaux de la France.

Le programme 203 « Infrastructures et services de transport » est au cœur de la mise en œuvre de ces priorités d'action et de ces objectifs sur la mobilité tant sur les infrastructures et les services de transports routiers, ferroviaires, fluviaux, portuaires, maritimes et aéroportuaires, que sur la sécurité, la sûreté et la régulation des secteurs économiques concernés, à l'exception de la sécurité du transport maritime qui relève du programme « Affaires maritimes », et du secteur aérien qui fait l'objet du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

Ce programme regroupe l'essentiel des moyens de l'État concourant à cette politique et bénéficie, notamment, des financements de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) sous forme de fonds de concours. Par ailleurs, les moyens du plan France Relance contribueront en 2024 au financement des infrastructures de transports, dans la poursuite des opérations engagées les années précédentes.

Dans ce cadre et conformément aux priorités définies par le Gouvernement, l'action du programme repose principalement sur les quatre objectifs transversaux suivants :

- assurer la continuité des transports ;
- réussir la transition écologique des transports ;
- garantir la cohésion territoriale et développer l'accessibilité pour tous des transports ;
- accompagner les filières économiques et la réindustrialisation.

L'année 2024 sera également celle des Jeux Olympiques et Paralympiques qui pour l'écosystème des transports se traduit par une forte mobilisation pour renforcer et rénover les infrastructures nécessaires, améliorer la qualité de service et assurer la maîtrise de la demande de transport pendant l'événement.

Dès 2024, l'action du programme est renforcée vers l'objectif de report modal vers des modes peu carbonés, identifié dans le plan France Nation Verte comme un des leviers indispensables pour atteindre les objectifs environnementaux de la France :

- Dans le cadre du plan d'avenir pour les transports, les investissements dans les infrastructures de mobilités vertes seront en forte hausse grâce à une augmentation des ressources de l'AFITF de 0,8 Md€ par rapport à 2023 ;
- L'AFITF finance la nouvelle génération des volets mobilité des contrats de plan État Région (CPER), qui mobilisera 8,6 milliards d'euros. Ces contrats permettront notamment l'amorçage de la création des services express régionaux métropolitains, le développement du fret ferroviaire et la modernisation du réseau ferroviaire, ainsi que la mise en accessibilité aux personnes en situation de handicap de l'intégralité des gares nationales prioritaires. L'effort de réorientation des moyens est assumé avec une enveloppe sur les opérations routières qu'il est prévu de réduire de moitié par rapport au CPER précédent ;
- Pour la mobilité des personnes, les efforts sont accrus en faveur du développement des trains d'équilibre du territoire et du développement des services de mobilité, avec l'expérimentation du titre unique qui vise à faciliter les déplacements en France, dans une démarche co-construite avec les autorités organisatrices des mobilités ;
- D'autres leviers relevant de la politique des mobilités (le plan covoiturage qui vise un triplement des trajets effectués en covoiturage d'ici 2027, l'électrification des véhicules avec le soutien à l'acquisition de véhicules propres et le déploiement de bornes de recharge, notamment sur le réseau routier national) sont présentés dans les programmes 380 (Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires) et 174 (Énergie, climat et après-mines) ;
- Les travaux relatifs au plan France Nation Verte se poursuivront avec l'élaboration de la stratégie de développement de la mobilité propre, intégrée à la stratégie française énergie climat, et via la déclinaison territoriale de la planification écologique.

La mise en œuvre du programme 203 est assurée par les agents du ministère répartis entre l'administration centrale, notamment la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) et les services techniques centraux (centre d'études techniques des tunnels - CETU, service technique des remontées mécaniques et des transports guidés - STRMTG) et les services déconcentrés, notamment les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) et les directions interdépartementales des routes (DIR).

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

- Les gestionnaires d'infrastructures : SNCF Réseau, gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national, Voies navigables de France (VNF), les grands ports maritimes métropolitains et d'outre-mer, les ports autonomes fluviaux, les sociétés publiques concessionnaires d'autoroutes, ainsi que la Compagnie nationale du Rhône (CNR). Ces gestionnaires d'infrastructures sont, généralement, maîtres d'ouvrage des projets et responsables de la maintenance et de la performance des réseaux et ouvrages existants ;
- Les organismes délégataires de prérogatives régaliennes : l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), opérateur de l'État, et l'Autorité de régulation des transports (ART), autorité publique indépendante ;
- Les entreprises publiques de transport : notamment la RATP ;
- L'action des associations et fédérations du domaine des transports concourt également à la mise en œuvre des objectifs du programme ainsi que les collectivités locales maîtres d'ouvrage qui peuvent faire l'objet de soutien à leur investissement. Les opérateurs de l'État (SGP, VNF, EPSF et AFITF) font l'objet d'une présentation spécifique à la fin du présent projet annuel de performances.
- L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) ;
- La Société du Grand Paris (SGP), en charge de la réalisation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris ;
- La Société franco-italienne Tunnel euralpin Lyon-Turin (TELT), en charge de la réalisation puis de la gestion de la section transfrontalière de la liaison ferroviaire Lyon-Turin.

Les enjeux spécifiques à chaque mode de transport sont présentés dans la partie JPE du PAP.

Infrastructures et services de transports

Programme 203	n°	Présentation stratégique
------------------	----	--------------------------

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)

OBJECTIF 5 : Contribuer à la compensation de la pénibilité des conditions de travail des conducteurs routiers, avec un objectif de développement de l'emploi

INDICATEUR 5.1 : Niveau des embauches de conducteurs en contrepartie des départs en CFA

Objectifs et indicateurs de performance

ÉVOLUTION DE LA MAQUETTE DE PERFORMANCE

La maquette des indicateurs s'enrichit d'un cinquième objectif « Contribuer à la compensation de la pénibilité des conditions de travail des conducteurs routiers, avec un objectif de développement de l'emploi » faisant suite au transfert de cette politique au programme 203 précédemment pilotée par le programme 198.

OBJECTIF

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

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

1.1 Intérêt socio-économique des opérations

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

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

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

INDICATEUR

1.1 - Intérêt socio-économique des opérations

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Intérêt socio-économique des opérations ferroviaires, fluviales et portuaires	€/€ public investi	0,2	0,6	> 1	>1	>1	>1
Intérêt socio-économique des opérations routières	€/€ public investi	2,2	ND	3	2,6	2,6	2,5

Précisions méthodologiques

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

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

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

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

Infrastructures et services de transports

Programme n° Objectifs et indicateurs de performance
203

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

1.1.2 Intérêt socio-économique des opérations routières

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'évaluation socio-économique des opérations ferroviaires, fluviales, maritimes et portuaires va chercher à estimer la rentabilité d'un projet sur un périmètre d'impacts plus large que les effets purement financiers.

Les cibles sont généralement fixées à 1 euro et plus par euro public investi considérant que le projet sera bénéfique pour l'ensemble des acteurs du tissu économique et social local voire au-delà.

1.1.2 Intérêt socio-économique des opérations routières

L'évaluation socio-économique des opérations routières va chercher à estimer la rentabilité d'un projet sur un périmètre d'impacts plus large que les effets purement financiers.

Les opérations routières ayant le plus grand intérêt socio-économique avec une valeur cible supérieure à 3 sont d'abord réalisées. La cible est évaluée à 2,6 en 2024 et 2025 puis à 2,5 en 2026 et tient compte de ce constat. Pour référence, le seuil de rentabilité socio-économique d'un projet routier est classiquement apprécié pour une valeur de l'indicateur allant de 1,5 à 2,5.

OBJECTIF**2 - Améliorer la qualité des infrastructures de transports**

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

Deux indicateurs sont utilisés :

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

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

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

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

2.2 État des réseaux routier, ferroviaire et fluvial

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

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

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

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

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

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

INDICATEUR

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

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Coût kilométrique moyen des opérations de régénération	K€ constants 2020/km	1742	1601	<1661	<1698	<1713	<1628
Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien	K€ constants 2020/km	54,26	54,37	<59,3	<58,6	<57,9	<57,2

Précisions méthodologiques

Source des données : SNCF Réseau

2.1.1 Coût kilométrique moyen des opérations de régénération

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

Infrastructures et services de transports

Programme	n°	Objectifs et indicateurs de performance
203		

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

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

2.1.2 Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien

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

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

JUSTIFICATION DES CIBLES**2.1.1 Coût kilométrique moyen des opérations de régénération**

Les valeurs cibles pour les années 2024, 2025 et 2026 sont celles qui sont fixées dans le contrat de performance signé entre l'État et SNCF Réseau.

Elles ont été déterminées selon plusieurs critères :

- les conditions de réalisation des travaux programmés (jusqu'en 2023) ;
- les perspectives de chantiers selon les priorités de la politique de maintenance (2023 et années suivantes) ;
- les effets du plan d'actions pour mieux maîtriser le coût de production de certains types de travaux importants appelés « suite rapide ».

Elles intègrent donc l'effet de structure que constitue le recentrage de la production sur les lignes les plus circulées. Cela a pour effet de rendre les travaux de nuit très majoritaires, rendant les travaux plus coûteux.

Des efforts de performance sur divers aspects devraient être effectués par SNCF Réseau sur les travaux de régénération, permettant d'obtenir une diminution à horizon 2026 du coût moyen des opérations de régénération.

2.1.2 Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien

Les valeurs cibles pour les années 2024, 2025 et 2026 sont celles qui sont fixées dans le contrat de performance signé entre l'État et SNCF Réseau.

Elles intègrent plusieurs aspects dans leur calcul :

- les effets liés aux obligations législatives et réglementaires (glyphosate +2 k€/km/an, loi Didier) à partir de 2021 ;
- l'impact du plan de performance 2017-2026, sur la base des projections de gains issues des leviers au bénéfice de la production entretien : env. -150 M€/an en 2^e moitié de période ;
- les politiques de maintenance optimisées adossées à la trajectoire de renouvellement.

Des efforts de performance devraient être effectués par SNCF Réseau sur les travaux d'entretien, permettant d'obtenir une diminution progressive du coût moyen des opérations d'entretien sur la période allant de 2023 à 2026.

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

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (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)	%	45,9	49,2	50	50	50	50
dont proportion des chaussées nécessitant un entretien structurel (G à I)	%	19,4	18,78	20	20	20	20
Etat des ouvrages d'art sur le réseau non concédé : proportion des ouvrages d'art qui ne nécessitent pas des travaux lourds de réparations	%	87,3	85,9	>84	>84	>84	>83
Etat des voies du réseau ferré national : mesure des écarts moyens du nivellement longitudinal	mm	0,85	0,997	<1,02	<1,02	<1,02	<1,02
Taux de disponibilité du réseau fluvial principal	%	97,91	97,45	98,0	98,0	98,0	98,0

Précisions méthodologiques**2.2.1 État des structures de chaussées sur le réseau routier non concédé**Champ : réseau routier national non concédé.

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

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

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

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

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

Une classe est déterminée pour chaque section de 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 non concédé : proportion des ouvrages d'art qui ne nécessitent pas des travaux lourds de réparations

Infrastructures et services de transports

Programme n° Objectifs et indicateurs de performance
203

Champ : réseau routier national non concédé.

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

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

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

1 - ouvrages en bon état apparent,

2 - ouvrages ayant des défauts mineurs,

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

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

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

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

Cet indicateur relatif à l'état structurel des ouvrages d'art se limite aux ponts. Il est calculé sur la totalité du patrimoine sur 3 années glissantes des tiers relevés chaque année.

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

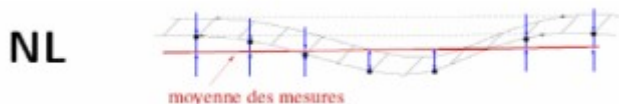
Si cette donnée n'est pas disponible pour un ouvrage sur les trois dernières années, il est possible à titre exceptionnel de prendre une donnée datant de 4 ans.

2.2.3 État des voies du réseau ferré national : mesure des écarts moyens du nivellement longitudinal

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

Sources des données : SNCF-réseau.

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



2.2.4 Taux de disponibilité du réseau fluvial principal

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

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

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

JUSTIFICATION DES CIBLES

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

L'indicateur sur l'entretien des chaussées et la qualité de service aux usagers est défini par le « linéaire de chaussées nécessitant un entretien ».

Les cibles 2023 à 2026 du sous-indicateur traduisant la proportion de chaussées nécessitant un entretien de surface et de structure est évaluée à 50 % au lieu de 45 % proposés au PAP 2023.

La valeur de réalisation de l'indicateur était à 49,2 % en 2022.

La construction de l'indicateur 2022, a pris en compte la mesure de la glissance/adhérence des chaussées (indicateur d'usage). Si cet indicateur d'usage figure depuis 2018 dans la méthodologie de calcul de l'indicateur de programmation (cf. précisions méthodologiques), ce dernier n'avait pas été relevé depuis 2017 du fait de problèmes techniques rencontrés par le CEREMA.

Sans la mesure de cet indicateur d'usage, la réalisation 2022 aurait été de 46,5 % au lieu de 49,2 %.

Cette amélioration technique de la mesure de l'état des chaussées se traduit donc au niveau des cibles dans les mêmes proportions (45 % + 3 points - 48 %), traduisant un besoin plus important d'entretien des chaussées.

Par ailleurs, ces cibles à horizon 2026 anticipent le maintien des conditions de financement actuelles qui excluent l'inflation.

Cette réévaluation des cibles se répercute sur la partie du sous-indicateur traduisant la proportion de chaussées nécessitant un entretien structurel uniquement qui est évaluée à 20 % de 2023 à 2026 au lieu de 18 %. La valeur de réalisation 2022 était à 18,78 % en 2022.

Une nouvelle évolution de l'indicateur est à l'étude par le CEREMA.

2.2.2 État des ouvrages d'art sur le réseau non concédé : proportion des ouvrages d'art qui ne nécessitent pas des travaux lourds de réparations

L'indicateur sur l'entretien des ouvrages d'art et la qualité de service aux usagers est défini par la proportion des ouvrages d'art qui ne nécessitent pas des travaux lourds de réparations.

Pour 2024 et 2025 le pourcentage d'ouvrages d'art qui ne sont pas gravement altérés reste supérieur à 84 %. La cible 2026 est ramenée à 83 % compte tenu de la cinétique de vieillissement des ouvrages plus rapide que l'augmentation des travaux d'entretien.

Selon le scénario optimal d'un audit externe basé sur la trajectoire budgétaire retenue dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités du 26 décembre 2019, les améliorations, compte tenu de la dynamique de vieillissement des ouvrages, ne seront possibles qu'en 2030. Entre-temps, l'indicateur devrait légèrement baisser chaque année.

2.2.3 État des voies du réseau ferré national : mesure des écarts moyens du nivellement longitudinal

La cible de 1,02 mm d'écart longitudinal des voies ferrées est une cible historique fixée par SNCF Réseau. Le respect de la cible permet de garantir un bon état général des voies du réseau ferré national.

2.2.4 Taux de disponibilité du réseau fluvial principal

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

Pour 2022, le taux de disponibilité du réseau fluvial principal est de 97,45 %. Le déficit des réserves en eau constaté (celles-ci étaient inférieures de 16 % au 1^{er} juin 2022 par rapport à 2021 à la même période) a entraîné des limitations voire des interruptions de navigation sur certaines parties du réseau.

Pour 2023, la tendance reste identique, avec une réalisation de l'objectif comprise entre 97 et 98 % qui est difficile à quantifier plus précisément, du fait de l'accentuation de l'instabilité climatique.

Pour les années suivantes 2024 à 2026, les cibles annuelles sont de l'ordre de grandeur de 98 %. Leurs réalisations seront confrontées aux aléas avérés pendant ces périodes.

Infrastructures et services de transportsProgramme n° Objectifs et indicateurs de performance
203**OBJECTIF mission****3 - Améliorer la régulation dans les transports routiers et développer la part des modes alternatifs à la route**

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

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

3.1 Part modale des transports non-routiers

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

Dans le cadre du PAP 2020 et des plans de transformation ministériels, cet indicateur s'est enrichi de la mesure de la part modale du vélo dans les trajets domicile-travail comme élément d'appréciation des avancées du Plan Vélo devenu une politique prioritaire du Gouvernement.

3.2 Part de marché des grands ports maritimes

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

3.3 Contrôle des transports routiers

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

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

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

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Part modale des transports collectifs dans l'ensemble des transports intérieurs terrestres de voyageurs	%	14,9	17,8 (estimation)	>18,5	>19,2	>19,9	>20,6
Part modale du transport ferroviaire dans le transport intérieur terrestre de marchandises	%	10,7	10,7 (estimation)	>10	>10,5	>11	>11,5
Part modale du transport fluvial dans le transport intérieur terrestre de marchandises	%	2	2,1 (estimation)	>2,2	>2,3	>2,3	>2,3

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Part modale du vélo dans les trajets domicile-travail	%	ND	4,2 (estimation)	>4,6	>5	>5,5	>6

Précisions méthodologiques

Sources des données :

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

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

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

Révision des données : Le Bilan annuel des transports de 2022 n'est pas encore publié, les données restent des estimations pour 2022.

Indicateurs	Réalisation 2021	Réalisation 2021	Réalisation 2021	Réalisation 2021	Réalisation 2022	Réalisation 2022
	RAP 2021	PAP 2023	RAP 2022	PAP 2024	RAP 2022	PAP 2024
Part modale des transports collectifs dans l'ensemble des transports intérieurs terrestres de voyageurs	17,8 (estimation)	17,8 (estimation)	14,9	14,9	17,8 (estimation)	17,8 (estimation)
Part modale du transport ferroviaire dans le transport intérieur terrestre de marchandises	9,5 (estimation)	9,5 (estimation)	10,7	10,7	10,7 (estimation)	10,7 (estimation)
Part modale du transport fluvial dans le transport intérieur terrestre de marchandises	2,1 (estimation)	2,1 (estimation)	2,0	2,0	2,1 (estimation)	2,1 (estimation)
Part modale du vélo dans les trajets domicile-travail	Non connu	Non connu	Non connu	Non connu	4,2 (estimation)	4,2 (estimation)

JUSTIFICATION DES CIBLES

Les objectifs de part modale à l'horizon 2028 sont formulés dans la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) qui a été formellement approuvée par le décret n° 2020-456 du 21 avril 2020. Dans ce document, les objectifs de reports modaux sont rédigés comme suit :

- la part modale de la voiture diminue de 5 points entre 2015 et 2028, au profit des modes actifs et des transports collectifs dont la part modale augmente de 3 points,
- la part modale du fret ferroviaire se stabilise et revient en 2028 à son niveau de 2015 (11,4 %),
- la part modale du fluvial se maintient à 2,3 % à horizon 2030.

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

En complément, sur le fret ferroviaire, la Stratégie Nationale pour le Développement du fret ferroviaire (SNDFF), publiée le 13 septembre 2021, et approuvée par le décret n° 2022-399 du 18 mars 2022, vise désormais comme objectif d'atteindre 18 % de part modale à horizon 2030, et 25 % à horizon 2050.

Les objectifs de part modale vélo sont fixés sur une hypothèse de croissance de 10 % par an à partir de 2022, hypothèses sous-jacentes du plan vélo et marche 2023-2027.

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

Le transport terrestre intérieur de voyageurs, après avoir subi une forte baisse lors de la crise sanitaire en 2020 et 2021, revient progressivement à son niveau de 2019. En particulier, la part modale des transports collectifs au sein de des transports terrestres de voyageurs semble avoir retrouvé son niveau de 2019, avec

Infrastructures et services de transports

Programme 203	n°	Objectifs et indicateurs de performance
------------------	----	---

une estimation de 17,8 % pour l'année 2022. Ces chiffres sont issus de premières évaluations, les chiffres définitifs 2022 seront connus à l'automne 2023.

Les objectifs cibles de 2024 à 2026 (de 19,2 % à 20,6 %) sont cohérents avec les objectifs de la PPE, notamment grâce au fort dynamisme du transport ferré observé en 2022. De plus, les programmes de régénération et de modernisation ferroviaire vont permettre de développer l'offre à infrastructure constante. Enfin, les métropoles portent dans l'ensemble des politiques volontaristes de développement des transports en commun urbains, qui amènent à une limitation des déplacements en voiture dans les centres-villes, et en partie un report modal vers les transports collectifs.

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

Le transport terrestre de marchandises ayant moins subi la crise sanitaire que le transport de voyageurs, le retour à la situation antérieure a été atteint dès 2021, avec un niveau de trafic qui est même au plus haut depuis l'année 2015 (un résultat de 10,7 % pour l'année 2021, avec une estimation identique pour l'année 2022).

Dans le cadre de la SNDFF, l'État finance un complément pour les aides à l'exploitation du fret depuis l'année 2021. Ce complément aux aides sera pérennisé au-delà de l'année 2024 via la loi de programmation des finances publiques.

Par ailleurs, toujours dans le cadre de la SNDFF, l'État finance également des subventions d'investissement dans les infrastructures pour le fret (par exemple sur les lignes de capillaires fret ou sur les terminaux multimodaux).

L'ensemble de ces financements devrait permettre de capter des trafics supplémentaires. Les objectifs de 2024 à 2026 (11,5 % en 2026) ont ainsi été formulés sur la base des observations du contexte actuel, en intégrant des effets liés aux orientations des politiques publiques en termes de subventions d'exploitation et d'investissement. Ces financements devraient permettre une augmentation de la progression des trafics dans les prochaines années.

Le transport fluvial est notamment très lié au déplacement de matériaux de construction, de produits céréaliers et de conteneurs. Ces trafics n'étant pas amenés à évoluer substantiellement dans les prochaines années, une légère augmentation permettant d'atteindre les 2,3 % de l'objectif de la PPE en 2024, notamment portée par les grands travaux en agglomération parisienne (JO et Grand Paris Express), est une cible cohérente.

3.1.4 Part modale du vélo dans les trajets domicile-travail

En 2020, la part des actifs qui se rendaient à leur travail en vélo était en augmentation (2,9 % contre 2,4 % en 2019). Néanmoins, la valeur calculée pour 2020 datait d'avant le confinement lié à la crise sanitaire et ne prenait pas en compte l'effet de croissance forte du vélo à partir de mai 2020.

La part modale vélo sur le domicile-travail n'est pas connue pour 2021, faute d'enquête de recensement pour cause de crise sanitaire.

Depuis la crise sanitaire, la pratique du vélo reste sur une tendance positive, notamment du fait de la mise en œuvre du plan vélo et mobilités actives 2018-2022 et des nouvelles pratiques constatées.

Le nouveau plan vélo et marche 2023-2027 décidé par le gouvernement en 2023 devrait permettre de renforcer cette tendance.

Pour 2022, l'estimation de la part modale dans les trajets domicile-travail est ainsi de 4,2 %. Les cibles prévues en 2023, 2024, 2025 et 2026 sont respectivement de 4,6 %, 5 %, 5,5 % et 6 %.

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Trafic total des ports français rapporté aux ports européens de référence	%	11,9	12,5	12	12	12	12
Trafic conteneurisé des ports français rapporté aux ports européens de référence	%	6,7	7	6,6	7	7,1	7,3

Précisions méthodologiquesSources

– Les trafics portuaires français sont transmis par les autorités portuaires françaises au ministère en charge des ports maritimes aux termes (MTECT) de l'arrêté R154-1 du code des ports maritimes.

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

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

– Tel qu'annoncé à l'occasion de la rédaction du RAP 2019, en 2018 le port belge de Gent a fusionné avec ceux des Pays-Bas de Terneuzen et de Vlissingen, sous le nom de « North Sea Port ». Cette nouvelle situation nécessite de réajuster l'indicateur « Trafic total des ports français rapporté aux ports européens de référence » pour 2018, 2019 et pour la prévision de 2020. L'indicateur « Trafic conteneurisé des ports français rapporté aux ports européens de référence » n'est pas impacté. En ajoutant, les ports de Terneuzen et de Vlissingen, il y a désormais vingt-sept ports étrangers de référence.

– En avril 2022, les ports d'Anvers et de Zeebrugge ont fusionné en un port unique « Port of Antwerp-Bruges », sans incidence sur les données incluses dans le périmètre des ports étrangers de référence ramenés à 24 en tenant compte des fusions.

Méthodologie

– Les parts de marchés sont exprimées en pourcentage concrétisant les parts de tonnage de marchandises embarquées, débarquées ou transbordées annuellement dans chacun des grands ports maritimes métropolitains français par rapport aux 32 ports européens pris pour référence (ports européens auxquels s'ajoutent les ports français (Dunkerque, HAROPA maritime (fusionnant les ports du Havre et de Rouen au 01/06/2021), Bordeaux, La Rochelle, Saint-Nazaire et Marseille)).

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

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

JUSTIFICATION DES CIBLES

Dans un contexte marqué essentiellement par l'incertitude sur les échanges mondiaux, les cibles ont été calculées en tenant compte d'une part des premières données 2023 faisant état d'une baisse généralisée des trafics liées au contexte géoéconomique et géopolitique : baisse de la consommation mondiale, inflation peinant à se stabiliser, tensions sur les matières premières, forte hausse du coût de l'énergie, réorganisation des chaînes d'approvisionnement. Cette situation a une incidence à la fois sur le trafic de conteneurs et les trafics de vrac liquide et solides.

Par ailleurs, les projets d'investissement en cours ou projetés dans les GPM (notamment dans les zones industrielles portuaires, pour l'implantation privilégiée d'industries décarbonées), ne produiront leur plein effet sur les trafics générés qu'à moyen terme seulement.

Les trafics conteneurs au premier semestre 2023 des 3 GPM significatifs sur ce segment (Haropa, Marseille, Dunkerque) ont chuté de manière assez significative : les ports visent un rattrapage du niveau de 2022 dès 2024. Un réajustement à la hausse en 2025 est prévisible compte tenu notamment des investissements sur les terminaux conteneurs d'Haropa avec 4M d'équivalents vingt pieds (EVP) ciblés en 2026, d'où des cibles fixées à 7 % en 2024, 7,1 % en 2025 et 7,3 % en 2026.

Infrastructures et services de transports

Programme n° Objectifs et indicateurs de performance
203

Néanmoins, un rééquilibrage futur des trafics des ports concurrents du Range nord, plus affectés que les ports français en 2022 par la conjoncture géopolitique, en particulier sur les vracs, conduit à rester prudent sur la part de marché des GPM par rapport aux ports européens de référence pour le trafic total. La cible visée est stable : elle se situe à 12 % et correspond au niveau de 2021.

Il est enfin trop tôt pour prendre la mesure des évolutions de trafics liés à la transition énergétique et à la réindustrialisation verte pour les ports français comme pour les autres ports européens.

INDICATEUR

3.3 – Contrôle des transports routiers

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Intensité des contrôles des entreprises de transport routier de marchandises : proportion des entreprises contrôlées parmi les entreprises inscrites au registre des transporteurs	%	1,5	6,4	9	9	9	9
Nombre de véhicules de transport routier de marchandises et de voyageurs en infraction rapporté au nombre de véhicules contrôlés en bord de route	%	24,2	24,2	24	25	25	25

Précisions méthodologiques

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

3.3.1 Intensité des contrôles des entreprises de transport routier de marchandises : proportion des entreprises contrôlées parmi les entreprises inscrites au registre des transporteurs

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

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

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

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

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

JUSTIFICATION DES CIBLES

Une note d'orientation sur les priorités et les objectifs de contrôle des transports routiers a été adressée aux DREAL en juin 2023. La réalisation des objectifs sera évaluée en 2024 et pourra conduire, à compter de 2025, à réajuster les indicateurs de performance relatifs à la loi de finances.

3.3.1 Intensité des contrôles des entreprises de transport routier de marchandises : proportion des entreprises contrôlées parmi les entreprises inscrites au registre des transporteurs

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

La réalisation des contrôles en entreprise par les DREAL en 2022 reste encore en deçà du niveau antérieur à la crise sanitaire. En effet, les mesures d'adaptation des contrôles se sont poursuivies en 2022 au profit de l'accompagnement des entreprises particulièrement touchées par les effets résiduels de la crise sanitaire et des entreprises les plus vulnérables aux effets de la crise ukrainienne sur les résultats des entreprises de transport. Au regard des résultats constatés, la cible annuelle pour la période triennale 2024/2026 est fixée à 9 %.

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

S'agissant des contrôles en bord de route et du taux de détection des véhicules en infraction, l'objectif de la DGITM est d'optimiser l'efficacité des contrôles réalisés par les agents de contrôle des DREAL. La cible est revue à 24 % pour 2023 et fixée à 25 % pour la période 2024/2026, compte tenu des résultats atteints en 2022, qui sont en progrès par rapport aux années précédentes.

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

Un programme de renouvellement des équipements de pesage en marche (EPM) a été engagé en 2023. Ces EPM permettent de présélectionner les véhicules en surcharge afin d'améliorer la détection de cette infraction.

Un guide de contrôle élémentaire de l'arrimage des charges a été élaboré et diffusé aux services, afin de renforcer la capacité de l'ensemble des CTT à déceler les défauts d'arrimage.

Enfin, l'objectif d'efficacité des contrôles repose également sur un important programme de formation initiale et continue des CTT, permettant de renforcer le niveau de compétence des agents de contrôle et leur capacité à détecter et à traiter les fraudes.

Infrastructures et services de transports

Programme n° Objectifs et indicateurs de performance
203

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	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Contribution publique à l'exploitation rapportée au nombre de trains-kilomètres réalisé	€/trains-km	19	14,5 (provisoire)	17,1	17,1	17,1	17,1

Précisions méthodologiques

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

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

Source des données

La contribution à l'exploitation correspond :

- pour l'exercice 2021, au montant de la contribution d'exploitation définitive arrêtée avec SNCF Voyageurs dans le cadre de la facture relative à l'exécution du service TET pour l'année 2021 (222,1 M€) ;
- pour l'exercice 2022, à une première hypothèse de 198 M€ qui correspond au montant prévisionnel de contribution d'exploitation à verser pour l'année en application de la convention d'exploitation 2022-2031. Cette prévision tient compte de négociations en cours de finalisation avec SNCF Voyageurs dans le cadre de l'avenant 2 à la convention d'exploitation qui introduit notamment de nouvelles modalités d'indexation. Le versement du solde relatif à cette contribution devra intervenir d'ici à la fin de l'année 2023, après contrôle par l'État du projet de facture de SNCF Voyageurs pour 2022 et des justificatifs associés ;
- pour l'exercice 2023, à une première hypothèse de 264,7 M€, correspondant au montant engagé lors de la signature de la convention d'exploitation réindexé suivant les termes de ladite convention pour tenir compte du contexte actuel d'inflation. Le versement de cette compensation est, comme pour les exercices précédents, échelonné sur les années 2023 et 2024. Deux acomptes ont déjà été versés pour un montant de 198,6 M€.
- pour les exercices suivants, les montants correspondent également à ceux engagés lors de la signature de la convention d'exploitation.

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

- pour les exercices 2021 et 2022, à partir des décomptes définitifs de l'offre réalisée produits par SNCF Voyageurs ;
- pour l'exercice 2023 à partir du décompte provisoire de l'offre réalisée ;
- pour les exercices 2024, 2025 et 2026, à partir des projections effectuées en lien avec SNCF Voyageurs dans le cadre des travaux d'élaboration de la nouvelle convention et du suivi de celle-ci.

JUSTIFICATION DES CIBLES

La forte dynamique de croissance des trafics et donc des recettes permet d'espérer maintenir la contribution publique ramenée au train-kilomètre constante par rapport aux estimations initiales, au moment de la signature de la convention d'exploitation, malgré un contexte d'inflation et de hausse des coûts de l'énergie, et malgré les nouvelles actions de qualité de service que l'État s'est récemment engagé à financer (cf. justification des cibles des indicateurs 4.2 à 4.5).

INDICATEUR**4.2 – Taux de remplissage**

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Taux de remplissage	%	50	55	55	57	58	60

Précisions méthodologiques

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

Source des données :

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

Les voyageurs-kilomètres sont établis :

- pour les exercices 2021 et 2022, à partir des décomptes définitifs de la fréquentation produits par SNCF Voyageurs ;
- pour l'exercice 2023, à partir du décompte provisoire de la fréquentation réalisé par SNCF Voyageurs pour les mois de janvier à juin, et d'un travail de projection sur les mois de juillet à décembre ;
- pour les exercices suivants, à partir d'un travail de projection.

JUSTIFICATION DES CIBLES

La cible de cet indicateur pour l'année 2024 est établie à 57 %, soit en hausse de 2 points par rapport à celle fixée pour l'année 2023 et par rapport au niveau constaté en 2022 (taux de remplissage de 55 %).

A date, il est fait l'hypothèse d'une poursuite de la dynamique de fréquentation constatée aujourd'hui. En 2023, la fréquentation a été importante en début d'année malgré les nombreuses grèves liées à la réforme gouvernementale des retraites ayant impacté les circulations. De plus, l'état des réservations à date pour la période estivale montrent que la fréquentation sera très forte sur l'ensemble des lignes TET, et supérieure à l'année 2022, où le dynamisme de fréquentation était déjà important.

Cette dynamique, particulièrement visible sur les lignes transversales Bordeaux-Marseille, Nantes-Bordeaux, Nantes-Lyon et les trains de nuit, s'explique en partie par la multiplication des voyages de loisir en France, et également par le souhait de nombreux voyageurs de pouvoir effectuer un trajet plus écologique. Elle devrait rester importante en 2024, d'autant plus que les Jeux Olympiques et Paralympiques, qui se dérouleront en France, devraient attirer un certain nombre de voyageurs supplémentaires, étrangers ou français, sur les lignes TET. Bien que les voyages à bord des TET soient très majoritairement réalisés pour un motif loisir, le nombre de voyages à motif professionnel est en légère augmentation, après une longue période où les pratiques de télétravail et de réunions tenues à distance se sont développées du fait des impacts de la crise sanitaire liée à la Covid-19.

Ensuite, des actions portant sur l'amélioration de la qualité de service à bord des TET ont été identifiées et vont être mises en place d'ici la fin de l'année 2023. Celles-ci devraient permettre de renforcer encore davantage l'attractivité de ces trains et permettre une hausse du nombre de voyageurs :

- Elles portent tout d'abord sur le confort à bord. Pour cela, il est prévu :
 - de systématiser le nettoyage en parcours pour l'ensemble des trains effectuant un crochet court en gare, avec donc un temps court de nettoyage en gare, de façon à améliorer la propreté à bord des trains ;
 - de peindre en blanc le toit des voitures Corail circulant sur la ligne Bordeaux-Marseille, très souvent soumise aux fortes chaleurs entre juin et septembre, de façon à faire baisser la température à bord ;

Infrastructures et services de transports

Programme n° Objectifs et indicateurs de performance
203

- de renforcer l'accompagnement à bord sur les lignes Bordeaux-Marseille et Nantes-Bordeaux en particulier, pour améliorer le service aux voyageurs, renforcer la sûreté à bord et lutter contre la fraude ;
- d'améliorer les services proposés par la Wifi à bord des TET par l'ajout de contenus médias.
- Ces actions portent ensuite sur l'information donnée à bord, en particulier sur un renforcement de la signalétique à bord des voitures Coradia Liner en circulation sur les lignes Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon, pour mieux identifier les emplacements vélo, mieux orienter les voyageurs et faciliter le travail des agents de bord.

Enfin de nombreux travaux vont impacter la circulation des lignes TET en 2024, en particulier de la ligne Paris-Limoges-Toulouse et des lignes de nuit, ce qui devrait réduire l'offre sur certaines lignes à certaines périodes, amenant les voyageurs à se reporter sur les trains qui circulent, et donc à augmenter leur remplissage.

En cohérence avec la méthode retenue pour fixer la cible 2024, et en prenant en compte une poursuite de la dynamique de fréquentation sur les lignes TET, une cible de 60 % est fixée pour 2026, ainsi qu'une cible intermédiaire de 58 % en 2025.

INDICATEUR

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

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Ponctualité terminus à 5 minutes des trains	%	75,7	72,3	78	79	80	81

Précisions méthodologiques

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

Source des données

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

Les cibles 2023 à 2026 correspondent enfin à une prévision à dire d'expert en fonction d'hypothèses d'amélioration progressive de la régularité prise pour chaque ligne TET, avec des objectifs plus ambitieux sur les lignes d'aménagement du territoire où le matériel roulant a récemment été renouvelé.

JUSTIFICATION DES CIBLES

La cible de cet indicateur pour l'année 2024 est établie à 79 %, soit en hausse de 1 point par rapport à celle fixée pour l'année 2023 (régularité de 78 %) et en hausse de 7 points par rapport au niveau constaté en 2022 (régularité de 72,3 %).

La régularité de l'année 2022 a été particulièrement basse, de par un certain nombre de facteurs non maîtrisables. Tout d'abord, après plusieurs années marquées par la crise sanitaire liée à la Covid-19, ses impacts sur l'offre TET ont persisté, mais dans une moindre mesure par rapport aux années précédentes. En particulier, le retard accumulé dans la maintenance du matériel roulant du fait des agents absents a engendré des pannes de locomotives lors de leur remise en service et donc des retards, causés par des locomotives en panne notamment. Après une année 2022 difficile, il est fait l'hypothèse que les impacts de la crise sanitaire liée à la Covid-19 seront nuls à partir de 2024.

Ensuite, le matériel roulant Corail des lignes Paris-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont et Bordeaux-Marseille est vieillissant, et soumis à un certain nombre de pannes, en particulier lorsque le phénomène du givre se

présente ou lors des fortes chaleurs ayant particulièrement impacté les lignes TET sur la période de mai à octobre 2022. A ce titre, des actions portant sur l'amélioration de la robustesse des TET ont été identifiées et vont être mis en place d'ici la fin de l'année 2023. Celles-ci devraient permettre d'une part de diminuer le nombre de retards causés par le matériel roulant, et d'autre part de diminuer l'ampleur de ces retards. Pour cela, il est prévu :

- un renforcement des compétences de dépannage des trains de la ligne Paris-Clermont, de par le recrutement d'un agent à Clermont-Ferrand chargé d'améliorer la réactivité de prise de décision en cas de panne sur la ligne, et de pouvoir être en capacité d'effectuer des dépannages ;
- l'ajout de locomotives supplémentaires, certaines pour pallier les pannes de locomotives en opérationnel, une autre lors de la période hivernale sur la ligne Paris - Limoges - Toulouse en particulier pour racler la caténaire avant le passage d'un train commercial. Cette locomotive racleuse supplémentaire permettra de garantir le respect du plan de transport sur cette ligne particulièrement soumise au phénomène climatique du givre, de par les territoires qu'elle traverse et la tension continue à 1500 volts de l'infrastructure ferroviaire qu'elle utilise.

Une hausse de la régularité est ainsi projetée pour 2024, en fonction d'hypothèses d'amélioration progressive de la régularité prises pour chaque ligne TET, avec des objectifs plus ambitieux sur les lignes Nantes-Bordeaux, Nantes-Lyon et Toulouse-Hendaye où le matériel roulant a été intégralement renouvelé en 2018 et 2019.

En cohérence avec la méthode retenue pour fixer la cible 2024, et en prenant en compte une poursuite croissante de la régularité sur les lignes TET, de par les actions mises en place, une cible de 81 % est fixée pour 2026, ainsi qu'une cible intermédiaire de 80 % pour 2025.

INDICATEUR

4.4 - Pourcentage de trains supprimés

(du point de vue de l'usager)

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Pourcentage de trains supprimés	%	1,8	1,9	1,6	1,6	1,6	1,6

Précisions méthodologiques

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

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

Source des données :

Les valeurs de l'indicateur pour les exercices 2021 et 2022 ont été établies à partir des données réelles transmises par SNCF Voyageurs.

La cible 2023 correspond à une prévision à dire d'expert en extrapolant les résultats des six premiers mois de l'année 2023 en fonction des tendances observées sur l'année 2022.

Les cibles 2024 à 2026 correspondent enfin à une prévision à dire d'expert en fonction d'hypothèses de diminution progressive de la part du nombre de trains supprimés, prise pour chaque ligne TET, avec des objectifs plus ambitieux sur les lignes d'aménagement du territoire où le matériel roulant a récemment été renouvelé.

JUSTIFICATION DES CIBLES

La cible de cet indicateur pour l'année 2024 est établie à 1,6 %, soit identique à celle fixée pour l'année 2023 et en baisse de 0,3 point par rapport au niveau constaté en 2022 (1,9 %).

Infrastructures et services de transports

Programme n° Objectifs et indicateurs de performance
203

Après plusieurs années marquées par la crise sanitaire liée à la Covid-19, ses impacts sur l'offre TET se réduisent bien qu'ils persistent, en particulier sur l'acheminement des pièces détachées nécessaire à la maintenance du matériel roulant, ainsi que sur la pénurie de personnel de conduite et d'agents de manœuvre. Il est pris par hypothèse que ces impacts seront nuls à partir de 2024.

Ensuite, l'épisode de givre a été de nouveau particulièrement important en début d'année 2023, engendrant un très grand nombre de suppressions entre Brive et Cahors sur la ligne Paris-Limoges-Toulouse, mais de façon moindre qu'en 2022. Comme expliqué dans le cadre de l'indicateur 4.3, il est prévu l'ajout d'une locomotive supplémentaire sur la ligne Paris - Limoges - Toulouse, pour racler le givre sur l'infrastructure ferroviaire lors de la prochaine période hivernale. Cette locomotive racleuse supplémentaire permettra de garantir le respect du plan de transport sur cette ligne particulièrement soumise au phénomène climatique du givre, de par les territoires qu'elle traverse et la tension continue à 1500 volts de l'infrastructure ferroviaire qu'elle utilise. Cela permettra de réduire le nombre de suppressions opérationnelles de ces trains en cas de givre à partir de 2024. Ensuite, comme expliqué dans le cadre de l'indicateur 4.3 également, l'ajout de locomotives de réserve permettra de pallier les pannes de locomotives, et donc d'éviter au maximum les suppressions du fait de pannes de matériel roulant.

Enfin, il est fait l'hypothèse d'une baisse nette du nombre de suppressions en 2024 par rapport à ce qui a été constaté en fin d'année 2022, marquée par deux déraillements de trains de fret, l'un au niveau d'Issoudun et l'autre au niveau de Carcassonne, ayant occasionné de nombreuses suppressions de trains.

Une baisse du pourcentage de trains supprimés est ainsi projetée pour 2024, en fonction d'hypothèses d'amélioration progressive prises pour chaque ligne TET, suivant les actions portant sur la robustesse de ces trains décrites et adaptées suivant les lignes, avec des objectifs plus ambitieux sur les lignes d'aménagement du territoire où le matériel roulant a été intégralement renouvelé en 2018 et 2019.

En cohérence avec la méthode retenue pour fixer la cible 2024, et en prenant en compte le maintien d'un taux de suppression ambitieux, mais forcément différent de zéro de par de nombreux éléments non maîtrisables (intempéries, malveillance, dérangements d'installations, etc), une cible de 1,6 % est fixée pour 2025 et 2026.

INDICATEUR

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

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Pourcentage de trains en grand retard (>30 minutes)	%	8,9	9,6	7,7	7,7	7,7	7,7

Précisions méthodologiques

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

Source des données :

Les valeurs de l'indicateur pour les exercices 2021 et 2022 ont été établies à partir des données réelles transmises par SNCF Voyageurs.

La cible 2022 correspond à une prévision à dire d'expert en extrapolant les résultats des cinq premiers mois de l'année 2023 en fonction des tendances observées sur l'année 2022.

Les cibles 2023 à 2026 correspondent enfin à une prévision à dire d'expert en fonction d'hypothèses de diminution progressive de la part du nombre de trains en grand retard, prise pour chaque ligne TET, avec des objectifs plus ambitieux sur les lignes d'aménagement du territoire où le matériel roulant a récemment été renouvelé.

JUSTIFICATION DES CIBLES

La cible de cet indicateur pour l'année 2024 est établie à 7,7 %, soit identique à celle fixée pour l'année 2023 et en baisse de 1,9 point par rapport au niveau constaté en 2022 (9,6 %).

Après plusieurs années marquées par la crise sanitaire liée à la Covid-19, ses impacts sur l'ampleur des retards des TET se réduisent bien qu'ils persistent. En particulier, le retard accumulé dans la maintenance du matériel roulant du fait de ces agents absents a engendré des pannes de locomotives lors de leur remise en service et donc des retards parfois conséquents, causés par des locomotives en panne notamment. Il est pris par hypothèse que ces impacts seront nuls à partir de 2024.

Ensuite, l'épisode de givre a été particulièrement important en 2022 et 2023 et a causé de nombreux grands retards, en particulier sur la ligne Paris-Limoges-Toulouse. Ces retards devraient se réduire, tant en nombre qu'en ampleur, de par la locomotive supplémentaire raclant l'infrastructure ferroviaire (cf. indicateurs 4.3 et 4.4). Les actions portant sur la qualité de service (cf. indicateurs 4.3 et 4.4), en particulier celles portant sur l'amélioration de la robustesse des TET, devraient également permettre de réduire l'ampleur des retards.

Une baisse du pourcentage de trains en grand retard est ainsi projetée pour 2024, en fonction d'hypothèses d'amélioration progressive prises pour chaque ligne TET, suivant les actions portant sur la robustesse de ces trains décrites et adaptées suivant les lignes, et avec des objectifs plus ambitieux sur les lignes d'aménagement du territoire où le matériel roulant a été intégralement renouvelé en 2018 et 2019.

En cohérence avec la méthode retenue pour fixer la cible 2024, et en prenant en compte le maintien d'un taux de grands retards ambitieux, mais forcément différent de zéro de par de nombreux éléments non-maîtrisables (intempéries, malveillance, dérangements d'installation, etc), une cible de 7,7 % est fixée pour 2025 et 2026.

OBJECTIF

5 - Contribuer à la compensation de la pénibilité des conditions de travail des conducteurs routiers, avec un objectif de développement de l'emploi

Le congé de fin d'activité (CFA) des conducteurs routiers est géré par deux organismes paritaires (employeurs/salariés) créés spécifiquement à cet effet : le FONGECFA pour le transport routier de marchandises, et l'AGECFA pour le transport routier de voyageurs.

L'accord sur le CFA du 28 mars 1997 modifié, pris dans le cadre de la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport routier (CCNTR), spécifie que toute cessation d'activité d'un salarié dans les conditions prévues par cet accord doit donner lieu, dans l'entreprise qui employait le bénéficiaire du CFA, à l'embauche d'un salarié cotisant au dispositif CFA, dans le cadre d'un contrat de travail à durée indéterminée à temps plein. L'accord du 2 avril 1998 instituant le congé de fin d'activité des conducteurs du transport routier de voyageurs prévoit également un dispositif de contrepartie en demandant cependant aux employeurs de privilégier le passage à temps complet des conducteurs à temps partiel puis, à défaut, l'embauche de jeunes de moins de 30 ans ou d'un chômeur.

Ces deux accords ont notamment été modifiés par un accord conclu entre les partenaires sociaux de la branche le 30 mai 2011 poursuivant deux objectifs dans le contexte de la réforme de 2010 portant progressivement l'âge légal de la retraite de 60 à 62 ans : d'une part permettre aux bénéficiaires du CFA au 1^{er} juillet 2011 de voir leur droit au CFA prolongé jusqu'à l'âge d'ouverture des droits à pension de retraite et d'autre part reporter, pour les conducteurs qui n'avaient pas atteint 55 ans le 1^{er} juillet 2011, de 55 à 57 ans l'âge d'entrée en CFA.

Infrastructures et services de transports

Programme n° Objectifs et indicateurs de performance
203

Un nouvel accord conclu le 16 juin 2023, étendu par arrêté du 16 août 2023 et entré en vigueur le 1^{er} septembre 2023, a de nouveau modifié les deux accords CFA afin d'adapter le dispositif au report progressif de l'âge légal de départ en retraite de 62 à 64 ans. Cet accord prévoit notamment, de manière analogue à l'accord du 30 mai 2011, le maintien en CFA des bénéficiaires au 1^{er} septembre 2023 jusqu'à leur nouvel âge légal de départ à la retraite ainsi que le relèvement progressif de 57 à 59 ans de l'âge minimal d'entrée en CFA. L'État s'est par ailleurs engagé à maintenir un haut niveau de contribution au dispositif, à hauteur d'un plafond de 160 millions d'euros annuels (148 M€ pour le FONGECFA et 12 M€ pour l'AGECFA), jusqu'à l'année 2030 incluse afin de garantir l'équilibre du dispositif notamment au regard des impacts de la réforme des retraites sur les conducteurs qui y sont déjà entrés.

Enfin, les partenaires sociaux se sont engagés, au travers du protocole d'accord du 19 avril 2017 sur les congés de fin d'activité, à ouvrir une négociation sur la modernisation des dispositifs. Ces négociations ont toutefois été différées, notamment en raison de la réforme des retraites. L'accord conclu le 16 juin 2023 prévoit dorénavant que les partenaires sociaux s'engagent à conclure un nouvel accord modernisant les dispositifs d'ici au 30 juin 2024. L'État s'est engagé à les accompagner à cette fin.

INDICATEUR

5.1 - Niveau des embauches de conducteurs en contrepartie des départs en CFA

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Départs en CFA sur la période (a)	Nb	2357	2389	2300	2300	2300	2300
Nombre de conducteurs embauchés au titre du CFA (b)	Nb	1406	1685	2 185	2 185	2 185	2 185
Nombre de jeunes conducteurs embauchés au titre du CFA (c)	Nb	412	446	547	547	547	547
Pourcentage de conducteurs embauchés par rapport au nombre de départs au titre du dispositif de CFA (ratio b/a)	%	59,7	70,5	95	95	95	95
Pourcentage de jeunes conducteurs embauchés par rapport au nombre total de conducteurs embauchés au titre du dispositif du CFA (ratio c/b)	%	29,3	26,5	25	25	25	25

Précisions méthodologiques

Source des données : FONGECFA, AGECEFA.

Mode de calcul : Cet indicateur rapporte le nombre de conducteurs embauchés au titre du CFA au nombre de départs en CFA et le nombre de jeunes de moins de trente ans embauchés au nombre de conducteurs embauchés.

JUSTIFICATION DES CIBLES

Cet indicateur relève du constat. En effet, les contreparties d'embauche ne constituent pas le but premier du dispositif de fin d'activité mais une disposition d'accompagnement. Les prévisions sont des estimations réalisées en fonction des valeurs passées de l'indicateur.

Les comportements des conducteurs routiers dépendent de phénomènes variables : salaires liés à une activité économique très cyclique, secteur d'activité dans lequel le recrutement est en tension, stratégies personnelles de fin de carrière, réformes successives... ce qui entraîne des variations parfois importantes du nombre de conducteurs embauchés par exercice.

Les pourcentages de contrepartie d'embauche étaient jugés stables jusqu'en 2025, selon les prévisions du gestionnaire du dispositif (Klésia). Ces prévisions se fondent sur la base d'une reproduction des comportements observés durant les dernières années réalisées.

Les résultats de l'indicateur étaient établis sur une prévision de 2 100 entrées dans le FONGECFA et 200 entrées dans l'AGECFA, avec une stabilité sur la période 2022 - 2025. Klésia, partant d'une hypothèse de couverture à hauteur de 95 % des départs par des embauches (et donc de 5 % de mise en œuvre de l'exception pour difficultés économiques), déduit un nombre prévisionnel de 2 185 conducteurs embauchés, par exercice, dont près d'un quart de conducteurs de moins de 30 ans. Toutefois, le report de l'âge légal de départ en retraite, et le nouvel accord CFA conclu en conséquence, devraient conduire à des modifications de comportements des conducteurs et à une diminution transitoire du nombre annuel d'entrées en CFA qui n'est pas aujourd'hui précisément connu, susceptibles de remettre en cause la validité des cibles indiquées.

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 Présentation des crédits et des dépenses fiscales

Présentation des crédits et des dépenses fiscales

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2023 ET 2024

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	LFI 2023 PLF 2024	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FdC et AdP attendus
01 – Routes - Développement		0 0	0 0	0 0	0 0	666 233 333 676 160 000
04 – Routes - Entretien		247 482 975 240 555 908	56 913 658 44 938 132	5 990 911 2 995 875	310 387 544 288 489 915	631 000 000 730 433 380
41 – Ferroviaire		0 0	0 0	2 708 374 508 2 965 235 840	2 708 374 508 2 965 235 840	515 000 000 1 769 590 848
42 – Voies navigables		253 673 883 253 294 855	0 0	0 1 879 024	253 673 883 255 173 879	1 400 000 10 106 220
43 – Ports		0 0	0 0	94 376 798 92 494 963	94 376 798 92 494 963	46 150 000 131 862 115
44 – Transports collectifs		0 0	0 0	372 700 000 336 155 345	372 700 000 336 155 345	218 400 000 634 457 582
45 – Transports combinés		0 0	0 0	132 109 111 135 905 743	132 109 111 135 905 743	76 000 000 195 863 188
47 – Fonctions support		46 929 076 57 420 592	0 0	0 0	46 929 076 57 420 592	1 850 000 1 850 000
50 – Transport routier		3 704 950 3 699 414	0 0	154 480 780 163 553 369	158 185 730 167 252 783	0 0
51 – Sécurité ferroviaire		0 0	0 0	0 0	0 0	45 000 000 45 000 000
52 – Transport aérien		4 850 000 5 317 659	3 562 000 2 350 000	55 696 396 43 712 431	64 108 396 51 380 090	0 0
Totaux		556 640 884 560 288 428	60 475 658 47 288 132	3 523 728 504 3 741 932 590	4 140 845 046 4 349 509 150	2 201 033 333 4 195 323 333

CRÉDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	LFI 2023 PLF 2024	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FdC et AdP attendus
01 – Routes - Développement		0 0	0 0	0 0	0 0	796 095 929 910 190 293
04 – Routes - Entretien		236 682 975 251 205 908	56 913 658 44 938 132	5 990 911 2 995 875	299 587 544 299 139 915	657 500 000 731 799 000
41 – Ferroviaire		0 0	0 0	2 704 924 508 2 966 385 840	2 704 924 508 2 966 385 840	638 881 833 1 494 978 583
42 – Voies navigables		253 673 883 253 294 855	0 0	0 1 879 024	253 673 883 255 173 879	1 800 000 10 106 220
43 – Ports		0 0	0 0	94 376 798 92 494 963	94 376 798 92 494 963	89 074 400 78 383 347
44 – Transports collectifs		0 0	0 0	606 524 236 365 979 581	606 524 236 365 979 581	443 406 667 673 922 533
45 – Transports combinés		0 0	0 0	136 109 111 135 905 743	136 109 111 135 905 743	70 500 000 107 392 395

Infrastructures et services de transports

Présentation des crédits et des dépenses fiscales

Programme n°
203

Action / Sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement		Titre 5 Dépenses d'investissement		Titre 6 Dépenses d'intervention		Total	FdC et AdP attendus
	LFI 2023 PLF 2024							
47 – Fonctions support	46 929 076	57 420 592	0	0	0	0	46 929 076	1 850 000
			0	0	0	0	57 420 592	1 850 000
50 – Transport routier	3 704 950	3 699 414	0	0	154 480 780	163 553 369	158 185 730	0
			0	0	0	0	167 252 783	0
51 – Sécurité ferroviaire	0	0	0	0	0	0	0	45 000 000
	0	0	0	0	0	0	0	45 000 000
52 – Transport aérien	4 850 000	5 317 659	11 747 000	16 295 042	55 718 396	25 106 431	72 315 396	0
							46 719 132	0
Totaux	545 840 884	570 938 428	68 660 658	61 233 174	3 758 124 740	3 754 300 826	4 372 626 282	2 744 108 829
							4 386 472 428	4 053 622 371

Infrastructures et services de transports

Programme n° Présentation des crédits et des dépenses fiscales
203

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE POUR 2023, 2024, 2025 ET 2026

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2023 PLF 2024 Prévision indicative 2025 Prévision indicative 2026			
3 - Dépenses de fonctionnement	556 640 884 560 288 428 579 919 047 569 988 975	21 850 000 24 850 000 24 850 000 32 850 000	545 840 884 570 938 428 595 440 936 611 171 225	28 150 000 31 350 000 28 150 000 30 516 667
5 - Dépenses d'investissement	60 475 658 47 288 132 48 944 949 48 106 854	1 278 633 333 1 393 699 600 1 389 689 591 1 412 724 309	68 660 658 61 233 174 63 861 069 65 548 143	1 423 744 254 1 620 195 513 1 576 161 385 1 571 516 281
6 - Dépenses d'intervention	3 523 728 504 3 741 932 590 3 873 037 300 3 806 718 493	900 550 000 2 776 773 733 2 568 391 508 2 240 266 074	3 758 124 740 3 754 300 826 3 915 421 153 4 018 858 288	1 292 214 575 2 402 076 858 2 328 012 437 2 017 443 895
Totaux	4 140 845 046 4 349 509 150 4 501 901 296 4 424 814 322	2 201 033 333 4 195 323 333 3 982 931 099 3 685 840 383	4 372 626 282 4 386 472 428 4 574 723 158 4 695 577 656	2 744 108 829 4 053 622 371 3 932 323 822 3 619 476 843

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE POUR 2023 ET 2024

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2023 PLF 2024			
3 – Dépenses de fonctionnement	556 640 884 560 288 428	21 850 000 24 850 000	545 840 884 570 938 428	28 150 000 31 350 000
31 – Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	275 767 001 278 835 708	21 850 000 24 850 000	264 967 001 289 485 708	28 150 000 31 350 000
32 – Subventions pour charges de service public	280 873 883 281 452 720		280 873 883 281 452 720	
5 – Dépenses d'investissement	60 475 658 47 288 132	1 278 633 333 1 393 699 600	68 660 658 61 233 174	1 423 744 254 1 620 195 513
51 – Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	60 475 658 47 288 132	1 278 633 333 1 393 699 600	68 660 658 61 233 174	1 423 744 254 1 620 195 513
6 – Dépenses d'intervention	3 523 728 504 3 741 932 590	900 550 000 2 776 773 733	3 758 124 740 3 754 300 826	1 292 214 575 2 402 076 858
62 – Transferts aux entreprises	3 008 556 813 3 520 686 633	900 550 000 2 776 773 733	3 242 953 049 3 533 054 869	1 286 862 900 2 399 676 858
63 – Transferts aux collectivités territoriales	360 240 911 57 242 588		360 240 911 57 242 588	5 351 675 2 400 000
64 – Transferts aux autres collectivités	154 930 780		154 930 780	

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2023 PLF 2024	164 003 369		164 003 369	
Totaux	4 140 845 046 4 349 509 150	2 201 033 333 4 195 323 333	4 372 626 282 4 386 472 428	2 744 108 829 4 053 622 371

Infrastructures et services de transports

Programme n° Présentation des crédits et des dépenses fiscales
203

ÉVALUATION DES DÉPENSES FISCALES

Avertissement

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

Les chiffrages présentés pour 2024 ont été réalisés sur la base des seules mesures votées avant le dépôt du projet de loi de finances pour 2024. L'impact des dispositions fiscales de ce dernier sur les recettes 2024 est, pour sa part, présenté dans les tomes I et II de l'annexe « Évaluation des Voies et Moyens ».

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

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

Le « Coût total des dépenses fiscales » constitue une somme de dépenses fiscales dont les niveaux de fiabilité peuvent ne pas être identiques (cf. caractéristique « Fiabilité » indiquée pour chaque dépense fiscale). Il ne prend pas en compte les dispositifs inférieurs à 0,5 million d'euros (« ε »).

Par ailleurs, afin d'assurer une comparabilité d'une année sur l'autre, lorsqu'une dépense fiscale est non chiffrable (« nc ») en 2024, le montant pris en compte dans le total 2024 correspond au dernier chiffrage connu (montant 2023 ou 2022); si aucun montant n'est connu, la valeur nulle est retenue dans le total. La portée du total s'avère toutefois limitée en raison des interactions éventuelles entre dépenses fiscales. Il n'est donc indiqué qu'à titre d'ordre de grandeur et ne saurait être considéré comme une véritable sommation des dépenses fiscales du programme.

■ DÉPENSES FISCALES PRINCIPALES SUR IMPÔTS D'ÉTAT (24)

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffrage 2022	Chiffrage 2023	Chiffrage 2024
800221	<p>Tarif réduit (remboursement) pour les gazoles utilisés comme carburant par les véhicules routiers de transport de marchandises d'au moins 7,5 tonnes</p> <p>Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons</p> <p><i>Bénéficiaires 2022 : 32811 Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 1999 - Dernière modification : 2019 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 312-48 et L. 312-53</i></p>	1 353	1 353	1 353
800222	<p>Tarif réduit (remboursement) pour les gazoles utilisés comme carburant des véhicules de transport public collectif de voyageurs</p> <p>Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons</p> <p><i>Bénéficiaires 2022 : 1558 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 impositions sur les biens et les services : L. 312-48 et L. 312-51</i></p>	175	175	175
800220	<p>Tarif réduit (remboursement) pour les carburants utilisés par les taxis</p> <p>Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons</p> <p><i>Bénéficiaires 2022 : 30348 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 impositions sur les biens et les services : L. 312-48 et L. 312-52</i></p>	67	67	67
800225	<p>Tarif réduit pour les gazoles utilisés pour le transport ferroviaire de personnes ou de marchandises sur le réseau ferré national</p> <p>Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons</p> <p><i>Bénéficiaires 2022 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2019 - Dernière modification : 2022 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 312-48 et L. 312-49</i></p>	-	-	60
800117	<p>Tarif réduit (nul) pour les produits énergétiques (hors gaz naturels et charbons) utilisés pour la navigation intérieure à des fins commerciales ou pour les besoins des autorités publiques</p> <p>Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons</p> <p><i>Bénéficiaires 2022 : (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 impositions sur les biens et les services : L. 312-48, L. 312-54</i></p>	52	52	52

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffre 2022	Chiffre 2023	Chiffre 2024
	et L. 312-55			
800119	Tarif réduit (nul) pour les produits énergétiques (hors gaz naturels et charbons) destinés aux moteurs d'aéronefs et de navires lorsqu'ils sont utilisés dans le cadre de la construction, du développement, de la mise au point, des essais ou de l'entretien des aéronefs et navires et de leurs moteurs Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons <i>Bénéficiaires 2022 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2017 - Dernière modification : 2023 - Dernière incidence budgétaire : 2026 - Fin du fait générateur : 2026 - code des impositions sur les biens et les services : L. 312-64 et L. 312-69</i>	20	20	20
800214	Tarif particulier pour le carburant ED95, carburant diesel comportant entre 90 % et 95 % d'éthanol Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons <i>Bénéficiaires 2022 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2016 - Dernière modification : 2016 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 312-79 et L. 312-80</i>	1	1	1
800224	Tarif réduit (remboursement) pour les gazoles utilisés dans les massifs montagneux pour le damage des pistes et le déneigement des voies ouvertes à la circulation publique Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons <i>Bénéficiaires 2022 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2019 - Dernière modification : 2022 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 312-60 et L. 312-63</i>	-	-	nc
800118	Tarif particulier (nul) pour divers gaz à usage combustible (gaz de houille, gaz à l'eau, gaz pauvres et gaz similaires) Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons <i>Bénéficiaires 2022 : (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 impositions sur les biens et les services : L. 312-79 et L. 312-85</i>	nc	nc	nc
930101	Exonération pour les véhicules utilisés pour certains services publics et missions d'intérêt général (la défense nationale, la protection civile, la lutte contre les incendies, les secours, le maintien de l'ordre et l'entretien des voies de circulation) Taxe annuelle sur les véhicules lourds de transport de marchandises <i>Bénéficiaires 2022 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 421-149 et L. 421-150</i>	nc	nc	nc
930102	Exonération pour les véhicules de collection Taxe annuelle sur les véhicules lourds de transport de marchandises <i>Bénéficiaires 2022 : (nombre non déterminé) Entreprises et ménages - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 421-147</i>	nc	nc	nc
930103	Exonération pour les véhicules utilisés pour les besoins des jeux et manèges forains, des cirques, des centres équestres et des activités agricoles ou forestières Taxe annuelle sur les véhicules lourds de transport de marchandises <i>Bénéficiaires 2022 : (nombre non déterminé) Entreprises et ménages - Création : 2020 - Dernière modification : 2023 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 421-152 à L. 421-155</i>	nc	nc	nc
940102	Exonération pour les véhicules dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité, l'hydrogène ou une combinaison des deux Taxe sur la masse en ordre de marche sur les véhicules de tourisme <i>Bénéficiaires 2022 : (nombre non déterminé) Entreprises et ménages - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 421-78</i>	nc	nc	nc
940103	Exonération pour les véhicules de tourisme pour les véhicules hybrides électriques présentant une autonomie en mode tout électrique supérieure à 50 km Taxe sur la masse en ordre de marche sur les véhicules de tourisme <i>Bénéficiaires 2022 : (nombre non déterminé) Entreprises et ménages - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 421-79</i>	nc	nc	nc
940203	Minoration du montant de la taxe de manière à ce que, cumulé avec le malus CO2, il n'excède pas le montant maximal dudit malus Taxe sur la masse en ordre de marche sur les véhicules de tourisme <i>Bénéficiaires 2022 : (nombre non déterminé) Entreprises et ménages - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des</i>	nc	nc	nc

Infrastructures et services de transports

Programme n° Présentation des crédits et des dépenses fiscales
203

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffre 2022	Chiffre 2023	Chiffre 2024
	<i>impositions sur les biens et les services : L. 421-74</i>			
970105	Réduction des émissions, ou de la puissance administrative, prises en compte dans le barème du malus à hauteur de 80 grammes par kilomètre, ou de 4 CV, pour les véhicules comportant au moins 8 places assises dont disposent les personnes morales Malus CO2 sur les véhicules de tourisme <i>Bénéficiaires 2022 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 421-66</i>	nc	nc	nc
970106	Plafonnement à 50 % du prix des véhicules Malus CO2 sur les véhicules de tourisme <i>Bénéficiaires 2022 : (nombre non déterminé) Entreprises et ménages - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 421-61</i>	nc	nc	-
230510	Exonération des plus-values de cession de bateaux affectés au transport fluvial de marchandises Dispositions communes à l'impôt sur le revenu (bénéfices industriels et commerciaux) et à l'impôt sur les sociétés <i>Bénéficiaires 2022 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Ordre de grandeur - Création : 2011 - Dernière modification : 2011 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 238 sexdecies</i>	ε	ε	ε
820204	Tarif réduit pour l'électricité consommée par les transports collectifs ferroviaires et routiers (train, métro, tramway, câble, autobus hybride rechargeable et électrique, trolleybus) Électricité <i>Bénéficiaires 2022 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Très bonne - Création : 2015 - Dernière modification : 2016 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 312-48, L. 312-50 et L. 312-51</i>	21	ε	0
820205	Tarif réduit pour l'électricité consommée par les exploitants d'aéroports électro-intensifs ouverts à la circulation aérienne publique (niveau d'électro-intensivité au moins égal à 0,5%) Électricité <i>Bénéficiaires 2022 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Très bonne - Création : 2018 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 312-48 et L. 312-59</i>	4	ε	0
820207	Tarif réduit pour l'électricité directement fournie, lors de leur stationnement à quai dans les ports, aux navires utilisés à des fins commerciales ou pour les besoins des autorités publiques Électricité <i>Bénéficiaires 2022 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données déclaratives fiscales - Fiabilité : Très bonne - Création : 2019 - Dernière modification : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 312-48 et L. 312-56</i>	ε	ε	0
940202	Réduction de la masse en ordre de marche, prise en compte dans le tarif de la taxe, à hauteur de 400 kg pour les véhicules comportant au moins huit places assises dont disposent les personnes morales Taxe sur la masse en ordre de marche sur les véhicules de tourisme <i>Bénéficiaires 2022 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Ordre de grandeur - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L.421-77</i>	ε	ε	ε
800209	Tarif réduit (remboursement) pour les gazoles utilisés pour les engins à l'arrêt équipant les véhicules de transport de marchandises et les véhicules à usages spéciaux (dépanneuses, camions-grues...) Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons <i>Bénéficiaires 2022 : (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 impositions sur les biens et les services : L. 312-35, al.3</i>	0	0	0
820209	Tarif réduit pour l'électricité fournie aux aéronefs lors de leur stationnement dans les aéroports ouverts à la circulation aérienne publique Électricité <i>Bénéficiaires 2022 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2021 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 266 quinquies C - 8-C-i</i>	-	0	0
Total		1 693	1 668	1 728

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

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière subsidiaire		Chiffre 2022	Chiffre 2023	Chiffre 2024
120113	<p>Exonération partielle de la prise en charge par l'employeur, une collectivité territoriale ou Pôle emploi, des frais de transport entre le domicile et le lieu de travail</p> <p>Traitements, salaires, pensions et rentes viagères</p> <p><i>Bénéficiaires 2022 : 4000000 Ménages - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 1948 - Dernière modification : 2022 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 81-19° ter</i></p>	155	170	nc
Total		155	170	170

Infrastructures et services de transports

Programme n° Justification au premier euro
203

Justification au premier euro

Éléments transversaux au programme

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 – Routes - Développement	0	0	0	0	0	0
04 – Routes - Entretien	0	288 489 915	288 489 915	0	299 139 915	299 139 915
41 – Ferroviaire	0	2 965 235 840	2 965 235 840	0	2 966 385 840	2 966 385 840
42 – Voies navigables	0	255 173 879	255 173 879	0	255 173 879	255 173 879
43 – Ports	0	92 494 963	92 494 963	0	92 494 963	92 494 963
44 – Transports collectifs	0	336 155 345	336 155 345	0	365 979 581	365 979 581
45 – Transports combinés	0	135 905 743	135 905 743	0	135 905 743	135 905 743
47 – Fonctions support	0	57 420 592	57 420 592	0	57 420 592	57 420 592
50 – Transport routier	0	167 252 783	167 252 783	0	167 252 783	167 252 783
51 – Sécurité ferroviaire	0	0	0	0	0	0
52 – Transport aérien	0	51 380 090	51 380 090	0	46 719 132	46 719 132
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF	0	0	0	0	0	0
Total	0	4 349 509 150	4 349 509 150	0	4 386 472 428	4 386 472 428

ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME

TRANSFERTS EN CRÉDITS

	Prog Source / Cible	T2 Hors Cas pensions	T2 CAS pensions	Total T2	AE Hors T2	CP Hors T2	Total AE	Total CP
Transferts entrants					+1 532 000	+1 532 000	+1 532 000	+1 532 000
Transfert P198 v P203 (CARCEPT)	198 ►				+1 532 000	+1 532 000	+1 532 000	+1 532 000
Transferts sortants					-2 784 900	-2 784 900	-2 784 900	-2 784 900
Transfert des capitaineries des ports décentralisés vers la DGAMPA - clause de revoyure	► 205				-284 900	-284 900	-284 900	-284 900
P203 v P217 Renforcement des moyens du SG pour amélioration qualité service rendu	► 217				-2 500 000	-2 500 000	-2 500 000	-2 500 000

1 252 900 € en AE/CP sont transférés hors du P203 dans le cadre du PLF 2024. Ce montant se décompose de la manière suivante :

* 1 532 000 € sont transférés du programme 198 (P198) « Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres » au programme 203 (P203) pour le financement du dispositif de la CARCEPT (Caisse Autonome de

Retraites Complémentaires et de Prévoyance du Transport) qui octroie un complément de pension aux salariés partis à la retraite avec un nombre insuffisant de trimestres pour bénéficier d'une pension complète du régime général ainsi que le remboursement des trimestres manquants aux salariés sortant d'un congé de fin d'activité ;

* 284 900 € sont transférés du P203 vers le programme 205 (P205) « Affaires maritimes » pour solder le transfert de compétence entre ces programmes sur les capitaineries. Ce montant correspond au financement des systèmes d'information et des mesures de formation métier ;

* 2 500 000 € sont transférés du P203 vers le programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables » pour le renforcement des moyens du Secrétariat général du ministère afin d'améliorer la qualité du service rendu.

Infrastructures et services de transportsProgramme n° Justification au premier euro
203**Dépenses pluriannuelles****CONTRATS DE PROJETS ÉTAT-RÉGION (CPER)****Génération 2015-2020**

Action / Opérateur	Rappel du montant contractualisé	Autorisations d'engagement réalisées en 2015-2020	Crédits de paiement réalisés au 31/12/2023	Crédits de paiement demandés pour 2024	CP sur engagements à couvrir après 2024
01 Routes - Développement	3 141 182 501		2 122 369 937	375 132 792	298 898 205
41 Ferroviaire	2 080 203 452		1 488 817 018	213 571 883	231 558 034
42 Voies navigables	2 064 056		1 704 352		359 704
43 Ports	444 000 892		317 557 684	61 327 400	56 987 713
44 Transports collectifs	2 344 885 000		1 579 948 693	332 277 500	629 141 063
Total	8 012 335 901	7 709 651 928	5 510 397 684	982 309 575	1 216 944 719

Génération 2021-2027

Action / Opérateur	Rappel du montant contractualisé	Autorisations d'engagement engagées au 31/12/2023	Crédits de paiement réalisés au 31/12/2023	Autorisations d'engagement demandées pour 2024	Crédits de paiement demandés pour 2024	CP sur engagements à couvrir après 2024
--------------------	----------------------------------	---	--	--	--	---

Total des crédits de paiement pour ce programme

Génération	CP demandés pour 2024	CP sur engagements à couvrir après 2024
Génération 2015-2020	982 309 575	1 216 944 719
Génération -	982 309 575	1 216 944 719

Exécution des CPER et CPIER 2015-2020 fin 2022

Le tableau CPER 2015-2020 ci-dessus prend en compte la prolongation jusqu'en 2022 du volet mobilité des CPER et CPIER 2015-2020.

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

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 8 012,3 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) disposait d'une enveloppe de près de 320 M€ (CPER et CPIER).

Ce tableau rappelle l'état des engagements (Autorisations d'Engagement) à fin 2022 affichant un taux d'avancement national de 96 % en moyenne.

Sont présentées également les estimations de CP (Crédits de Paiement) à couvrir sur les montants d'AE non payées fin 2022 qui correspondent aux prévisions de fonds de concours de l'AFITF.

Volet mobilité 2023-2027 des CPER 2021-2027

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

Par courrier du 5 juin 2023, la Première Ministre a adressé les mandats de négociation aux Préfets de région et coordonnateur des CPER, les négociations sont en cours.

Dans l'attente des contrats signés, 1,1 Md€ d'AE et 0,12 Md€ de CP (hors PITE Guyane) sont prévus au budget 2023 de l'AFITF pour couvrir les engagements de 2023, première année d'exécution des futurs CPER et année de prolongation des CCT.

CONTRAT DE CONVERGENCE ET DE TRANSFORMATION (CCT)

Contrat de convergence et de transformation 2019-2022

Action / Opérateur	Rappel du montant contractualisé	Consommation au 31/12/2023		Prévision 2024		2025 et après
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	CP sur engagements à couvrir
01 Routes - Développement	38 911 186	38 911 186	14 775 421	17 875 421	2 940 000	18 095 765
Mayotte	31 500 000	31 500 000	11 374 408	11 374 408	2 029 827	18 095 765
Guyane	7 411 186	7 411 186	3 401 013	6 501 013	910 173	
42 Voies navigables	550 099	550 099	430 100	430 100	119 999	
Guyane	550 099	550 099	430 100	430 100	119 999	
43 Ports	38 780 000	29 446 720	9 695 499	13 745 499	2 550 000	13 151 221
Guadeloupe	6 860 000	8 980 000	1 598 600	2 948 600	850 000	5 181 400
Martinique	13 010 000	7 500 000	807 071	2 157 071	850 000	4 492 929
Saint-Pierre-et-Miquelon	6 500 000	6 950 656	1 273 764	2 623 764	850 000	3 476 892
La Réunion	12 410 000	6 016 064	6 016 064	6 016 064		
52 Transport aérien	1 600 000	1 600 000	1 600 000	1 600 000		
Mayotte	1 600 000	1 600 000	1 600 000	1 600 000		
Total	79 841 285	70 508 005	26 501 020	33 651 020	5 609 999	31 246 986

Contrat de convergence et de transformation 2023

Action / Opérateur	Rappel du montant contractualisé au titre de 2023	Consommation au 31/12/2023	
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01 Routes - Développement	29 088 000	29 088 000	0
Mayotte	4 988 000	4 988 000	0
Guyane*	24 100 000	24 100 000	Hors P203
42 Voies navigables			
Guyane			

Infrastructures et services de transports

Programme n° Justification au premier euro
203

Contrat de convergence et de transformation 2023

Action / Opérateur	Rappel du montant contractualisé au titre de 2023	Consommation au 31/12/2023	
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
43 Ports	9 700 000	9 700 000	0
Guadeloupe	3 500 000	3 500 000	0
Martinique	3 300 000	3 300 000	0
Saint-Pierre-et-Miquelon	1 000 000	1 000 000	0
La Réunion	1 900 000	1 900 000	0
52 Transport aérien	1 212 000	1 212 000	0
Mayotte	1 212 000	1 212 000	0
Total	40 000 000	40 000 000	0

*Les 24,1 M€ prévus pour les opérations routières en Guyane sont indiqués à titre d'information (hors programme 203 - intégrés au programme des interventions territoriales de l'État (PITE) porté par le programme 162), les CP correspondants seront présentés dans le cadre du PAP de ce programme.

Par souci de cohérence avec les enveloppes de crédits contractualisés sur le volet mobilité des contrats de convergence et de transformation (CCT), ces deux tableaux sont insérés, l'un à fin 2022 et l'autre pour l'année 2023 suite à la signature d'avenants aux CCT. Pour le volet mobilité, les enveloppes 2023 pour un total de 40 M€ ne se cumulaient pas avec les crédits non engagés des enveloppes 2019-2022. Ces deux tableaux en marquent la distinction.

Pour rappel du contexte, la loi du 28 février 2017 de programmation relative à l'égalité réelle outre-mer (EROM) institue les plans et les contrats de convergence comme instruments de sa mise en œuvre. Les plans constituent des outils de planification à long terme sur 10 à 20 ans, les contrats de convergence et de transformation (CCT) étant les outils de contractualisation et de programmation. Ceux-ci se sont substitués à partir du 1^{er} janvier 2019 aux contrats État-région outre-mer (Guadeloupe, Martinique, Mayotte, La Réunion, Guyane) ainsi qu'aux contrats de développement (Saint-Pierre et Miquelon, Wallis et Futuna, Polynésie française). La Nouvelle-Calédonie qui a fait l'objet d'un référendum d'autodétermination le 12 décembre n'est pas concernée, à ce jour, par ce dispositif.

Sur le volet mobilité de ces CCT à échéance 2022, l'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^{er} janvier 2020, les opérations du CCT de la Guyane ont été transférées vers le PITE (programme des interventions territoriales de l'État) géré par le programme 162 diminuant ainsi le montant contractualisé.

Compte tenu de ce transfert et d'un avenant au CCT de Mayotte intervenu en fin d'année 2021, le montant total contractualisé s'élève fin 2022 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. Les estimations de CP (Crédits de Paiement) à couvrir sur les montants d'AE non payées fin 2022 correspondent aux prévisions de fonds de concours de l'AFITF.

GRANDS PROJETS TRANSVERSAUX

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.

Infrastructures et services de transports

Programme n° Justification au premier euro
203

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

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

Objectifs de performance assignés au partenaire privé

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

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

(en millions d'euros)

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

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

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

Par ailleurs est comptabilisé en 2022 le règlement de l'indemnité transactionnelle de 51,293 M€ versée par l'État afin de mettre fin au contentieux indemnitaire l'opposant à la SRL2 concernant les phases de conception et de construction de la L2. Un protocole transactionnel – établi après une phase de médiation fin 2021 / début 2022 et validé par le comité ministériel le 4 juillet 2022 – a été signé en septembre 2022 et homologué par le juge du TA de Paris par décision du 8 décembre 2022. D'autre part, la SRL2 a accepté le principe d'une contribution financière portant sur la mise en œuvre des aménagements d'accompagnement en appui des projets des collectivités locales riveraines pour un montant de 3 M€. Ce montant a été pris en compte dans le calcul de l'indemnité et doit être réparti à partir de 2023 par l'État vers les collectivités concernées.

La redevance pour l'année 2024 est évaluée à environ 29 M€ de CP.

A noter que la rocade L2 à Marseille fait partie du réseau décentralisable au sens de la loi 3DS mais que le département des Bouches-du-Rhône n'a pas souhaité qu'une telle décentralisation soit mise en œuvre.

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^{er} juillet 2015. Un recours en appel et une demande de sursis à exécution ont été déposés par le ministère le 6 janvier 2015.

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

En application de la loi n° 2019-816 du 2 août 2019 relative aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace (CEA), ci-après loi « Alsace », qui transfère à cette dernière les routes et autoroutes non concédées dans les départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin à compter du 1^{er} janvier 2021, le CEI de Felling, situé

Infrastructures et services de transports

Programme n° Justification au premier euro
203

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 Fellingring. 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 Fellingring. Si celle-ci est supérieure au droit à compensation de la CEA pour ce CEI, il émettra un titre de perception à l'encontre de la CEA.

Objectifs de performance assignés au partenaire privé

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

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

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

(en millions d'euros)

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

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

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

La redevance pour 2023 est évaluée à environ 26 M€ de CP TTC pour 2023 et pour 2024.

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2023

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2022 (RAP 2022)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2022 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2022	AE (LFI + LFR + Décret d'avance) 2023 + Reports 2022 vers 2023 + Prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance) 2023 + Reports 2022 vers 2023 + Prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2023
7 066 500 228	0	9 371 812 938	8 291 844 497	8 146 468 668

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2024	CP 2025	CP 2026	CP au-delà de 2026
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2023	CP demandés sur AE antérieures à 2024 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2025 sur AE antérieures à 2024	Estimation des CP 2026 sur AE antérieures à 2024	Estimation des CP au-delà de 2026 sur AE antérieures à 2024
8 146 468 668	100 678 659 2 228 288 351	1 500 000 000	1 500 000 000	2 817 501 658
AE nouvelles pour 2024 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2024 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2025 sur AE nouvelles en 2024	Estimation des CP 2026 sur AE nouvelles en 2024	Estimation des CP au-delà de 2026 sur AE nouvelles en 2024
4 349 509 150 4 195 323 333	4 285 793 769 1 825 334 020	700 000 000	700 000 000	1 033 704 694
Totaux	8 440 094 799	2 200 000 000	2 200 000 000	3 851 206 352

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2024

CP 2024 demandés sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP 2025 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP 2026 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP au-delà de 2026 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024
71,52 %	8,19 %	8,19 %	12,10 %

Le montant des restes à payer du programme 203 est évalué à ce stade à environ 8,1 Md€ fin 2023. Il s'agit d'un calcul théorique sur l'ensemble des ressources à date dans l'hypothèse d'une consommation de ces ressources dans l'année.

En 2022, l'engagement d'une convention décennale sur le déficit d'exploitation des TET avec SNCF Voyageurs à hauteur d'1,7 Md€ a augmenté de façon importante les restes à payer du programme. Les paiements sur cette convention sont prévus jusqu'en 2031.

Ce montant prévisionnel de 8,1 Md€ semble important en valeur (il représente plus de 95 % des crédits annuels prévus en PLF du P203 y compris fonds de concours) mais il correspond à la nature d'une partie des opérations du programme 203 qui finance un nombre important d'opérations d'investissement dans les infrastructures dont les paiements s'échelonnent sur plusieurs exercices. Les paiements prévus sur 10 ans de la convention sur le déficit d'exploitation des TET contribuent à allonger la durée des décaissements sur le programme.

Infrastructures et services de transportsProgramme n° Justification au premier euro
203**Justification par action****ACTION****01 - Routes - Développement**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	0	0	676 160 000
Crédits de paiement	0	0	0	910 190 293

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

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

Les montants indiqués ci-dessous n'ont qu'un caractère indicatif, le budget initial de l'AFITF pour 2024 n'ayant pas encore été voté.

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

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

Le développement des infrastructures routières nationales sur le réseau non concédé s'effectue principalement au travers de l'exécution des volets routiers des prochains contrats de plan État - région (CPER) 2023-2027, des programmes spécifiques et des contrats de convergence et de transformation outre mer (CCT), en cours de préparation et cofinancés par les collectivités territoriales. Ils concernent des opérations localisées à l'échelle des territoires (déviation d'agglomération ou de villages, augmentation de capacité sur des sections limitées, etc.). La modernisation du réseau routier national devrait quant à elle faire l'objet d'un programme de financement hors CPER, dont les opérations auront également vocation à être cofinancées.

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

L'action 01 n'est pas financée par des crédits loi de finances, mais est financée exclusivement par voie de fonds de concours.

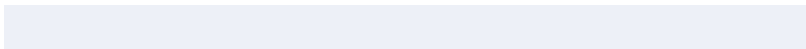
FONDS DE CONCOURS

Il est précisé que les montants de fonds de concours attendus de l'AFITF constituent une estimation, le budget initial 2024 de l'établissement n'étant pas élaboré à la date de rédaction du présent projet annuel de performances.

L'AFITF devrait contribuer en 2024 à hauteur de 426 M€ en AE et à 610 M€ en CP à la modernisation et au développement des infrastructures routières.

Les participations versées par les collectivités territoriales à l'État, au titre des opérations cofinancées, sont évaluées à 250 M€ en AE et 300 M€ en CP ; soit un total attendu de financement par voie de fonds de concours de 676 M€ en AE et 910 M€ en CP.

Ces crédits permettront avant tout de poursuivre le financement des opérations engagées en travaux lors des CPER et CCT 2015-2020 et prolongés jusqu'en 2022. Ils permettront également de financer les premières opérations de la prochaine génération du volet mobilité des CPER (2023-2027), des premières opérations de programme de modernisation du réseau routier national non concédé et de continuer à financer l'amélioration de la liaison entre Lyon et Saint-Étienne.



Infrastructures et services de transports

Programme n° Justification au premier euro
203

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

<u>Année de mise en service</u>	<u>Opérations</u>	<u>Estimation de l'avant-projet détaillé ou de la déclaration d'utilité publique (DUP) en M€ valeur fév. 2014</u>	<u>Coût final (réel ou prévisionnel) en M€ valeur fév. 2014</u>	<u>Évolution</u>
2022 (réalisation)	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 %
	Total opérations routières	254,2	279,3	+9,87 %
2023 (prévisions actualisées)	RN 122 - Déviation de Sansac de Marmiesse	49,2	63,97	+30,02 %
	A104 - Contournement Est de Roissy	224	231,2	+3,21 %
	Aménagement du système d'échangeurs Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) phase 1	107,3	107,3	+0,00 %
	Sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen	27,4	27	-1,46 %
	Total opérations routières	460,1	546,4	+18,75 %
2024 (prévisions)	RN164 - Mise à 2x2 voies de la section de Merdrignac section Est	30,2	35,1	+16,23 %
	RN164 - Déviation de Rostrenen phase 2	45,1	40,3	-10,64 %
	RN141 - Mise à 2x2 voies entre Roumazières et Exideuil	110,6	124,7	+12,7 %

Principales mises en service prévues en 2023 :

<u>Voie</u>	<u>Libellé opération</u>	<u>Longueur (Km)</u>	<u>Estimation de l'avant-projet détaillé ou de la déclaration d'utilité publique (DUP) en M€ valeur fév. 2014</u>	<u>Coût final (réel ou prévisionnel) en M€ valeur fév. 2014</u>
RN122	Déviations de Sansac de Marmiesse	13	49,2	63,97
A104	Contournement Est de Roissy	16	224	231,2
A86	Aménagement du système d'échangeurs Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) phase 1		107,3	107,3
RN814	Sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen	3,5	27,4	27
RN102	Liaison A75-Brioude	10	59,3	73,8

Principales opérations susceptibles d'être mises en service en 2024 :

<u>Voie</u>	<u>Libellé de l'opération</u>
RN164	RN164-Mise à 2x2 voies de la section de Merdrignac section Est
RN164	Déviations de Rostrenen phase 2

Voie	Libellé de l'opération
RN141	Mise à 2x2 voies entre Roumazières et Exideuil

Principales opérations en cours de travaux ou susceptibles d'être lancées en 2024 :

Les opérations routières qui seront inscrites à la future contractualisation Mobilités 2023-2027 n'étant pas connues, la liste des opérations susceptibles d'être financées en 2024 est indicative et s'appuie essentiellement sur l'analyse de celles déjà engagées en travaux principaux fin 2022 dont la poursuite des travaux, en continuité, constitue une première priorité. Sous cette réserve, peuvent être identifiées les principales opérations suivantes :

Voie	Opération
A480	Aménagement de l'échangeur du Rondeau
RN102	Contournement Nord du Teil
RN85	Aménagement de la desserte de Digne-les-Bains
RN2	Contournement d'Avesnes
RN10	RN10-Requalification entre Trappes et Essart
RN164	Mise à 2x2 voies de la section de Merdrignac section Ouest
RN2	Aménagement de la section Balata Progt
RN164	Déviations de Rostrenen phase 3
RN135	Déviations de Velaines
RN13	Déviations Sud Ouest d'Évreux
RN1338	Aménagement des accès définitif au pont Flaubert en rive gauche
RN7	Déviations de Livron-Loriol
RN1	Pont du Larivot
RN7	Mise en 2x2 voies entre Saint-Pierre-le-Moutier et l'Allier
RN85	Rocade de Gap – section centrale

ACTION (6,6 %)

04 - Routes - Entretien

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	288 489 915	288 489 915	730 433 380
Crédits de paiement	0	299 139 915	299 139 915	731 799 000

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

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

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

Infrastructures et services de transports

Programme	n°	Justification au premier euro
203		

consolidation des services à l'utilisateur 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.

Par ailleurs, le réseau routier national non concédé contribue à la décarbonation des transports en poursuivant le programme de mise en place d'installations de recharge pour véhicules électriques sur les aires de service (financé par le programme 174 : Énergie climat et après-mines), lancé par le plan de relance et en organisant la mutation du parc de véhicules utilisés pour les interventions en régie.

Enfin, l'année 2024 sera marquée par :

- La mise en œuvre des transferts du réseau routier national non concédé prévus en application de la loi n° 2022217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale.
- La mise en œuvre de travaux spécifiques pour certains itinéraires routiers dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.

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

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

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

La préservation du patrimoine

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

La sécurité des usagers et le respect des réglementations

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

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

La viabilité

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

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

La réponse aux attentes des usagers

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

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

Les moyens nécessaires

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

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

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

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

Infrastructures et services de transportsProgramme n° Justification au premier euro
203

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	240 555 908	251 205 908
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	240 555 908	251 205 908
Dépenses d'investissement	44 938 132	44 938 132
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	44 938 132	44 938 132
Dépenses d'intervention	2 995 875	2 995 875
Transferts aux collectivités territoriales	2 995 875	2 995 875
Total	288 489 915	299 139 915

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

Les crédits prévus dans le cadre du projet de loi de finances (sous-action 04-02) représentent au total 288,5 M€ d'AE et 299,1 M€ de CP.

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

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

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

1) Préservation du patrimoineEntretien du patrimoine (chaussées, ouvrages d'art, équipements)*Chaussées :*

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

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

Ouvrages d'art : ce poste comprend notamment la maintenance, l'inspection, le nettoyage, les réparations et les dépenses de fonctionnement des ouvrages. Les travaux entrepris ces dernières années ont permis de stabiliser le taux d'ouvrages dont la structure est gravement altérée (ouvrages classés 3U), et de diminuer le

taux des ouvrages en bon état apparent mais dont les désordres qui les affectent peuvent évoluer à court terme vers des pathologies structurelles (ouvrages classés 2E) nécessitant un entretien spécialisé urgent. La dotation prévue vise à réduire le nombre d'ouvrages classés 3 et 3U, tout en poursuivant les efforts sur les ouvrages classés 2E afin de prévenir leur dégradation.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3) Moyens nécessaires aux services

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

Infrastructures et services de transports

Programme	n°	Justification au premier euro
203		

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

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

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

FONDS DE CONCOURS

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

Les crédits budgétaires de la loi de finances sont complétés par des fonds de concours (sous-action 04-01) apportés par l'AFITF et les collectivités locales.

L'AFITF devrait contribuer en 2024 à hauteur de 700,4 M€ en AE et 701,8 M€ en CP aux programmes d'investissement :

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

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

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

Entretien et réhabilitation du patrimoine :

- N10 entre Poitiers et Bordeaux - Nouvelle Aquitaine
- A20, Réparation d'ouvrages et Traitement de falaises et talus - Centre-Val de Loire
- RN4 en Seine-et-Marne - Île-de-France
- Francilienne RN104 - Île-de-France
- Travaux de requalification et préventif sur les autoroutes A1 et A3 - Île-de-France
- N106 - Occitanie
- A75 Nord et Sud - Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie
- Régénération du viaduc de Caronte à Martigues - PACA
- A16 - Nord
- A21 - Nord
- RN2 - Nord

- A28 – Normandie
- RN13 Caen-Cherbourg – Normandie
- RN12 – Normandie et Île-de-France
- RN20 en Occitanie
- Remplacement de Buses métalliques en Guyane
- Traitement des talus et des ouvrages hydrauliques à Mayotte
- N2 – Guyane
- N3 – Mayotte
- A630 pont d'Aquitaine – Nouvelle Aquitaine
- Viaduc de Belleville – Grand Est
- N102 – Pont sur le canal CNR– Auvergne-Rhône-Alpes
- N88 – Passage inférieur de l'Écharpe – Auvergne-Rhône-Alpes
- A31 -- Viaduc d'Autreville – Grand Est – Île-de-France
- Renforcement du Viaduc d'Arcueil – Île-de-France
- A84 – Requalification des chaussées – Normandie
- N814 – Viaduc de Calix – Normandie
- N21, Dordogne et le Lot-et-Garonne – Occitanie

Mise en sécurité des tunnels :

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

Dans le cadre du programme de régénération des ouvrages d'art via les crédits du plan de Relance, les opérations suivantes pourront consommer quelques CP en 2024 : • Réparation du viaduc du Riou Bourdon RN94 – région Provence-Alpes-Côte d'Azur (travaux qui se poursuivent au-delà de 2023) • Réparation du viaduc d'Autreville Phase 1 (A31) – région Grand Est • Réparation de l'OA111 sur le tronçon commun A86-A3 – région Île-de-France • Réparation des murs en terre armée sur A126 – région Île-de-France • Réparation du pont Puig – région Occitanie • Réparation du viaduc de la Somme A28 – région Normandie • Réparation du pont de Kourou – RN1 – région Guyane

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

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

Gestion de trafic et équipements dynamiques :

Les investissements ont vocation à optimiser les conditions de circulation, à améliorer l'information des usagers, à réguler les accès ou/et les vitesses pour limiter la congestion, à poursuivre la réalisation de voies réservées à certaines catégories d'usagers. Les principales opérations prévues en 2024 pourront concerner :

- la modernisation des réseaux et des équipements de gestion de trafic;

Infrastructures et services de transports

Programme n° Justification au premier euro
203

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

Aires de service et de repos :

Les travaux sur les aires suivantes se poursuivront en 2024 :

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

ACTION (68,2 %)

41 - Ferroviaire

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	2 965 235 840	2 965 235 840	1 769 590 848
Crédits de paiement	0	2 966 385 840	2 966 385 840	1 494 978 583

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

Cet équilibre entre performance financière et qualité de l'infrastructure ferroviaire se traduit dans les contrats de performance signés respectivement les 6 et 27 avril 2022 entre l'État et SNCF Réseau puis SNCF Gares & Connexions. Ces derniers consacrent en effet des niveaux d'investissements historiquement hauts - avec un montant proche de 2,9 Mds € par an consacrés à la régénération ferroviaire et plus d'1 Md € par an d'investissements dans les gares - tout en établissant une trajectoire ambitieuse d'amélioration de la performance financière du gestionnaire d'infrastructure, respectant les grands principes édictés lors de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire.

100 millions d'euros ont d'ores et déjà été engagés en 2023 par l'AFITF pour accroître l'effort de régénération du réseau ferroviaire. Par ailleurs, le 24 février, à la suite de la remise du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, la Première ministre a annoncé que l'État souhaitait s'engager aux côtés de la SNCF, de l'Union européenne et des collectivités locales pour réussir une nouvelle donne ferroviaire de l'ordre de 100 milliards d'euros, d'ici 2040. Ces moyens exceptionnels permettront en premier lieu de mettre un terme au vieillissement du réseau et de le moderniser. Ainsi, ce montant se traduira notamment par un effort important sur les investissements dans le réseau existant qui atteindront d'ici la fin du quinquennat un

milliard d'euros supplémentaires par an pour sa régénération et 500 millions d'euros supplémentaires par an pour sa modernisation.

De plus, les investissements dans le développement du réseau permettront à la fois de poursuivre les projets de lignes nouvelles déjà engagées et de déployer des services express régionaux métropolitains (SERM).

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

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

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

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

En particulier, l'État poursuivra ses investissements sur les lignes de desserte fine du territoire et accompagnera les régions pour en assurer la pérennité au travers des Contrats de plan État-Région. Les protocoles signés avec les Régions permettront également de recourir pour certaines lignes à de nouvelles modalités de gestion introduites par la loi d'orientation des mobilités et sont déjà en cours de mise en œuvre dans certaines régions, comme Grand Est et Occitanie.

La résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires et les transports du quotidien restent des enjeux importants afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains. Dans cette perspective, le Gouvernement soutient une proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains (SERM). Celle-ci prévoit que des projets de SERM soient labellisés par arrêté du ministre des transports sur proposition des collectivités concernées. Cette labellisation rend notamment possible l'intervention de la SGP sur le projet de SERM, en particulier pour la construction d'infrastructures ferroviaires nouvelles et en complément de l'intervention de SNCF Réseau.

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

Développement du réseau ferré national et européen

La programmation des infrastructures pour 2019-2023 est partie intégrante de la loi d'orientation des mobilités, publiée au Journal Officiel le 26 décembre 2019, qui donne la priorité aux transports du quotidien. Cinq programmes d'investissement prioritaires sont ainsi définis, notamment l'entretien des réseaux existants et la désaturation des grands nœuds ferroviaires. En 2023, une nouvelle trajectoire des investissements dans les infrastructures est prévue par le Gouvernement pour la période 2023-2027.

Infrastructures et services de transports

Programme n° Justification au premier euro
203

S'agissant des grands projets, le Gouvernement s'inscrit dans une approche reposant sur une réalisation phasée des projets commençant en priorité par les opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien, notamment par le biais du projet EOLE, mais également avec la ligne nouvelle Provence - Côte d'Azur, la ligne nouvelle Paris-Normandie, la liaison ferroviaire Roissy-Picardie, les LGV Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO) et Ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) ainsi que des projets d'intérêt européen comme le Lyon-Turin. Les opérations qui concernent les lignes nouvelles de LGV sont généralement financées directement par l'AFITF au bénéficiaire en phase travaux.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	2 965 235 840	2 966 385 840
Transferts aux entreprises	2 965 235 840	2 966 385 840
Total	2 965 235 840	2 966 385 840

DÉPENSES D'INTERVENTION**Concours à SNCF-Réseau pour la gestion de l'infrastructure (sous-actions 41-02, 41-03 et 41-05)**

Au total, 2,94 Md€ en AE et en CP sont prévus en 2024 pour ces concours.

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

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

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

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

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

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

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

Les concours de l'État à destination du gestionnaire d'infrastructure se répartissent ainsi pour 2024 :

- 2 113,1 M€ (TTC) pour le paiement par l'État, à la place des régions, de la redevance d'accès facturée par SNCF Réseau pour l'utilisation, par les TER, du réseau ferré national hors Île-de-France ;
- 600,1 M€ (TTC) pour le paiement, par l'État, de la redevance d'accès facturée par SNCF Réseau pour l'utilisation par les trains d'équilibre du territoire (TET) du réseau ferré national hors Île-de-France (trains nationaux classiques de voyageurs dits « Intercités ») ;
- 229 M€ (TTC) pour le financement de la compensation fret visant à couvrir la différence entre le coût imputable à la circulation de trains de fret et les montants des redevances facturées par le gestionnaire d'infrastructure aux opérateurs afin de s'assurer de la couverture du coût marginal du fret pour SNCF Réseau conformément au cadre européen. Ce montant inclut une aide exceptionnelle de 65 M€ issue de l'enveloppe d'aide complémentaire à l'exploitation du fret ferroviaire pour l'année 2024.

Services ferroviaires (sous-action 41-07)

Les crédits de l'action 41 permettent également de financer la part française de l'exploitation et de la maintenance de la ligne à grande vitesse franco-espagnole. Depuis fin 2016, date de la déchéance du concessionnaire TP Ferro, l'exploitation et la maintenance de la section internationale de la ligne ferroviaire entre Perpignan et Figueras sont confiées à Linea Figueras Perpignan (LFP), filiale de SNCF Réseau et de Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

1,15 M€ de CP sont prévus à ce stade en 2024 pour couvrir le déficit d'exploitation de la ligne.

En 2024, il est également prévu de financer sur la sous-action 41-07 la compensation de l'exploitant du Charles-de-Gaulle express (23 M€ AE/CP). Cette compensation est liée au report de la date contractuelle de mise à disposition de l'infrastructure, de fin 2025 à début 2027. Ce report est une conséquence de l'application du contrat de concession de l'infrastructure s'agissant du traitement de l'annulation de l'autorisation environnementale du projet par le tribunal administratif de Montreuil en novembre 2020.

FONDS DE CONCOURS

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

Infrastructures ferroviaires (sous-action 41-01)

La prévision de fonds de concours 2024, hors SNCF Réseau, venant abonder les moyens de l'action « Ferroviaire » pour les dépenses d'infrastructures s'élève à respectivement à 672,6 M€ en AE et 398 M€ en CP pour 2024. Ces fonds de concours proviennent de l'AFITF.

Les opérations principalement financées concernent la part de l'État au financement des contrats de plan État-régions 2015-2020 pour le volet ferroviaire (254 M€ de CP). Le reste des crédits sera notamment consacrée à financer la lutte contre le bruit ferroviaire, les mesures d'accessibilité dans les gares pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et le réseau capillaires Fret.

Infrastructures et services de transports

Programme	n°	Justification au premier euro
203		

Les principales opérations qui pourraient être financées sur l'enveloppe CPER en 2024 sont les suivantes :

Grand Est : SERM (Service Express Régional Métropolitain) de Strasbourg ; amélioration de la ligne Metz-Thionville-Luxembourg ; électrification de la ligne Paris-Troyes (phase 2) ; remise à niveau de diverses petites lignes ferroviaires ; études de réouverture de la ligne Colmar - Fribourg ;

Nouvelle Aquitaine : SERM de Bordeaux ; régénération de la ligne Poitiers-Limoges (2^e phase) ; régénération de diverses petites lignes ferroviaires ;

Auvergne - Rhône-Alpes : étoile ferroviaire de Lyon ; étoile ferroviaire de Grenoble ; modernisation de la ligne Lyon - Saint-Étienne (alternatives à A45) ; mise en œuvre du schéma directeur de la ligne Paris - Clermont-Ferrand ; régénération de diverses petites lignes ;

Bourgogne - Franche-Comté : régénération de diverses petites lignes ferroviaires ;

Bretagne : SERM de Rennes ; études préliminaires du projet LNOBPL

Centre Val de Loire : traitement du nœud ferroviaire d'Orléans ; modernisation des installations fixes de traction électrique sur la ligne Paris-Chartres ;

Île-de-France : électrification de la ligne Paris-Troyes (phase 2) ; études du projet de gare TGV d'Orly - Pont-de-Rungis ;

Occitanie : SERM de Toulouse ; complexe ferroviaire de Matabiau ; études et acquisitions foncières du projet LNMP ; régénération de diverses petites lignes ferroviaires ;

Hauts-de-France : SERM de Lille - modernisation de la voie mère du port de Calais ; régénération de diverses petites lignes ferroviaires ;

Normandie : SERM de Rouen ; tranchée couverte de Rouen ; régénération de diverses petites lignes ferroviaires ;

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

Pays-de-la-Loire : SERM de Nantes ; mise en œuvre du schéma directeur de l'axe Nantes-Angers-Sablé ; études du projet LNOBPL ; études du projet de gare TGV d'Orly - Pont-de-Rungis ;

Régénération ferroviaire (sous-action 41-06)

La réforme ferroviaire menée par le Gouvernement confirme le reversement à SNCF Réseau, par le biais d'un fonds de concours transitant par le programme 203 (sous-action 41-06), des dividendes que l'État a renoncé à percevoir de la part du Groupe SNCF. Cette dotation vise à financer la régénération du réseau ferroviaire. Le montant prévisionnel 2024 de ce fonds de concours, selon la trajectoire définie dans le contrat de performance, est de 925 M€ en AE et CP. Un fonds de concours de 172 M€ issu du produit de cessions du groupe SNCF est également prévu au bénéfice de SNCF Réseau. Soit un total de 1 097 M€ pour la sous-action 41-06.

ACTION (5,9 %)**42 - Voies navigables**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	255 173 879	255 173 879	10 106 220
Crédits de paiement	0	255 173 879	255 173 879	10 106 220

Dans le domaine fluvial, le contrat d'objectifs et de performance (COP) entre l'État et VNF signé le 30 avril 2021 par le ministre chargé des transports pour la période 2020-2029 traduit les objectifs de la loi d'orientation des mobilités en matière de régénération et de modernisation du réseau géré par VNF, renforcés par le plan de relance de l'économie à hauteur de 175 M€ en 2022 et en 2023. Le contrat intègre une trajectoire d'investissements en régénération et modernisation (127 M€ prévus en 2024), avec un soutien fort de l'AFITF, permettant d'améliorer la sécurité hydraulique du réseau, la fiabilité de la navigation et la compétitivité du mode fluvial en priorité sur le réseau à grand gabarit.

Les premiers résultats tangibles ont été mesurés dans le cadre de la clause dite « de revoyure » triennale du COP. Ils témoignent tant de la mobilisation de l'opérateur que de la pertinence des engagements pris notamment au regard du contexte de stress hydraulique persistant et de la nécessité d'opérer une transition écologique du transport. Ainsi :

- le niveau d'investissement a doublé depuis 2020 avec jusque 330 M€ réalisés en 2022 pour la régénération et la modernisation ;
- outre la modernisation de ses infrastructures et de la gestion de la voie d'eau, VNF a aussi renforcé sa gestion hydraulique fine et respectueuse des écosystèmes afin d'en garantir les différents usages dans un contexte de changement climatique avec des travaux de mise en conformité de ses ouvrages, notamment des barrages réservoirs ;
- l'opérateur s'est résolument engagé pour fédérer et accompagner les acteurs autour de la promotion du report modal du transport (avec des événements comme « Riverdating » pour le fret, ou « Sloww » pour le tourisme) et l'aide au verdissement des flottes (aides du PARM, du PAMI, de Remove, démarche « Vert le fluvial »). Des opérations emblématiques viennent offrir une exposition forte et conforter la stratégie des entreprises qui s'engagent ou souhaitent s'engager dans la démarche (chantiers de Notre-Dame, du village des Athlètes, service innovant fluvial-vélo à Strasbourg...).
- enfin, VNF contribue activement en lien avec les acteurs de terrain à la valorisation du domaine public fluvial dans le cadre de l'aménagement du territoire. Il s'est engagé dans des partenariats avec plusieurs collectivités permettant de rouvrir à la navigation un canal, lancer une démarche autour de canaux à faibles trafics, ou de concevoir une marque (canal du Midi).

Au titre de la révision, VNF confirme en outre les engagements déjà pris pour moderniser sa gestion, en particulier s'agissant de la maîtrise de ses effectifs qui s'ajuste au rythme de déploiement de la téléconduite et de la rationalisation de ses implantations pour assurer sa maintenance.

Au vu des résultats encourageants obtenus, les financements prévus au COP, en particulier provenant de l'AFIT-France, sont susceptibles d'évolution dans la continuité des travaux du COI présentés en février 2023 et dans le cadre de la revoyure en cours pour une conclusion prévue au dernier quadrimestre 2023.

Des conventions particulières entre l'AFITF et VNF permettent également d'interconnecter le canal Seine Nord Europe dont les travaux de construction ont débuté cette année, avec les bassins navigables du Nord de la France et de la Seine, afin de garantir une pleine exploitation de ce nouveau lien fluvial d'ici 2030.

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

Infrastructures et services de transports

Programme 203	n°	Justification au premier euro
------------------	----	-------------------------------

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

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	253 294 855	253 294 855
Subventions pour charges de service public	253 294 855	253 294 855
Dépenses d'investissement		
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		
Dépenses d'intervention	1 879 024	1 879 024
Transferts aux entreprises	1 879 024	1 879 024
Total	255 173 879	255 173 879

Subvention à Voies navigables de France (VNF) (sous-action 42-02)

Un montant de 253,3 M€ en AE et en CP, est prévu pour la subvention pour charges de service public (SCSP) au profit de l'établissement public Voies navigables de France (VNF) au titre du PLF 2024, présentée dans la partie « Opérateurs » du projet annuel de performances.

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

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

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

Soutien et contrôle du transport maritime ou fluvial (sous-action 42-03)

1,9 M€ en AE et en CP sont prévus en 2024 pour le soutien économique aux transporteurs fluviaux et maritimes.

Cette enveloppe a pour principal objet d'assurer la participation de l'État, au côté de VNF, au plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (PAMI) pour 1,4 M€.

Le PAMI pour la période 2018-2022 a été approuvé fin mai 2018 par la Commission européenne et a pris fin le 31 décembre 2022. Un nouveau plan 2023-2027 a été approuvé par la Commission le 28 juillet 2023 et sera doté d'un plafond maximum de dépense de 60 M€ ce qui correspond à un doublement du plan précédent. Le PAMI est un levier important pour permettre au transport fluvial de marchandises de se positionner comme un mode de transport plus propre et une solution crédible à la congestion routière, dans un contexte de transition écologique et énergétique. Il contribue au développement d'un mode de transport encore insuffisamment utilisé (environ 2 % des marchandises transportées en France) alors qu'il dispose de capacités de transport immédiatement mobilisables sur les axes structurants que sont le couloir rhodanien, l'axe Seine, la Moselle et le Rhin ou encore le bassin du Nord. Le développement du transport fluvial constitue en effet une priorité de la politique nationale des transports de marchandises et s'inscrit dans le cadre des réseaux transeuropéens de transports (RTE-T).

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

Le nouveau plan 2023-2027 prévoit également la création d'un nouveau volet « Jeux Olympiques et Paralympique 2024 » pour accélérer les opérations de remotorisation et de construction de bateaux propres mobilisés lors des Jeux de Paris 2024, dans la continuité d'un effort exceptionnel de 5 millions d'euros initié sous le précédent plan. L'objectif est de prioriser les remotorisations et construction des bateaux mobilisés pour la cérémonie d'ouverture, ainsi que les projets innovants mis en avant dans le cadre de l'évènement. L'identification d'un budget propre vise à éviter le risque d'assèchement des financements des autres volets ainsi que des autres bassins en dehors du bief parisien.

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

Sur cette enveloppe de 1,9 M€, il est également prévu de financer la production des imprimés sécurisés liés aux certificats de bateaux des bateaux ainsi qu'aux qualifications professionnelles. Cette sous-action permet également d'honorer les contributions financières liées aux conventions internationales applicables au transport fluvial.

FONDS DE CONCOURS

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

Les moyens de l'action 42 sont complétés par des fonds de concours versés par l'AFITF pour l'entretien et le développement des infrastructures fluviales (sous-action 42-01) relevant de l'État et gérées par ses services déconcentrés, ils sont estimés à 1,6 M€ d'AE et 1,6 M€ de CP.

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

Par ailleurs, 8,5 M€ en AE et en CP seront consacrés à la mise en place d'actions de développement de l'axe Méditerranée Rhône Saône, dans le cadre du Contrat de plan interrégional (CPIER) Rhône-Saône.

Infrastructures et services de transports

Programme 203	n°	Justification au premier euro
------------------	----	-------------------------------

ACTION (2,1 %)**43 – Ports**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	92 494 963	92 494 963	131 862 115
Crédits de paiement	0	92 494 963	92 494 963	78 383 347

La stratégie portuaire mise en œuvre par l'État vise à inscrire les ports français dans les chaînes logistiques mondialisées afin d'offrir aux industriels et aux logisticiens des solutions à l'import/export et reconquérir des parts de marché, via les trois principales portes d'entrée du commerce extérieur de la France que sont les grands ports maritimes d'HAROPA, de Marseille et de Dunkerque.

L'État continuera également à soutenir en 2024 les investissements des grands ports maritimes visant à renforcer leur rôle dans la décarbonation de l'économie. Les grands ports maritimes français ont un rôle clef dans les politiques de renforcement de la souveraineté du pays, de réindustrialisation verte et d'adaptation au changement climatique.

De même, l'État continuera à soutenir le projet de développement de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône, en particulier le report modal vers le fret ferroviaire et fluvial pour le transport de marchandises.

La programmation des investissements pour la période 2023-2027 traduit ainsi les ambitions portées par la stratégie nationale portuaire, adoptée lors du Comité interministériel de la Mer de 2021 :

- Le développement de la compétitivité des ports pour répondre à l'objectif de la stratégie nationale portuaire de reconquête de parts de marché sur leurs concurrents européens, notamment dans les filières conteneurs ;
- Le renforcement des principaux axes portuaires et logistiques et leur intégration dans leur hinterland ;
- Le développement du report modal vers le fer et le fleuve ;
- La décarbonation des transports maritimes et la réduction de la pollution de l'air dans les villes ;
- L'accélération de la transition écologique et énergétique ;
- L'adaptation au changement climatique des infrastructures portuaires.

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

INFRASTRUCTURES PORTUAIRES ET ENTRETIEN DES PORTS (sous-actions 43-01 et 43-02)

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

Les Grands ports maritimes (GPM), ont, depuis la réforme portuaire de 2008, un rôle d'aménageur (projets d'aménagement du foncier, de conservation du patrimoine et d'amélioration des dessertes des ports...).

En application de la stratégie nationale portuaire adoptée en 2021, les investissements soutenus par l'État dans les GPM permettront d'accélérer les transformations en cours. Les priorités d'investissements portent sur :

- le déploiement de l'offre d'électricité à quai dans les ports, qui contribue à la décarbonation des transports maritimes et la réduction de la pollution de l'air dans les villes. Les ports de Marseille et de Haropa notamment vont poursuivre leurs projets d'installation de bornes électriques pour les navires à quai ;

- l'accélération de la transition écologique et énergétique des ports, avec l'aménagement de terrains pour l'implantation des industries énergétiques de demain ;
- les opérations de développement du report modal via le fer et le fleuve pour le pré et le post acheminement des marchandises dans les grands ports maritimes français et un meilleur ancrage dans leur hinterland. Parmi les opérations soutenues, on peut également mentionner la création de plates-formes multimodales à la confluence de la Seine et de l'Oise, ainsi qu'à Bordeaux, et le renforcement des capacités de report modal sur le terminal de Mourepiane au GPM de Marseille.

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

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

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

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

Soutien, régulation et contrôle dans le domaine des transports maritimes

Ce volet concerne le respect des réglementations nationales et européennes afin de garantir un bon niveau de sécurité et une concurrence loyale.

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

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	92 494 963	92 494 963
Transferts aux entreprises	92 494 963	92 494 963
Total	92 494 963	92 494 963

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Infrastructures et services de transports

Programme 203	n°	Justification au premier euro
------------------	----	-------------------------------

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

DÉPENSES D'INTERVENTION**Subventions aux grands ports maritimes (43-02)**

92,5 M€ en AE et en CP sont prévus en 2024 pour l'entretien des accès et des ouvrages d'accès des grands ports maritimes (GPM). L'entretien des chenaux d'accès consiste principalement au dragage des accès maritimes et des ouvrages des GPM.

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

FONDS DE CONCOURS

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

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

Ils sont estimés en 2024 à 131,9 M€ en AE et 78,4 M€ en CP et sont destinés à financer :

- la part de l'État dans les contrats de plan ou de convergence (2015-2022 et 2023-2027), pour le volet portuaire ;
- la participation de l'État aux opérations portuaires non contractualisées dans des contrats de plan, de projet ou de convergence et relevant de l'État ou de ses établissements publics.

ACTION (7,7 %)**44 - Transports collectifs**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	336 155 345	336 155 345	634 457 582
Crédits de paiement	0	365 979 581	365 979 581	673 922 533

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

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

En matière d'infrastructures de transports collectifs, l'action de l'État consiste à piloter les procédures de concertation, à assurer la programmation ainsi qu'à veiller au respect des calendriers et à la réalisation des travaux de maintenance et de développement à travers la tutelle des établissements publics. L'État participe

également au financement de ces infrastructures, directement via l'AFITF (cas des projets de transports collectifs en site propre (TCSP) de province, indirectement via la Société du Grand Paris (métro du Grand Paris Express) ou via des fonds apportés par l'AFITF au P203 (projets ferroviaires et de transports collectifs en Île-de-France). Les collectivités territoriales, maîtres d'ouvrage ou partenaires selon les projets, sont associées au développement de ces infrastructures.

En Île-de-France, les enjeux concernent le désengorgement et l'amélioration des réseaux de transports urbains existants. Les financements à mobiliser en 2024 doivent permettre de lancer ou de poursuivre la réalisation des opérations inscrites au volet mobilité du nouveau contrat de plan État-Région 2023-2027 dont les négociations avec les collectivités, menées par le Préfet de Région, sont en cours. Ces négociations permettront de converger sur une première programmation des projets financés sur l'exercice 2024. Les objectifs de mise en service des prolongements de la ligne 14 au sud à l'aéroport d'Orly et au nord à la gare de St Denis Pleyel restent maintenus à la mi 2024. Ces projets de transports collectifs ou ferroviaires régionaux sont réalisés sous la maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités, de la RATP ou de SNCF Réseau s'il s'agit de leurs réseaux.

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France - Environnemental - Objectif 2040, propose un cadre de planification pour répondre aux enjeux de modernisation, de développement et de désengorgement de ces réseaux. Les projets de développement et modernisation de ces réseaux sont principalement supportés par la Région, l'État et les autres collectivités locales dans le cadre du Contrat de Plan État Région (CPER).

La sous-action 44-01 finance ces opérations du CPER. La programmation des projets de transports collectifs inscrits au nouveau volet mobilités 2023-2027 du CPER Île-de-France fait l'objet de négociations en cours avec les collectivités menées par le Préfet de Région.

Le métro automatique du Grand Paris Express est quant à lui réalisé et entièrement financé par la Société du Grand Paris qui bénéficie de taxes affectées.

Concernant les transports urbains hors Île-de-France, l'AFITF finance directement les maîtres d'ouvrage. Les trois premiers appels à projets de transports collectifs en site propre (TCSP) ont représenté un engagement de l'État de 1,6 Md€, et ont permis la construction ou la mise en chantier de plus de 1 000 km de lignes. Les résultats du quatrième appel à projets traitant des TCSP et des pôles d'échanges multimodaux hors Île-de-France, pour la période 2021-2025 ont été annoncés le 6 octobre 2021. 162 projets bénéficient de 900 M€ de subventions de l'État délivrées par l'AFIT France dont 450 M€ au titre du plan France Relance 2020-2022. A ce jour, 50 projets ont été conventionnés dans le cadre de l'AAP TCSP 4 pour un montant global de 141 M€ de subvention.

Politique des déplacements (sous-action 44-02)

Diverses opérations d'études et d'animation territoriale liées à l'objet de la sous-action 44-02 (2,2 M€ en 2024).

Sur l'enveloppe de 2,2 M€, 1,75 M€ en AE et en CP sont prévus au titre de la contribution de l'État au financement des enquêtes de déplacements et à d'autres actions relatives à la mobilité, telles que la réalisation d'études relatives à la mobilité des personnes, d'outils de modélisation (modèles de trafic) et d'expériences innovantes concernant les transports collectifs, le développement des modes actifs et des nouvelles pratiques de déplacements (covoiturage, autopartage...).

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

Tarifs sociaux ferroviaires (sous-action 44-03)

Infrastructures et services de transports

Programme	n°	Justification au premier euro
203		

L'État veille à la prise en compte des objectifs des autres politiques publiques (cohésion sociale, aménagement du territoire, accessibilité des personnes handicapées) dans l'organisation des transports collectifs. À cette fin, il compense aux entreprises ferroviaires le coût de certains tarifs sociaux qu'il leur demande d'appliquer, en faveur notamment des familles nombreuses et des apprentis. En 2024 l'État financera à la fois les tarifs sociaux historiques et la nouvelle mesure « pass jeunes ».

Plan vélo (sous-action 44-05)

Suite au plan vélo et mobilités actives adopté par le Gouvernement en 2018 confirmé dans le nouveau plan vélo et marche annoncé en septembre 2022, l'AFITF cofinance chaque année depuis 2019 des aménagements cyclables afin de développer la pratique du vélo dans des conditions sécurisées. Le premier plan a permis un financement pluriannuel de 410 M€ supporté par l'AFITF et abondé par le plan de relance. Le plan vélo et marche 2023-2027 prévoit un financement pluriannuel de 1,21 Md€ supplémentaire sur le fonds mobilités actives ainsi qu'une enveloppe de 200 M€ pour financer les véloroutes dans le cadre des CPER en cours de négociation. Depuis 2022, le fonds mobilités actives finance toutes les nouvelles opérations par voie de fonds de concours le P203. Avant cette date, une partie des financements était apporté par l'AFITF par versement direct aux maîtres d'ouvrage.

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

La sous-action n° 44-06 retrace le financement des dépenses liées à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET), dont l'État est autorité organisatrice depuis 2011. Jusqu'en 2020, le financement de ces dépenses était assuré par le compte d'affectation spéciale « services nationaux de transport conventionnés de voyageurs » qui a été supprimé dans le cadre de la loi de finances pour 2021. 308 M€ d'AE et 337,8 M€ de CP sont prévus en 2024 pour cette sous-action.

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

La convention ainsi négociée prévoit la mise en concurrence des différentes lignes de TET, pour une entrée en exploitation des nouveaux contrats échelonnée entre fin 2026 et fin 2029 pour les principales lignes. Le résultat de la négociation a abouti à une convention équilibrée, sur le plan financier et dans ses mécanismes de préparation de l'ouverture à la concurrence.

L'État poursuit par ailleurs la relance des trains de nuit. Le programme de rénovation de voitures de nuit lancé en 2019 s'est poursuivi en 2022 pour se terminer en 2023 (93 voitures sont concernées). Une enveloppe de 100 M€ de France Relance aura ainsi permis de financer la remise en état de 93 voitures et d'adapter les installations d'accueil et de maintenance pour offrir un service de meilleure qualité aux usagers. Deux lignes TET de nuit ont été relancées en 2021 - Paris-Nice en mai, et Paris-Tarbes-Lourdes en décembre - et deux autres nouvelles lignes TET de nuit sont envisagées à partir de décembre 2023 - Paris-Aurillac et Paris-Vienne/Berlin.

Enfin, le renouvellement du matériel roulant des lignes se poursuit, tant pour les lignes reprises par les régions que pour les lignes TET du périmètre conventionné. En particulier, le ministre chargé des Transports a annoncé en juin 2023 le renouvellement prochain du matériel roulant pour la ligne Bordeaux - Marseille, par des rames Oxygène du constructeur CAF.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	336 155 345	365 979 581
Transferts aux entreprises	281 458 632	311 282 868
Transferts aux collectivités territoriales	54 246 713	54 246 713
Transferts aux autres collectivités	450 000	450 000
Total	336 155 345	365 979 581

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT**Trains d'équilibre du territoire (sous-action 44-06)**

1 M€ d'AE et 1 M€ de CP sont prévus en 2024 en dépenses de fonctionnement pour l'activité d'autorité organisatrice des trains d'équilibres du territoire (TET), tels que le recours à des missions d'études ou d'expertise pour le suivi de la convention d'exploitation des TET conclue avec SNCF Voyageurs (contrôle de la facture annuelle de SNCF Voyageurs relative à l'exécution du service, préparation des comités de suivi de desserte ferroviaire, etc.) ou l'accompagnement dans le cadre des procédures d'ouverture à la concurrence des lignes TET.

DÉPENSES D'INTERVENTION**Politique des déplacements (sous-action 44-02)**

L'enveloppe de 2,2 M€ prévue en 2024, correspond majoritairement à des dépenses d'intervention.

Tarifs sociaux ferroviaires (sous-action 44-03)

26 M€ de dépenses d'intervention sont prévus en 2023 pour financer ces tarifs.

Trains d'équilibre du territoire (sous-action 44-06)

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

- les contributions versées aux entreprises ferroviaires exploitant les lignes TET visant à compenser une partie du déficit d'exploitation de ces lignes (activité n° 01). Celles-ci sont actuellement limitées à celle versée à SNCF Voyageurs dans le cadre de la convention d'exploitation TET 2022-2031, signée le 17 mars 2022, dans l'attente de l'ouverture à la concurrence de ces lignes qui sera progressivement mise en œuvre jusqu'en 2031. 284,3 M€ de CP sont prévus pour 2024 ;
- les contributions versées par l'État aux régions au titre de sa participation aux coûts d'exploitation des lignes TET conventionnées par les Régions à compter de 2017 et antérieurement conventionnées par l'État (activité n° 02). 52,5 M€ AE/CP sont prévus en 2024 ;
- les dépenses liées à l'exercice par l'État de ses responsabilités d'autorité organisatrice des TET : enquêtes sur la qualité de service, frais d'études et de missions de conseil juridique, financier ou technique (activité n° 03). 1 M€ d'AE et 1 M€ de CP sont prévus en 2024.

FONDS DE CONCOURS

Infrastructures et services de transports

Programme	n°	Justification au premier euro
203		

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

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

La participation de l'État aux dépenses d'infrastructures de transport collectif en Île-de-France est financée par des fonds de concours abondant le programme 203. Ces fonds sont prévus à hauteur de 330,5 M€ en AE et de 528,5 M€ en CP pour 2024 par l'AFITF. Ces montants permettront de financer des projets inscrits à la nouvelle contractualisation CPER.

Plan vélo (sous-action 44-05)

Il est prévu pour 2024 304 M€ d'AE et 147,4 M€ de CP pour les infrastructures du plan vélo.

ACTION (3,1 %)**45 - Transports combinés**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	135 905 743	135 905 743	195 863 188
Crédits de paiement	0	135 905 743	135 905 743	107 392 395

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

Par ailleurs, la mobilisation des collectivités territoriales et de l'Union européenne, aux côtés de l'État, doit permettre la poursuite et renforcer la mise en œuvre du plan d'investissement spécifiquement dédié au secteur du fret ferroviaire initié dans le cadre du plan de relance et faciliter le financement de nombreux projets (installations terminales, lignes capillaires, voies de service...). 2023 est la seconde année pleine de mise en œuvre de la stratégie pour le développement du fret ferroviaire prévue par l'article 178 de LOM, approuvée par le décret 2022-399 du 18 mars 2022 qui a vocation à mettre en œuvre l'objectif du doublement de la part modale du fret ferroviaire inscrit dans la loi Climat et Résilience 2021-1104. Les actions engagées se poursuivront en 2024. L'État poursuivra par ailleurs la collaboration sur les autoroutes ferroviaires avec l'Italie et l'Espagne afin de pérenniser l'autoroute ferroviaire alpine et permettre l'essor de nouveaux services sur l'axe atlantique.

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

Dans le cadre du PLF 2024, les crédits inscrits comprennent, outre les soutiens mis en œuvre depuis de nombreuses années (27 M€ d'aide à l'exploitation des services de transport combiné, 4 M€ d'aide au service transitoire d'autoroute ferroviaire alpine), la reconduction depuis 2021 des aides complémentaires à l'exploitation des services de fret ferroviaire pour un montant de 105 M€ afin de soutenir les opérateurs affectés par les récentes crises relatives aux coûts de l'énergie et accompagner la mise en œuvre des objectifs de la Stratégie Nationale pour le Développement du Fret Ferroviaire en améliorant la compétitivité du rail face au mode routier dans l'objectif du développement de sa part modale.

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

Infrastructures de transport combiné (sous-action 45-01)

La trajectoire prévisionnelle de l'AFITF prévoit d'augmenter les financements mis en place pour les travaux d'investissements (installations terminales, lignes capillaires, voies de service...) nécessaires au développement du fret.

Aides à l'exploitation des services de transport combiné et de wagons isolés (sous-action 45-02)

La Commission européenne a approuvé, le 29 octobre 2019 le renouvellement jusqu'en 2023 du régime d'aides au transport combiné, instauré en 2003, consistant à accorder une aide financière aux transports multimodaux utilisant le chemin de fer, la voie navigable ou un service maritime à courte distance pour la partie principale du trajet et la route pour la partie complémentaire, Le soutien au transport combiné constitue ainsi l'outil principal d'intervention en faveur de l'intermodalité pour le fret. Une demande de prorogation de cette autorisation d'aide d'État a été notifiée à la Commission européenne en fin de premier semestre 2023 pour la période 2024-2028.

Par ailleurs, les services de wagon isolé s'avèrent essentiels, notamment pour certains secteurs industriels (chimie, sidérurgie, nucléaire, etc.) et nécessitent un soutien particulier afin de les maintenir et développer les dessertes. L'État a donc mis en œuvre un nouveau soutien public sous forme de régime d'aide à l'exploitation des services de wagons isolés sur la période 2021-2024. Ce régime d'aide a été approuvé par la Commission européenne, par sa décision C(2022) 7213 final du 10 octobre 2022. Les opérateurs percevront en 2024 une avance sur la subvention relative aux trafics 2024 et le solde de l'aide relative aux trafics 2023.

Autoroutes ferroviaires (sous-action 45-03)

Les concours financiers franco-italiens à l'autoroute ferroviaire alpine (AFA) ont permis d'assurer depuis 2003 le report modal du transport de marchandises dangereuses de la route vers le rail, sur des wagons spécifiques.

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

L'ouverture de l'axe Atlantique aux services d'autoroute ferroviaire est traité dans le cadre d'un projet d'étude associant la France et l'Espagne financé pour lequel les États ont obtenu une participation financière de l'Union Européenne. Les premiers travaux d'aménagement seront réalisés de 2024 à 2025 dans la perspective de la circulation de premiers convois d'autoroute ferroviaire sur l'axe. Ils sont financés par l'AFITF.

Infrastructures et services de transports

Programme	n°	Justification au premier euro
203		

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	135 905 743	135 905 743
Transferts aux entreprises	135 905 743	135 905 743
Total	135 905 743	135 905 743

DÉPENSES D'INTERVENTION

Soutien au transport combiné (45-02)

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

L'enveloppe supplémentaire d'aide à l'exploitation des services de fret ferroviaire introduite en 2021 est reconduite (105 M€) et permet ainsi notamment une augmentation du soutien au transport combiné (qui passe de 27 M€ en AE et CP à 47 M€ en AE et CP) ainsi qu'une aide au wagon isolé introduite en 2021 (70 M€ en AE/CP). Le reste des crédits (15 M€) devrait permettre de soutenir des services en démarrage.

Autoroute ferroviaire alpine (45-03)

4 M€ d'AE/CP sont prévus en 2024 pour payer le service transitoire annuel de cette autoroute ferroviaire.

FONDS DE CONCOURS

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

Infrastructures de transport combiné (45-01)

Il est prévu une enveloppe de fonds de concours de 195,9 M€ d'AE et 107,4 M€ de CP en 2024.

ACTION (1,3 %)**47 - Fonctions support**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	57 420 592	57 420 592	1 850 000
Crédits de paiement	0	57 420 592	57 420 592	1 850 000

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

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

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

Enfin, l'action regroupe également les dépenses de fonctionnement des services techniques centraux relevant du champ du programme : le Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG), le Centre d'études des tunnels (CETU).

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	57 420 592	57 420 592
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	29 262 727	29 262 727
Subventions pour charges de service public	28 157 865	28 157 865
Total	57 420 592	57 420 592

Études générales (sous-action 47-01)

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

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

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

Enfin, sur les 9,5 M€ une enveloppe d'environ 1 M€ en AE et en CP est consacrée à des études transport et mobilité locales portées par les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement,

Infrastructures et services de transports

Programme	n°	Justification au premier euro
203		

notamment celles qui présentent un caractère innovant et répliquable au niveau de leur approche ou de leur méthodologie, en avec les orientations ministérielles et portant sur des problématiques communes à plusieurs régions.

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

5,7 M€ en AE et en CP sont consacrés au fonctionnement de la DGITM et de ses services centraux : frais de déplacement des agents, formation continue, remboursement des mises à disposition de personnel et contentieux. Cette ligne contient également les frais de fonctionnement des services techniques centraux de la DGITM : le Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG), le Centre d'études des tunnels (CETU).

Systemes d'information (sous-action 47-03)

2,1 M€ d'AE et de CP sont prévus pour l'étude, la réalisation et la maintenance des systèmes d'informations métiers de la DGITM. Les principaux systèmes d'information concernent la gestion de l'investissement routier, l'entretien et l'exploitation de la route, la gestion des services de transport, le contrôle des transports routiers et la sécurité portuaire.

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

28,2 M€ d'AE et de CP sont prévus pour les SCSP de l'EPSF (13,2 M€) et de l'ART (15 M€). 1 M€ supplémentaires par rapport à 2023 sont prévus pour la SCSP de l'ART.

Financement Innovation AIT (sous-action 47-05)

Le total des financements prévu pour cette sous-action 47-05 est de 12 M€ d'AE et de CP en 2024.

L'innovation et le numérique sont deux leviers d'action structurant pour le développement de services de mobilité en alternative au véhicule individuel en faveur de la transition écologique. Impulsée par le Ministre délégué chargé des Transports, l'Agence de l'Innovation pour les Transports (AIT), portée par la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) et la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) en lien avec la Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA), a été inaugurée le 22 novembre 2021.

L'AIT a pour objectif d'accélérer les innovations pour les transports. L'innovation est une impulsion nécessaire pour réussir la transition écologique et énergétique, mais aussi pour garantir la résilience de la nation face aux crises et la cohésion sociale et territoriale. L'AIT a vocation à fédérer l'écosystème des innovants en mobilité (opérateurs, grands groupes, PME et start-ups, partenaires académiques, collectivités locales, ...) et à diffuser la culture de l'innovation au sein des services de la DGITM, de la DGAC et de la DGAMPA. Son organisation décrite dans un protocole d'accord repose sur une équipe cœur dans chaque direction générale, elle fonctionne sur la base d'une organisation matricielle, par la constitution d'un réseau entre DGITM et DGAC.

Dans sa phase de montée en puissance, l'AIT a structuré son activité autour d'un programme-phare d'accélération des innovations « Propulse », de l'organisation d'un grand forum, de la négociation des partenariats stratégiques, du lancement du Club des Financeurs, de la préparation d'un déploiement territorial, d'une veille sur les innovations dans le domaine des transports et des mobilités, et de la création d'une marque.

La transformation numérique est une opportunité pour la transition écologique des mobilités, de manière transverse pour le ministère comme pour les collectivités locales. C'est la stratégie que veut développer la DGITM, tant pour la mobilité des personnes que pour le transport de marchandises et la logistique, ainsi que

pour la planification écologique des mobilités, en cohérence avec la démarche numérique France Nation Verte portée par le SGPE.

Dans cette perspective, la DGITM met en place des infrastructures numériques, notamment le Point d'Accès National transport.data.gouv (qui répond aux objectifs de la LOM et de la directive ITS d'ouvrir les données et de favoriser les services numériques multimodaux), ainsi que d'autres startups d'État comme le registre de preuve de covoiturage ou Dialog.

La mise en œuvre de la réglementation en matière de services numériques de mobilité sera prochainement complétée en ce qui concerne l'accès aux données, les obligations des fournisseurs de services d'information (articles 109 et 122 de la loi Climat et Résilience), ainsi que l'ouverture des canaux de vente (article 28 de la LOM), avec des propositions d'action qui sont une 1^{re} étape vers une feuille de route nationale des services numériques MAS (Mobilité par Association de Services).

Le projet d'expérimentation du titre unique porté par la DGITM vise à faciliter les déplacements en France, dans une démarche coconstruite avec les AOM. Celle-ci s'inscrit dans une feuille de route d'interopérabilité billettique nationale et de mutualisation des briques techniques pour les services MAS publics. Ces actions impliquent un travail de coordination étroit avec les AOM, les opérateurs de mobilité et l'écosystème. En matière de logistique, le projet européen eFTI permettra de créer une infrastructure nationale essentielle : le point d'accès national pour le contrôle des documents de transport.

La démarche France Mobilités promeut par ailleurs l'expérimentation et le déploiement de solutions innovantes répondant aux besoins de mobilité des territoires, notamment par l'intermédiaire de la plateforme numérique France Mobilités et de ses offres de service. Afin d'encourager le déploiement et le passage à l'échelle de ces services innovants, en particulier dans les territoires ruraux et peu denses, la démarche apporte un soutien en ingénierie publique grâce à 15 cellules régionales d'appui, regroupant les représentations locales du Cerema, de l'Ademe, de la Banque des Territoires et les DREAL, et auxquelles sont associées l'ANCT, les DDT et les régions volontaires.

L'AIT s'est fait connaître de son écosystème et du grand public lors du premier forum national de l'innovation pour les transports qui s'est déroulé en février 2023 à la cité des sciences et de l'industrie de la Villette à Paris.

Pour 2024, l'AIT a pour objectifs de poursuivre le programme Propulse, l'animation des partenariats stratégiques et de son Club des Financeurs, la consolidation de son positionnement (déploiement territorial, création d'un radar des innovations, installation d'un Conseil d'Orientation Stratégique et développement de la culture d'intrapreneuriat), la valorisation des innovations de mobilité durable pendant les JOP 2024. Le budget de l'AIT est doté de 2 M€ pour assurer ces missions.

L'AIT s'est par ailleurs vue confier l'organisation d'un Hackathon pour défricher le sujet du titre de transport unique, puis l'incubation du projet. Ce grand projet vise à co-construire avec les acteurs de la mobilité le déploiement à l'échelle nationale d'un support unique pour les déplacements multimodaux du quotidien. Le budget de l'AIT est doté de 10 M€ en 2024 pour développer ce projet pluriannuel.

FONDS DE CONCOURS

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

Infrastructures et services de transportsProgramme n° Justification au premier euro
203**ACTION (3,8 %)****50 – Transport routier**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	167 252 783	167 252 783	0
Crédits de paiement	0	167 252 783	167 252 783	0

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

D'une façon générale, les services du ministère sont fortement mobilisés pour accompagner les acteurs professionnels dans ces évolutions structurelles majeures, notamment à travers l'animation de travaux prospectifs sur l'évolution du parc de véhicules et de définition des mesures opérationnelles d'accompagnement nécessaires à la levée des freins à la décarbonation du secteur dans toutes ses composantes (véhicules lourds et légers à usage professionnel, transport public particulier de personnes). A ce titre, les travaux de la feuille de route « Décarbonation de la chaîne de valeur des véhicules lourds » menés dans le cadre de l'article 301 de la loi Climat et résilience, ont permis via une concertation de l'ensemble des acteurs de l'écosystème (transporteurs, constructeurs et énergéticiens) d'identifier les freins à lever et les leviers à déployer pour réussir la transition écologique du transport routier. La feuille de route a été publiée le 24 mai 2023. Les conclusions de ces travaux ont fait apparaître la nécessité d'approfondir plusieurs axes d'actions dont l'accélération du verdissement de la motorisation des véhicules en intégrant les conditions de la soutenabilité financière, le développement des infrastructures de recharge, le renforcement du report modal. Une nouvelle phase de travaux avec l'ensemble des parties prenantes s'engage dès septembre 2023 afin de concrétiser les leviers et les mesures d'accompagnement nécessaires à la mise en œuvre des objectifs de décarbonation.

L'année 2024 verra également la poursuite des travaux de pérennisation du programme d'engagements volontaires pour l'environnement (EVE 2) adopté en 2021, la convention de ce programme arrivant à son terme en décembre 2023. Ce programme financé par des certificats d'économie d'énergie (CEE) soutient les chargeurs, les commissionnaires de transport et les transporteurs routiers de marchandises et de voyageurs dans une dynamique de filière en les accompagnant pour l'amélioration de leur performance énergétique et environnementale.

Un autre enjeu majeur du secteur est celui de l'attractivité des métiers afin de pallier le déficit de conducteurs qui est constaté, tant dans le transport de voyageurs que de marchandises. Un plan d'actions a été élaboré et plusieurs chantiers sont ouverts afin, notamment, de renforcer les modes d'accès à la profession (ouverture de nouvelles filières de formation), de réduire les délais de délivrance des titres ou d'améliorer les conditions de travail à travers une réflexion sur les conditions de réalisation des opérations de chargement/déchargement dans le transport routier de marchandises.

Les discussions relatives aux volets « social » et « accès au marché et à la profession » du « Paquet mobilité I » en matière de transport routier ont abouti en 2020 à de nouvelles mesures qui offrent des perspectives d'une concurrence économique plus équilibrée et de meilleures conditions de travail pour les conducteurs. Les autorités françaises sont fortement impliquées pour défendre ces textes, au côté du Conseil et du Parlement, dans le cadre du recours intenté contre ces règles devant la CJUE par les États de l'Est de l'Union européenne et les États insulaires. Les dispositions entrent en vigueur progressivement. Une adaptation des outils de contrôle et des systèmes d'information a été engagée pour mettre en œuvre ces réformes et se poursuivra tout au long de l'année 2024.

Dans ce contexte, les activités de contrôle du secteur des transports routiers constituent une priorité d'action. Elles ont fait l'objet d'une actualisation et d'une déclinaison dans la note d'objectifs pluriannuels du 8 juin 2023 de la Direction des mobilités routières adressée aux Préfets de région, venant ainsi remplacer la précédente instruction de 2017. Assurées au niveau des DREAL en coordination avec les autres ministères concernés (intérieur, travail, économie), ces missions constituent un élément essentiel du dispositif de régulation. L'administration centrale est également particulièrement mobilisée pour renforcer l'animation du réseau des services en DREAL chargés de la gestion du registre des transports routiers.

Enfin, les services poursuivront leur mobilisation pour la préparation des Jeux olympiques et paralympiques de 2024. Cela concerne les mobilités pendant la période des jeux dans l'ensemble de ses composantes et notamment le secteur des transports publics particuliers de personnes avec la mise en œuvre de l'objectif de disposer de 1000 taxis adaptés au transport de personnes en fauteuil roulant en Île-de-France, la lutte contre le racolage dans les gares et aéroports.

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

L'action 50 « Transport routier » correspond ainsi à des missions des services de l'État visant à définir, à appliquer et à contrôler les réglementations des secteurs du transport routier, notamment afin d'assurer un fonctionnement concurrentiel équitable des secteurs de transport et d'en assurer la sécurité. Depuis 2023, l'action 50 est également le support du financement du congé de fin d'activité des conducteurs routiers (50-04) transféré du programme budgétaire 198 (Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres). A partir de 2024 un autre dispositif d'aide au départ à la retraite des conducteurs routiers dispositif sera également transféré du P198 vers le P203 : celui de la CARCEPT (Caisse Autonome de Retraites Complémentaires et de Prévoyance du Transport) qui octroie un complément de pension aux salariés partis à la retraite avec un nombre insuffisant de trimestres pour bénéficier d'une pension complète du régime général ainsi que le remboursement des trimestres manquants aux salariés sortant d'un congé de fin d'activité

Définition des règles économiques et sociales et contrôle de leur respect

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

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

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

Les principaux textes communautaires applicables au transport routier et aux obligations des États membres en la matière ont été modifiés à la suite de l'adoption du Paquet I le 8 juillet 2020. Des réglementations nationales nouvelles sont également apparues en lien avec le développement du numérique dans le transport routier (transport public particulier de personnes, livraisons).

Infrastructures et services de transports

Programme	n°	Justification au premier euro
203		

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

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	3 699 414	3 699 414
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	3 699 414	3 699 414
Dépenses d'intervention	163 553 369	163 553 369
Transferts aux autres collectivités	163 553 369	163 553 369
Total	167 252 783	167 252 783

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT**Gestion du registre des entreprises de voiture de transport avec chauffeur (VTC) sous-action 50-03**

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

En 2024, 0,75 M€ en AE et en CP sont prévus pour couvrir les dépenses relevant de la gestion du registre des exploitants de VTC, (le niveau de service de ce registre doit demeurer très qualitatif et sa configuration doit s'adapter continuellement aux innovations du secteur et aux besoins de la lutte contre les fraudes) du marché d'assistance aux exploitants (Webhelp) ainsi que de l'étude du système d'information et de gestion concernant le secteur du transport public particulier de personnes (T3P) pour répondre aux besoins exprimés par la loi d'orientation des mobilités (LOM), qui prévoit la constitution d'une base de données nationale sur le transport public particulier de personnes, recensant les informations relatives aux conducteurs, aux exploitants et aux véhicules du secteur ainsi que la dématérialisation des procédures administratives pour devenir professionnel du T3P. Ce secteur regroupe les taxis, les VTC, les véhicules motorisés à deux ou trois roues (VMDTR) et les exploitants de cycles à pédalage assisté (CPA).

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

Contrôle du transport routier (sous-action 50-03)

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

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Équipement du transport routier (sous-action 50-03)

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

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

En 2024, ces crédits viseront plus particulièrement l'amélioration et le renforcement de l'équipement des agents de contrôle avec : - l'acquisition d'outils de contrôle des tachygraphes intelligents (contrôle à distance pour un meilleur ciblage) ; - outils de contrôle pour la recherche de fraudes aux dispositifs anti-pollution ; - développement des fonctionnalités de l'outil de verbalisation électronique (paiement immédiat...).

DÉPENSES D'INTERVENTION

Soutien économique et social au transport routier (sous-action 50-02) : 2,27 M€ en AE et CP sont prévus à ce titre et répartis comme suit :

-1,85 M€ en AE et CP pour le fonctionnement du Comité national routier (CNR) qui a intégré en 2021 un nouveau champ d'études relatif au transport routier de personnes (le champ du CNR était jusqu'alors limité au transport routier de marchandises). Le CNR constitue un lieu d'échanges et de réflexion sur le secteur des transports routier. L'un de ses rôles essentiels est de produire des éléments analytiques et synthétiques sur les coûts, qui sont utilisés notamment dans les négociations tarifaires avec les donneurs d'ordre ou dans le cadre de l'évaluation du contexte de concurrence. Le CNR est également chargé de mettre en place des indices gazole de référence ;

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

Enfin, concernant les **aides au départ à la retraite pour le transport routier** (sous-action 50-04), 160 M€ sont prévus pour le congé de fin d'activité des conducteurs routiers et 1,5 M€ pour le dispositif suivi par la CARCEPT.

Infrastructures et services de transportsProgramme n° Justification au premier euro
203**ACTION****51 – Sécurité ferroviaire**

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

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

Sécurité des services de transports ferroviaires

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

Pour ce qui concerne les passages à niveau, l'arrêté du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau a été modifié le 19 avril 2017. Cette modification permet de mieux définir les délais de fermeture et le type d'équipement pour chaque passage à niveau. Par ailleurs, la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 a notamment conduit à l'obligation de réaliser un diagnostic de sécurité routière à chaque passage à niveau.

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

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE**FONDS DE CONCOURS**

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

Mise en sécurité des passages à niveau et des tunnels

Une enveloppe de 45 M€ de fonds de concours de l'AFITF est ainsi prévue en AE et CP en 2024 pour engager de nouvelles actions de sécurisation des passages à niveau et des tunnels sur le réseau ferré national.

En 2023, 144 passages à niveau sont inscrits au programme de sécurisation nationale des passages à niveau (PSN), qui recense les passages à niveau les plus préoccupants. Cette enveloppe de 45 M€ devrait

notamment permettre de poursuivre les études et les travaux de suppression des passages à niveau les plus dangereux par la construction d'ouvrages d'art ainsi que les aménagements de sécurisation des autres passages à niveau.

Cet effort s'inscrit dans une politique de long terme de suppression et d'aménagements de passages à niveau qui a permis de réduire d'environ 67 % le nombre de passages à niveau inscrits au programme de sécurisation national depuis 1997 (437 en 1997 contre 144 en 2023).

ACTION (1,2 %)

52 - Transport aérien

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	51 380 090	51 380 090	0
Crédits de paiement	0	46 719 132	46 719 132	0

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	5 317 659	5 317 659
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	5 317 659	5 317 659
Dépenses d'investissement	2 350 000	16 295 042
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	2 350 000	16 295 042
Dépenses d'intervention	43 712 431	25 106 431
Transferts aux entreprises	43 712 431	25 106 431
Total	51 380 090	46 719 132

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

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

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

Le financement des infrastructures aéroportuaires est estimé en 2024 à 30,7 M€ en AE et 21,6 M€ en CP.

Dépenses de fonctionnement (titre 3)

Elles sont destinées à l'exploitation de deux aéroports par les services de l'État dans le cadre de régies directes : Saint-Pierre-Pointe-Blanche à Saint-Pierre-et-Miquelon et Wallis-Hihifo à Wallis-et-Futuna pour une

Infrastructures et services de transports

Programme	n°	Justification au premier euro
203		

dotation annuelle totale de 1,75 M€ d'AE/CP. Elles permettent également le financement de dépenses d'entretien (0,1 M€ d'AE et de CP) ainsi que de diverses prestations d'assistance et de conseil liées à la mise en œuvre des contrats de concession dont l'État est autorité concédante (3,5 M€ d'AE et de CP).

Dépenses d'investissement (titre 5)

Il est prévu :

- une enveloppe de 2 M€ d'AE et de CP pour les aéroports de Saint-Pierre-Pointe-Blanche et de Wallis-Hihifo afin de maintenir les équipements en condition opérationnelle et d'assurer les investissements indispensables à leur fonctionnement ;
- 0,15 M€ d'AE et de CP pour l'entretien à la charge de l'État de parcelles situées hors concessions des aéroports d'État concédés ;
- 12 M€ de CP pour la réfection de la piste de l'aérodrome de Wallis-Hihifo (suite à un appel d'offres infructueux en 2023, un nouvel appel d'offre sera lancé. Dans l'attente, des travaux de pontage de fissures vont être réalisés dès 2023) ;
- les études pour la piste longue de Mayotte (1,9 M€ de CP).
- 0,2 M€ d'AE et de CP pour les acquisitions foncières.

Dépenses d'intervention (titre 6)

Ces dépenses comprennent notamment les frais et indemnités liées à certains renouvellements de concession. La fin de la concession de Cayenne conduira en 2024 à engager une subvention d'investissement d'un montant maximum de 15 M€ au profit du futur concessionnaire pour équilibrer la concession compte tenu de l'ampleur des travaux nécessaires pour remettre à niveau la plateforme (paiements échelonnés de 2025 à 2027).

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

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

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

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

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

Le soutien aux lignes d'aménagement du territoire est prévu en 2024 à 20,3 M€ en AE et 24,7 M€ en CP.

En AE, il est prévu le renouvellement de la convention de délégation de service public pour la ligne Rodez-Paris et le renouvellement des conventions pour la desserte européenne de Strasbourg pour la période 2024-2026. Les CP prévus permettront de payer les contrats en cours.

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

Une enveloppe de 0,45 M€ est prévue pour le fonds de compensation des nuisances aériennes (FCNA) liées à l'aéroport de Nantes-Atlantique.

ACTION

53 - Dotation exceptionnelle à l'AFITF

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

Infrastructures et services de transports

Programme n° Justification au premier euro
203

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

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS PAR LE PROGRAMME AUX OPÉRATEURS

Opérateur financé (Programme chef de file) Nature de la dépense	LFI 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire (P203)	27 200 000	27 200 000	13 200 000	13 200 000
Subventions pour charges de service public	27 200 000	27 200 000	13 200 000	13 200 000
VNF - Voies navigables de France (P203)	253 673 883	253 673 883	253 294 855	253 294 855
Subventions pour charges de service public	253 673 883	253 673 883	253 294 855	253 294 855
Total	280 873 883	280 873 883	266 494 855	266 494 855
Total des subventions pour charges de service public	280 873 883	280 873 883	266 494 855	266 494 855
Total des dotations en fonds propres	0	0	0	0
Total des transferts	0	0	0	0
Total des subventions pour charges d'investissement	0	0	0	0

Les montants 2024 des subventions pour charges de service public pour l'EPSF et VNF restent quasi stables par rapport à 2023. En effet, le montant 2023 de 27,2 M€ indiqué pour l'EPSF comprend en réalité 13,2 M€ pour l'EPSF et 14 M€ pour l'Autorité de régulation des transports (ART).

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

EMPLOIS EN FONCTION AU SEIN DES OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

Intitulé de l'opérateur	LFI 2023					PLF 2024					
	ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs			ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs			
			sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés			dont apprentis	sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés
AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France											
EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire			106					106			
SGP - Société du Grand Paris			1 017					1 017			
VNF - Voies navigables de France	1		4 028	35	35			4 028	40	40	
Total ETPT	1		5 151	35	35			5 151	40	40	

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

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

	ETPT
Emplois sous plafond 2023	5 151
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2023	-21
Impact du schéma d'emplois 2024	
Solde des transferts T2/T3	
Solde des transferts internes	
Solde des mesures de périmètre	
Corrections techniques	21
Abattements techniques	
Emplois sous plafond PLF 2024	5 151
Rappel du schéma d'emplois 2024 en ETP	

La correction technique (-21) concerne uniquement VNF et permet de stabiliser le plafond d'emplois de l'opérateur par rapport à la chronique anticipée pour l'adapter au rythme du déploiement du programme de modernisation.

Infrastructures et services de transports

Programme	n°	Opérateurs
203		

Opérateurs

Avertissement

Les états financiers des opérateurs (budget initial 2023 par destination pour tous les opérateurs, budget initial 2023 en comptabilité budgétaire pour les opérateurs soumis à la comptabilité budgétaire et budget initial 2023 en comptabilité générale pour les opérateurs non soumis à la comptabilité budgétaire) sont publiés sans commentaires dans le « jaune opérateurs » et les fichiers plats correspondants en open data sur le site « data.gouv.fr ».

OPÉRATEUR

AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France

Missions

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est un établissement public national ayant pour mission de financer, au titre de l'État, les projets d'infrastructures de transport et de mobilités, dans le respect des objectifs du développement durable et selon les orientations du Gouvernement. Son champ d'intervention comprend le transport ferroviaire, les infrastructures routières, les transports en commun et les mobilités actives, les voies navigables et ports maritimes ainsi que la défense contre la mer. Elle finance les grands projets d'infrastructures d'intérêt national, mais également les dépenses de modernisation et de régénération des réseaux. Ses principales ressources proviennent de recettes affectées, fiscales et non fiscales, portant sur les mobilités carbonées (modes routier et aérien) et bénéficient aux deux tiers aux mobilités alternatives à la route. Ainsi, l'Agence est un acteur facilitant la transition écologique.

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

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

En cohérence avec les annonces de la Première ministre du 24 février 2023, une nouvelle trajectoire financière des investissements dans les transports a été établie pour les années 2023-2027. L'AFITF sera un des acteurs principaux de mise en œuvre de cette trajectoire.

Gouvernance et pilotage stratégique

Le statut de l'AFITF est codifié aux articles L1512-19, L1512-20 et R1512-12 à R1512-19 du code des transports. Cet opérateur de l'État est placé sous tutelle du ministre chargé des transports et du ministre chargé du budget. L'Agence est gouvernée par un Conseil d'administration qui réunit élus nationaux et locaux ainsi que les représentants de l'État. Le président du Conseil d'administration est nommé par le Président de la République après avis des deux chambres parlementaires.

Prévision 2023

Dans le cadre du budget rectificatif voté en juin, il est prévu à ce stade en 2023 les dépenses suivantes pour l'agence par mode de transport (M€) :

Infrastructures et services de transports

Programme n° Opérateurs
203

Modes	CP	% Total en CP
FER-Transport ferroviaire	1 449,2	38%
ROU-Infrastructures routières	1 245,0	33%
TCA-Transports collectifs en agglomération et mobilités actives	712,7	19%
FLU-Voies navigables	184,7	5%
DIV-Divers	104,1	3%
MAR-Ports maritimes	81,1	2%
SUP-Support	0,8	0,02%
Total général	3 777,5	100%

Cette prévision de dépense est susceptible d'être modifiée dans le cadre des prochains budgets rectificatifs 2023. La part des modes non routiers sur les CP correspond aux deux tiers du total. Par ailleurs, compte tenu du fait que 678 M€ (18 % du total) sur les 1 245 M€ pour les infrastructures routières sont prévus pour la régénération du réseau routier existant, la part des modes non routiers et de la régénération routière est de 85 %. La part des constructions neuves routières n'est donc que de 15 %.

Perspectives 2024

Pour 2024, les perspectives s'inscrivent dans la poursuite de la mise en œuvre de la loi d'orientation des mobilités, du plan de relance et de la nouvelle trajectoire financière pour les années 2023-2027.

Dans le cadre du PLF 2024, il est ainsi prévu en recette 3,5 Md€ de taxes affectées plafonnées à l'AFITF. Il est prévu d'y ajouter les recettes non fiscales (redevance domaniale et fraction des amendes radars) pour un montant estimé à ce stade à 0,7 Md€ et une contribution des programmes budgétaires de la mission relance d'environ 0,4 Md€. Soit une prévision de recette totale brute de 4,6 Md€.

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

(en milliers d'euros)

Programme financeur Nature de la dépense	LFI 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total	0	0	0	0

Il est prévu en 2024 une contribution des programmes budgétaires de la mission relance d'environ 0,41 Md€ pour l'AFITF (0,5 Md€ prévus en 2023).

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

	(en ETPT)	
	LFI 2023 (1)	PLF 2024
Emplois rémunérés par l'opérateur :		
– sous plafond		
– hors plafond		
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>		
Autres emplois en fonction dans l'opérateur :		
– rémunérés par l'État par ce programme		
– rémunérés par l'État par d'autres programmes		
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes		

(1) LFI et LFR le cas échéant

OPÉRATEUR

EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire

Missions

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

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

Gouvernance et pilotage stratégique

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

Perspectives 2024

L'année 2023 marque la première année de mise en œuvre du contrat d'objectifs et de performance (COP) pour la période 2023-2025, qui a été signé avec l'État en novembre 2022. Ce contrat mettra en lumière les nouvelles missions que l'établissement s'est vu confier, notamment dans le cadre du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs. Ainsi, tant sur les « lignes de desserte fine du territoire » que sur le réseau ferroviaire national sur lequel s'applique la réglementation européenne, le contrat aborde les attentes fortes du secteur pour que l'établissement pérennise son rôle pédagogique d'explication de la réglementation, de diffusion des bonnes pratiques et d'anticipation des besoins, ainsi que l'impératif pour lui de recruter les expertises nécessaires à son action.

Infrastructures et services de transports

Programme 203	n°	Opérateurs
------------------	----	------------

Concernant les ressources 2024 de l'EPSF, la subvention pour charges de service public (SCSP) est stable en 2024 par rapport à 2023 avec un montant prévu de 13,2 M€.

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

(en milliers d'euros)

Programme financeur Nature de la dépense	LFI 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P203 Infrastructures et services de transports	27 200	27 200	13 200	13 200
Subvention pour charges de service public	27 200	27 200	13 200	13 200
Transferts	0	0	0	0
Dotations en fonds propres	0	0	0	0
Subvention pour charges d'investissement	0	0	0	0
Total	27 200	27 200	13 200	13 200

La subvention pour charges de service public (SCSP) de l'EPSF est stable en 2024 par rapport à 2023 avec un montant prévu de 13,2 M€. En effet, le montant indiqué en LFI2023 de 27,2 M€ est la somme du montant prévu de SCSP pour l'EPSF (13,2 M€) et pour l'Autorité de régulation des transports (14 M€).

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	LFI 2023 (1)	PLF 2024
Emplois rémunérés par l'opérateur :	106	106
– sous plafond	106	106
– hors plafond		
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>		
Autres emplois en fonction dans l'opérateur :		
– rémunérés par l'État par ce programme		
– rémunérés par l'État par d'autres programmes		
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes		

(1) LFI et LFR le cas échéant

OPÉRATEUR**SGP - Société du Grand Paris****Missions**

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

laquelle comprend notamment la construction des lignes, la construction et l'aménagement des gares, l'acquisition des matériels roulants.

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

La crise de la Covid-19 ainsi que des contraintes géotechniques ont eu des impacts sur les chantiers du GPE, ce qui a amené la Société du Grand Paris à annoncer le 13 juillet 2021 une feuille de route actualisée.

Les tronçons initialement attendus pour les Jeux olympiques et paralympiques (JOP) de 2024 (la ligne 16 jusqu'au Bourget-RER et la ligne 17 jusqu'au Bourget-Aéroport) ne pourront pas être mis en service pour cette échéance, à l'exception des prolongements au Nord (Saint-Denis-Playel) et au Sud (Orly) de la ligne 14. La ligne 15 Sud et la ligne 15 Ouest voient leurs mises en service décalées respectivement à fin 2025 et à fin 2031.

L'horizon 2030 reste confirmé pour les autres lignes. Le coût du projet total est estimé à date à 36,1 Md€ (CE2012).

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

L'activité de l'année 2023 est dominée, en volume, par la réalisation en cours de la section aérienne de la ligne 18 et par le lancement des travaux préparatoires sur la ligne 17 Nord (Le Bourget aéroport- le Mesnil-Amelot). L'année est également marquée par la désignation de Keolis pour l'exploitation de la gare Saint-Denis-Playel et des lignes 16 et 17, de RATP Dev pour la gare d'Orly sur la ligne 18 ou encore de Vinci comme attributaire du premier marché de conception-réalisation de la ligne 15 Ouest.

Par ailleurs, l'objectif de mise en service des prolongements nord et sud de la ligne 14 avant les JOP 2024 reste confirmé.

Gouvernance et pilotage stratégique

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

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

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

La SGP a réaffirmé en 2022 son engagement sur la sécurité des chantiers et a déployé de nouvelles actions (contrôles accrus, vigilance renforcée sur la population des intérimaires...).

Infrastructures et services de transports

Programme n° Opérateurs
203

Perspectives 2024

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

Par ailleurs, sera poursuivie la structuration de l'implication de la SGP dans la conception et la maîtrise d'ouvrage des Services express régionaux métropolitains (SERM), conformément aux annonces de la Première ministre lors de la remise du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) en février 2023.

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

(en milliers d'euros)

Programme financeur Nature de la dépense	LFI 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total	0	0	0	0

Financement

La SGP est financée par endettement et par fiscalité affectée mise en place par le législateur afin d'assurer *in fine* le remboursement de sa dette. En 2024, la SGP est ainsi affectataire :

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

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	LFI 2023 (1)	PLF 2024
Emplois rémunérés par l'opérateur :	1 017	1 017
– sous plafond	1 017	1 017
– hors plafond		
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>		
Autres emplois en fonction dans l'opérateur :		
– rémunérés par l'État par ce programme		
– rémunérés par l'État par d'autres programmes		
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes		

(1) LFI et LFR le cas échéant

OPÉRATEUR

VNF - Voies navigables de France

Missions

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

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

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

Gouvernance et pilotage stratégique

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

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

Perspectives 2024

Les objectifs pour l'année 2024 sont la poursuite de la mise en œuvre du contrat d'objectif et de performance qui est actualisé en 2023 au titre de la clause dite « de revoyure » triennale pour une conclusion prévue au dernier quadrimestre de l'année.

Outre le financement par l'État de VNF par la subvention pour charges de service public (SCSP) évoquée ci-après (253,3 M€ en 2024), il est également prévu dans le cadre du PLF 2024 d'affecter à VNF un montant de redevance hydraulique à hauteur de 136,5 M€ (+9 M€ par rapport à 2023).

Infrastructures et services de transports

Programme n° Opérateurs
203

Enfin, il est prévu que le budget AFITF 2024 finance des subventions pour des projets investissement de VNF, notamment pour les opérations de de régénération et de modernisation du réseau.

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

(en milliers d'euros)

Programme financeur Nature de la dépense	LFI 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P203 Infrastructures et services de transports	253 674	253 674	253 295	253 295
Subvention pour charges de service public	253 674	253 674	253 295	253 295
Transferts	0	0	0	0
Dotations en fonds propres	0	0	0	0
Subvention pour charges d'investissement	0	0	0	0
Total	253 674	253 674	253 295	253 295

Conformément au COP, la subvention pour charges de service public (SCSP) prévue pour l'année 2024 est en stabilité par rapport à 2023.

L'État contribue également via l'AFITF au financement des dépenses d'investissement en régénération et modernisation de l'opérateur.

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	LFI 2023 (1)	PLF 2024
Emplois rémunérés par l'opérateur :	4 063	4 068
– sous plafond	4 028	4 028
– hors plafond	35	40
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>	35	40
Autres emplois en fonction dans l'opérateur :	1	
– rémunérés par l'État par ce programme		
– rémunérés par l'État par d'autres programmes	1	
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes		

(1) LFI et LFR le cas échéant

Le schéma d'emplois de l'opérateur est stable entre 2023 et 2024. La hausse des emplois hors plafond concerne uniquement le nombre d'apprentis (+5).